



Academia de Guerra Aérea

ROJO 1

**LA FUERZA AÉREA DE CHILE
EN LA CRISIS DEL BEAGLE DE 1978**

IVÁN SIMINIC OSSIO

**ENTREVISTAS Y PRESENTACIÓN POR
EL GBA JUAN JOSÉ SOTO PALOMINO**



Entre 2008 y 2010, la Academia de Guerra Aérea, a través de su Departamento de Extensión y Difusión, publicó una antología profesional denominada OBRAS SELECTAS formada por obras clásicas del ámbito de la aviación y la estrategia. A contar de 2011, dichos títulos se vieron complementados por el primer libro de la serie CAMPAÑAS AÉREAS. Ambas colecciones buscaron proporcionar a los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile y alumnos de la Academia de Guerra Aérea un medio para su acervo cultural y profesional.

OBRAS SELECTAS

- Nº 1 *El Dominio del Aire*
Giulio Douhet
- Nº 2 *El Arte de la Guerra*
Sun Zi
- Nº 3 *La Campaña Aérea*
John A. Warden, III
- Nº 4 *El Poder Aéreo. Clave de la Supervivencia*
Alejandro de Seversky
- Nº 5 *Los Caminos del Cielo*
Philip S. Meilinger
- Nº 6 *Poder Aéreo: Mitos y Realidades*
Philip S. Meilinger
- Nº 7 *Poder Aéreo y Parálisis Estratégica*
David S. Fadok y otros

CAMPAÑAS AÉREAS

- Nº 1 *Campañas Aéreas en las Guerras de Corea y Vietnam*
Iván Siminic
- Nº 2 *Malvinas '82. Historia del Conflicto y la Guerra Aérea*
Iván Siminic
- Nº 3 *Guerra Aérea en los Balcanes. La desintegración de Yugoslavia, 1991-1999*
Iván Siminic







ACADEMIA DE GUERRA AÉREA

ROJO 1

***La Fuerza Aérea de Chile en
la crisis del Beagle de 1978***

IVÁN SIMINIC OSSIO

Canal
Beagle

**Entrevistas y presentación por el
GBA Juan José Soto Palomino**

UNA PUBLICACIÓN DE LA ACADEMIA DE GUERRA AÉREA

DIRECTOR

CORONEL DE AVIACIÓN (A)

GUILLERMO PINO MAGGI

SUBDIRECTOR

COMANDANTE DE GRUPO (A)

JAIME FERNÁNDEZ MUÑOZ

INVESTIGACIÓN, TEXTOS Y DISEÑO

IVÁN SIMINIC OSSIO

ENTREVISTAS

GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)

JUAN JOSÉ SOTO PALOMINO

PRIMERA EDICIÓN, SEPTIEMBRE DE 2021 / ISBN 978-956-09714-0-1

IMÁGENES: ARCHIVO DEL AUTOR, RINO POLETTI, ARTURO JIMÉNEZ, ARCHIVO HISTÓRICO FACH, SERGIO MOLINA, CHRISTIAN MIRANDA, FRANCISCO QUIROZ, JORGE ROJAS ÁVILA, ALEJANDRO ORTLOFF BIERE, SERGIO PULGAR NEIRA, DAN TORO ARÉVALO, HERNÁN GABRIELLI, LAUTARO VAN DE WYNGARD, JORGE ITURRIAGA MOREIRA, LEONIDAS FRANKLIN, MANUEL QUIÑONES SIGALA, SITIO WEB ZONA MILITAR-DESDE LA SOCIEDAD POR LA DEFENSA.

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN CON FINES EDUCACIONALES DE LA ACADEMIA DE GUERRA AÉREA.

SIN FINES DE LUCRO. LAS OPINIONES Y JUICIOS EXPRESADOS EN ESTE LIBRO NO REFLEJAN NI REPRESENTAN, NECESARIAMENTE, EL PENSAMIENTO NI LA DOCTRINA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE.



ROJO 1

Condición de alerta máxima para despegar dentro de un minuto; aeronave con carga táctica instalada, en área y configuración de despegue; piloto amarrado, equipos encendidos y en contacto radial con el puesto de mando; prevuelo efectuado, carro de partida conectado y funcionando; sin pines de seguridad, listo para ser empleado.

ÍNDICE

Presentación	11
Prólogo	13

CAPÍTULO PRIMERO

DESDE LAS DISCUSIONES DEL SIGLO XIX HASTA LAS CRISIS VECINALES DE LOS AÑOS 70

i.	Introducción	21
ii.	Diferencias en las fronteras	22
iii.	Chile en el norte	23
iv.	Desencuentros desde antaño con Argentina	25
v.	El Tratado de 1881, una caja de Pandora	27
vi.	Las aguas del Beagle	30

CAPÍTULO SEGUNDO

UN FARO DEMASIADO LEJOS: LA CRISIS DEL SNIPE EN 1958

i.	Introducción	37
ii.	El Grupo N° 6 da el aviso	38
iii.	La Fuerza Aérea en la crisis	41
iv.	Llega el apoyo	44
v.	Algunas consecuencias	50
	1. Material aéreo obsoleto o inapropiado	50
	2. Escasa e inadecuada infraestructura aeronáutica	51
	3. Lo político internacional	60
	4. Lo organizacional conjunto	61
	5. El frente interno	64
vi.	Conclusiones posibles	66

CAPÍTULO TERCERO

VIENTOS DE GUERRA EN LOS 70

i.	La situación con Perú y Bolivia enciende las alarmas	71
ii.	Arica, <i>la cautiva</i>	72
iii.	El Abrazo de Charaña: neutralizando a Bolivia	75
iv.	Una mirada a la FAP	77
v.	La FACH ante la crisis con Perú: comienza un proceso de fortalecimiento	82
vi.	Nuevas dificultades con Lima	87
vii.	Argentina decide <i>tirar del mantel</i> en 1978	90
viii.	La defensa militar chilena en un año crucial	97
ix.	Breve mirada a la Fuerza Aérea y Aviación Naval argentinas	101
x.	Posiciones irreconciliables: la guerra se hace probable	109
xi.	Santiago dispone medidas preliminares	111
xii.	Hitos de la crisis	112

xiii.	Situación estratégica de Chile	114
xiv.	Movidas finales en el tablero	116

CAPÍTULO CUARTO

TRABAJANDO DURO:

UNA FUERZA AÉREA NO SE IMPROVISA

i.	En 1940 comienza la influencia estadounidense en la FACH	122
ii.	Material entregado hacia fines de la Segunda Guerra Mundial	126
iii.	Posguerra y Guerra Fría, tiempos de compromisos	128
iv.	El gobierno de C. Ibáñez, 1952-1958	135
v.	La era del <i>jet</i> , desde 1954	140
vi.	El gobierno de J. Alessandri, 1958-1964	143
vii.	De doctrinas, misiones y capacidades	144
viii.	Perspectivas para la década siguiente	149
ix.	La agitada década de los 60	150
x.	El gobierno de E. Frei, 1964-1970	163
xi.	La Fuerza Aérea a contar de 1965	167
xii.	EE.UU. no transfiere los A-4B	172
xiii.	La insistencia chilena con el PAM	175
xiv.	Material aéreo que sí llegaría a Chile desde EE.UU.	180
xv.	El camino hacia el Hawker Hunter	182
xvi.	Postrimerías de la administración Frei	188
xvii.	Se activan Punta Arenas y Puerto Montt, por un tiempo	193
xviii.	La elección de los Hercules	197
xix.	El gobierno de S. Allende, 1970-1973	199
xx.	Se concretan nuevos planes	201
xxi.	Buscando cazas supersónicos	206
xxii.	Los programas Peace Andes	209
xxiii.	El gobierno militar, desde 1973	211
xxiv.	La Fuerza Aérea a contar de 1974	212
xxv.	Proyectos fundamentales	214
xxvi.	Radars, misiles y bases	217
xxvii.	Peace Llama y Peace Andes III y IV	221
xxviii.	Washington impone restricciones	223
xxix.	Malas noticias desde Inglaterra	228
xxx.	Algunas medidas del bienio 1977-1978	231
xxxi.	Palabras al final del capítulo	237

CAPÍTULO QUINTO

HORAS DECISIVAS EN 1978

PRIMERA PARTE

i.	Lo que había que hacer	241
ii.	Organización de tiempos de paz	244
iii.	La defensa antiaérea	248
iv.	Algunos proyectos relevantes	253
v.	La caída de un comandante en jefe	255
vi.	El despliegue de crisis, visión general	259
	a) El Comando de Operaciones Norte (CON)	262
	b) El Comando de Operaciones Sur (COS)	264
vii.	Reglas de enfrentamiento	264

viii.	Apoyo al Ejército	265
ix.	El Comando Aerotáctico y otras unidades activadas	273
	- El Ejército y el Comando Aerotáctico	275
	- Apoyo Aéreo Estrecho	278
	- Activación de otras unidades	280
x.	Apoyo a la Armada: la exploración aeromarítima	281
	- El desafío de la HV3	285
	- La posición de la Fuerza Aérea	286
xi.	El transporte estratégico	296
	- Medidas adicionales	303
xii.	La aviación civil y la reserva aérea	314
	- La reserva aérea	315
	- Empleo de la aviación civil	317
xiii.	La red de observadores terrestres	319

SEGUNDA PARTE

i.	Velando las armas	328
ii.	Hora cero, el despliegue	330
	1) Manteniendo fuerzas en el norte	333
	2) La defensa aérea de Santiago	339
	- Protegiendo la capital	342
	- Otros medios aéreos en Santiago	354
	3) Zona Especial de Operaciones Temuco	361
	4) Cuartel General Puerto Montt	379
	- Nos vamos al sur	381
	- Cómo constituir un Grupo de Aviación	398
	5) Cuartel General Punta Arenas	403
	- Notas sobre la artillería antiaérea	403
	- Solo una base aérea	405
	a) Chabunco	406
	b) Bahía Catalina	408
	c) Isla Dawson y Puerto Porvenir	410
	d) Base Margot	412
	- El Grupo N° 12	416
	- Los apoyos que llegaron a Chabunco	417
	- Estuvimos ahí	421
	Palabras finales	435
	Principales aeronaves chilenas (perfiles)	439
	Fuentes	443
	Glosario	444
	Algunos conceptos empleados	446
	Bibliografía	449



PRESENTACIÓN

Quien olvida su historia está condenado a repetirla

MARCO TULLIO CICERÓN
(106 A.C. – 43 A. C.)

Con linterna en mano realicé el prevuelo de mi avión Cessna T-37, de instrucción avanzada; mecánicos tripulantes y armeros atentos apoyaban el chequeo. La madrugada era oscura y fresca, a pesar de estar a horas del inicio del solsticio de verano.

Todo en orden, las bombas de guerra sin sus *pines de seguridad* – armamento listo para ser empleado– y estanques de combustible *full*. Resonaba en el ambiente la esencia de la arenga del comandante de la agrupación “*cumplir con la misión dispuesta*”. A la notificación de alerta ROJO 1, nos amarramos, colocamos el casco y encendemos los equipos de comunicación. Quedamos en espera de la orden: *idespegue, despegue, despegue!* Ya no sería un vuelo de instrucción, sino una misión de combate real atacando el blanco asignado, en condiciones nocturnas, iluminado previa y coordinadamente por bengalas lanzadas desde otro avión, a fin de facilitar su ubicación e identificación y, por otra parte, aumentar nuestra probabilidad de supervivencia. Estaba totalmente concentrado en la tarea, en los pasos y procedimientos a ejecutar: para ello me había preparado y entrenado.

Esa experiencia, que lleva más de cuarenta años en mi pensamiento, y que junto a las de muchos otros aviadores podría haber quedado en el olvido, motivó el nacimiento del libro que usted tiene en sus manos.

Efectivamente, se han cumplido más de cuatro décadas de la llamada CRISIS CHILE-ARGENTINA DE 1978, existiendo parcializados o vagos antecedentes y documentos públicos respecto de la participación y contribución de la Fuerza Aérea de Chile en tan significativo evento. Por ello, a través de las siguientes páginas se pretende develar un segmento relevante de la historia institucional, que permita conocer y comprender la situación, alistamiento y despliegue de las unidades y tripulaciones, el material de vuelo, la infraestructura

operativa y apoyo logístico para sostener al arma aérea y enfrentar la crisis vecinal.

Denodados esfuerzos y desvelos debieron enfrentar los aviadores, sin distinción de jerarquía ni género, para superar un sinnúmero de dificultades. La iniciativa, actitud positiva, inventiva y espíritu de sacrificio fueron los ingredientes esenciales para salvar las deficiencias y contrarrestar la falta de medios humanos y materiales. Lo que sí queda en evidencia es que los esfuerzos realizados contribuyeron, junto a las demás Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad, a disuadir al adversario y ganar la paz.

La colección de antecedentes y entrevistas efectuados con especial atención por casi dos años, permite conocer parte de los pasajes y eventos trascendentes acaecidos en el período investigado. Se espera generar un positivo acicate, a fin de continuar profundizando sobre estos reveladores sucesos. Junto con la explicación de los planes y programas con que en los años 70 se intentó actualizar y potenciar la Fuerza Aérea, son narrados aspectos tales como *radares humanos, yunta de bueyes para ayudar a mover aviones, bombas "para joder", matamoscas, cine gratis, silencio radial, operación Gordito, vuelos fueras de aerovía, planchas de acero para posar los aviones, doctrina*, junto a otros términos y conceptos, cobran vida y significado en el relato.

Esta rica experiencia institucional llena de logros, anécdotas y vicisitudes –y reconstruida aquí en parte– coadyuvó a cimentar el presente y proyectar el futuro de la Fuerza Aérea. En tal sentido, resalta la importancia de ilustrar sobre el entorno y principales acontecimientos vividos en la crisis del Beagle, bajo la premisa de que *lo que se ignora o desconoce, no se valora ni se aprecia*. Conocer más de esta particular historia institucional ayudará a fusionar el sentido de pertenencia y a aquilatar con mayor profundidad las tradiciones de los aviadores, como también comprender nuestro pasado, las experiencias y vicisitudes, evitando estar condenados a repetir los errores.

GBA (A) JUAN JOSÉ SOTO PALOMINO
ACADEMIA DE GUERRA AÉREA, 2021

PRÓLOGO

El presente libro es el producto de mi participación en el proyecto iniciado en la Academia de Guerra Aérea a inicios del primer semestre de 2018, el que se proponía investigar y relatar algunos aspectos de la contribución y despliegue de la Fuerza Aérea de Chile en la movilización militar nacional ocurrida en 1978, durante la llamada CRISIS DEL BEAGLE. Este proyecto sería dirigido por el general de brigada aérea (A) Juan José Soto Palomino, profesor de la cátedra de Inteligencia en el mismo instituto.

El trabajo se desarrolló en tres etapas.

La primera transcurrió durante gran parte de 2018 y se extendió hasta septiembre de 2019. En este período llevé a cabo una metódica búsqueda de fuentes primarias e inéditas en el Archivo Histórico institucional, entidad dependiente del Estado Mayor General, y que funciona en la Base Aérea Cerillos. Con el mismo ánimo –y durante el mismo período– estuve presente en decenas de entrevistas hechas por el general Soto Palomino a algunos protagonistas de los hechos de hace más de cuarenta años.

Paralelamente, la segunda etapa consistió en el proceso de clasificación y análisis de la mayor parte de la información recabada, lo que comenzó en febrero de 2019. Además, esta siguió adelante una vez iniciada en abril siguiente la tercera etapa, que fue la de redacción y edición de la investigación, lo que se extendió hasta diciembre del mismo año. Durante 2020 –pandemia de covid-19 mediante– hubo también algunas revisiones específicas adicionales.

LA HISTORIA QUE SE NARRA

Los sucesos de 1978 ocurridos a propósito de las diferencias de límites internacionales vecinales con Argentina forman parte de una historia que puede ser contada desde varios puntos de vista y también de muchas maneras.

En tal sentido, el presente trabajo siempre fue pensado para ser abordado y escrito como "*un libro de temas de aviación*" –si se me permite esta

suerte de reduccionismo—. Primero, porque el sujeto investigado era exclusivamente la Fuerza Aérea de Chile y su relación con los hechos y circunstancias de aquellos años. Segundo, porque existía la posibilidad de acceder a fuentes provistas o apoyadas por la propia institución. Tercero, por mi propio interés y dedicación a los estudios de detalle de los temas de poder aéreo y aeronáutica nacional e internacional.

Dicho lo anterior, el libro que Ud. tiene en sus manos bien podría ser considerado como una obra complementaria –en lo aeronáutico– de la abundante literatura de variada índole que ya ha abordado con profundidad y detalle el tema de las relaciones de Chile con Argentina en general y el manejo de la crisis del Beagle en particular.

ESTRUCTURA

Los cinco capítulos que componen la investigación están planteados como una narración en la que se ha respetado un orden cronológico de hechos y circunstancias.

El Capítulo I –*DESDE LAS DISCUSIONES DEL SIGLO XIX HASTA LAS CRISIS VECINALES DE LOS AÑOS 70*– da una mirada de contexto para repasar la naturaleza y causas de las disputas vecinales de Chile por desavenencias en la delimitación, demarcación o propiedad de zonas terrestres o marítimas. Aborda, desde un punto de vista general, los orígenes y desarrollo histórico de los problemas por los cuales Chile se enfrentó por las armas a Perú y Bolivia entre 1879 y 1883, y cómo la secuela de este conflicto llevó a una serie de nuevas crisis que se manifestaron durante la segunda mitad de los años 70 del siglo XX. También se hace un breve estudio acerca de cómo se generó y evolucionó en las relaciones bilaterales chileno-argentinas el tema de las aguas del canal Beagle y las islas australes, hasta poner a ambos países frente a frente en una delicada situación durante el bienio 1977-1978.

En el Capítulo II –*UN FARO DEMASIADO LEJOS: LA CRISIS DEL SNIPE EN 1958*– se entrega una visión netamente aeronáutica. Se examina una de las más sonadas crisis vecinales que enfrentó Chile con Argentina, y en la cual le cupo interesante participación a nuestra Fuerza Aérea. Se trató de la llamada CRISIS DEL ISLOTE SNIPE, de 1958. Se da una mirada a las causas y desarrollo de esos acontecimientos, para contextualizar y observar lo hecho por la institución durante su transcurrir. Cabe mencionar que es un tema que, en su vertiente aeronáutica militar, no ha sido explorado ni narrado antes en la bibliografía disponible, por lo que seguramente los datos aportados serán bien valorados por los lectores. Esta materia se incluye en este libro debido a su estrecha relación con los acontecimientos que se producirían en el período 1977-1978. En este sentido, varios de los fenómenos o problemas que se evidenciaron en 1958 en las áreas de política exterior y defensa, se repetirían o mantendrían, de una u otra manera, en los hechos de veinte años después en esa misma zona geográfica. Los eventos del Snipe objetivamente fueron una

campanada de alerta que el estamento dirigente chileno debió haber tenido muy presente pensando en lo que eventualmente podría ocurrir en un futuro cercano, dentro del permanente ambiente de tiranteces diplomáticas que siguió entre Santiago y Buenos Aires por los límites australes, ambiente en el que, por lo demás, lo ocurrido en el Snipe o en el Beagle tampoco constituyeron sus únicas manifestaciones.

El Capítulo III –*VIENTOS DE GUERRA EN LOS 70*– narra las principales circunstancias de las crisis internacionales que afectaron a Chile en esa compleja década de nuestra historia y cómo nuestra Fuerza Aérea debió orientar todos sus esfuerzos de disuasión hacia los retos que planteaban la amenaza de una probable reedición de la Guerra del Pacífico, por la agresión en contra de nuestro país que en esos años plantearon abiertamente sectores peruanos. Se abordan también los esfuerzos paralelos hechos por Bolivia para obtener una salida soberana al mar a través de costas chilenas. La inclusión de estas materias es una opción natural en el relato, en la medida de la influencia que generarían dichas crisis en las opciones estratégicas de Chile frente al sobreviviente problema del Beagle en ese mismo período, y por su incidencia en las alternativas de Santiago al tener que enfrentar la probable ocurrencia de la temida HIPÓTESIS VECINAL MÁXIMA, esto es una guerra simultánea contra los tres países vecinos. Se incluye en este capítulo la evolución de los acontecimientos relacionados con el intento de solución pacífica de la controversia por el Beagle, el fallo dictado por su majestad británica en favor de Chile y la actitud de total rechazo argentino frente a dicho laudo y sus consecuencias. Igualmente, hay una breve mirada a aspectos militares aeronáuticos de los actores involucrados en los acontecimientos descritos.

El Capítulo IV –*TRABAJANDO DURO: UNA FUERZA AÉREA NO SE IMPROVISA*– se incluye como un necesario y detallado preámbulo que busca describir y entender las causas –políticas y económicas, principalmente– por las cuales nuestra Fuerza Aérea llegó a los críticos años 70 –y especialmente a 1978– con el inventario aéreo y algunas de las capacidades que poseía en esa época. Esta parte del análisis es una oportunidad para abordar varios de los hitos que caracterizaron al desarrollo de la FACH en la segunda mitad del siglo XX en lo material y en lo doctrinario, y algunos de los diversos factores que lo determinaron o afectaron. Especialmente, el estudio se centra en dos aspectos. Primero, la influencia que Estados Unidos de América tuvo en los destinos de la institución a contar de 1940, y cómo la Fuerza Aérea tuvo que alinearse con las apreciaciones estratégicas de Washington durante la Segunda Guerra Mundial y la posterior Guerra Fría. Segundo, los denodados esfuerzos institucionales por desarrollarse más allá de dichas consideraciones y lograr así la mejor estructuración de sus capacidades y líneas de vuelo, en relación con sus obligaciones legales. Así, a contar de entrados los años 60, se hizo evidente que la FACH necesitaba mayores grados de independencia para la elección de sus medios aéreos y sus proveedores –más allá de lo que, según su particular criterio, ofrecieran los Departamentos de Estado y de Defensa estadounidenses–, para asegurar el cumplimiento de los deberes que le imponía la ley y su

propia doctrina en la defensa del país. Fue a contar de este período, y especialmente en la primera mitad de los años 70, que las autoridades institucionales –habiéndose recibido el valioso legado de anteriores líderes– buscaron modernizar y potenciar a la Fuerza Aérea para que esta fuera efectivamente capaz de contribuir a la disuasión o de batirse en una indeseada eventual guerra, justo en la medida que en esos mismos años se iban manifestando crecientes amenazas vecinales.

El Capítulo V y final –*LAS HORAS DECISIVAS*– se refiere a los hechos más sustanciales llevados a cabo por la Fuerza Aérea de Chile durante 1978 y cómo todos sus integrantes asumieron sus responsabilidades, mejoraron su alistamiento y –con lo que materialmente la institución tenía en esas dramáticas horas– llevaron a cabo un extendido proceso de despliegue nacional, buscando estar a la altura de las circunstancias y del llamado de la patria que se veía amenazada por nubarrones de guerra provenientes desde diversos puntos cardinales. Se da aquí una nueva mirada a aspectos doctrinarios, la organización habitual de la Fuerza Aérea en tiempos de paz, los aspectos más relevantes de la defensa aérea y algunos de los proyectos que, en consonancia con lo dicho en el Capítulo IV, la institución tenía en carpeta o en franco desarrollo en la misma época. Se aborda también la abrupta salida de quien era el comandante en jefe institucional en 1978, una circunstancia que, pudiendo haber sido de negativas consecuencias en ese año crucial, la joven Fuerza Aérea enfrentó con resolución y rapidez, sin interrumpir su preparación para el conflicto que venía. Luego, se da cuenta detallada del despliegue adoptado para enfrentar no solo la crisis austral, sino que también la eventualidad de tener que pelear una guerra *a tres frentes y en todo el territorio nacional*; los mecanismos de apoyo aéreo al Ejército y a la Armada; el aporte gigantesco del transporte aéreo estratégico; el rol jugado por la aviación civil y la reserva aérea; y los pormenores de la sacrificada, valiente y efectiva red de observadores terrestres. Se concluye con el despliegue de la FACH adoptado para la eventual *hora cero*, destacando las fuerzas establecidas en el norte del país, aquellas dedicadas a la defensa aérea de Santiago y sus alrededores, la zona sur y los dispositivos en Puerto Montt y Punta Arenas.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, al general de brigada aérea (A) Carlos Madina Díaz, director de la Academia de Guerra Aérea en el bienio 2018-2019, por haberme invitado a participar de este interesante proyecto y por haber apoyado sin reservas el trabajo a realizar, especialmente desde su cargo posterior como secretario general de la Fuerza Aérea. También, al coronel de aviación (A) Guillermo Pino Maggi, director de la Academia en el período inmediatamente siguiente, por el apoyo, continuidad y pujante impulso dado al mismo trabajo. Así mismo, al general de brigada aérea (A) Juan José Soto Palomino, por su liderazgo, iniciativa y entusiasmo incansables, y por su aprecio personal por todo lo que significara una aproximación seria y documentada a los eventos investigados.

En el frontis del Archivo General de la Nación, en Lima, hay un cuadro de mármol blanco con un tallado que dice: *QUIEN BUSCA LA VERDAD DE LOS HECHOS, VISITA Y CONSULTA LOS ARCHIVOS*. En lo personal, esta máxima ha sido una constante que he querido siempre mantener como norma de trabajo. La frase se refiere –por cierto– a aquella *parte de la verdad* que suelen contar los documentos, la que muy a menudo no es *la única verdad* o no la desarrolla por completo. Como sea, los archivos que han sido tenidos en cuenta esta vez han permitido aproximarme en una forma ordenada, crítica y fundamentada a los eventos descritos. En este sentido, quiero agradecer el invaluable apoyo prestado por el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile. Esta unidad, fundada en 2014, puso a mi alcance –aparte de su amabilidad y generosa comprensión–, una amplia serie de documentos del acervo registral institucional, del cual ellos son profesionales y entusiastas custodios y analistas. Personalizo este agradecimiento en el jefe del Archivo durante el período de la investigación, el comandante de grupo (BA) José Guzmán, y también en el suboficial mayor Miguel Pedreros y el suboficial José Prieto, en conjunto con sus demás integrantes, todos ellos dedicados camaradas de la Fuerza Aérea.

Mi reconocimiento también a todas las personas que entusiastamente colaboraron con detallados escritos de su participación directa o indirecta en los hechos investigados, o que concurrieron a la Academia con inmejorable ánimo a ilustrarnos sobre aspectos relevantes de sus propias experiencias. Se intentó recoger y reflejar en el trabajo final lo que cada uno de ellos generosamente aportó, y sus nombres son consignados debidamente.

De la misma manera, quiero agradecer a Sergio Barriga Kreft, historiador de la aeronáutica civil y militar chilena, quien –con generosidad y diligencia– fue promotor de este trabajo en su círculo de relaciones profesionales, lo que me permitió acceder a interesantes testimonios. También, mi reconocimiento a Sergio Pulgar Neira (†2019), un buen amigo y entusiasta investigador de la historia de nuestra aviación, quien desinteresadamente puso a mi disposición sus vivencias personales como antiguo integrante del personal del cuadro permanente en la institución; su espíritu colaborativo, sin duda, siempre estuvo con la mirada objetiva y la investigación seria y fundamentada en estas materias aeronáuticas tan queridas por todos nosotros.

LA INVESTIGACIÓN CONTINÚA

Después de todo lo escrito y narrado, cada lector tendrá sus propias conclusiones, sin duda. Por mi parte, la reflexión principal probablemente sea que, felizmente, en la década de los 70 del siglo pasado la guerra no alcanzó a manifestarse y pudo prevalecer la cordura, lo que tal vez sea la misión principal de las fuerzas armadas de cualquier país amante de la paz y que busca solucionar sus diferencias internacionales a través del derecho y la diplomacia.

Una mirada muy personal me hace recordar las particulares emociones vividas como un simple muchacho escolar durante diciembre de 1978 en

Punta Arenas, donde la inminencia de la guerra era una realidad conocida y asumida por todos los habitantes de la *Perla del Estrecho*. Más de cuarenta años después de los acontecimientos, la presente investigación ha pretendido explicar algunas de las experiencias de ese entonces.

Sin embargo, la búsqueda no está terminada, pues generalmente –en estas materias y gracias a eventuales nuevas fuentes– nunca lo está. Por eso, la investigación continúa, ya que la historia puede ser contada con otros enfoques y con más datos. En este último sentido, además, hay que estar consciente de dos cosas fundamentales. La primera, que aún después de décadas de sucedidos los hechos narrados, existen numerosos aspectos sobre los cuales no hay total claridad ni mucho menos certeza. La segunda –y en consecuencia–, que existen muchos otros temas susceptibles de ser examinados, y que otros –incluso habiendo sido abordados aquí– requieren más y mejor desarrollo.

IVÁN SIMINIC
ACADEMIA DE GUERRA AÉREA, 2021

CAPÍTULO PRIMERO

*DESDE LAS DISCUSIONES
DEL SIGLO XIX HASTA LAS
CRISIS VECINALES DE LOS AÑOS 70*

i. Introducción

En el ámbito internacional, los años 70 del siglo XX dieron forma a una etapa especialmente crucial en la historia reciente de Chile. Ese período trajo complejos requerimientos sobre las Fuerzas Armadas en general, y sobre la Fuerza Aérea en particular, derivado de la manifestación de distintas circunstancias que, en determinados momentos, estuvieron a punto de llevar al país a enfrasarse en una guerra vecinal de alcances insospechados. Esto, debido a una compleja serie de asuntos derivados del establecimiento y/o interpretación de sus límites político-internacionales, discrepancias estas de larga data y que se manifestaron en forma casi simultánea por parte de los tres países vecinos.

La proximidad de la conmemoración del primer centenario del inicio de la Guerra del Pacífico –contienda del siglo XIX que enfrentó a Chile contra una alianza peruano-boliviana entre 1879 y 1883– hizo temer en Santiago que la frontera norte del país volviera a ser azotada por la guerra a través de una probable reedición de ese conflicto bélico. Esta percepción fue alimentada entonces por un fuerte y evidente resonar de tambores revanchistas y reivindicacionistas que se dejaron oír en Perú desde comienzos de los años 70, fenómeno que se vio acompañado de un amplio y acelerado proceso de armamentismo llevado a cabo por Lima en la misma época. Bolivia, por su parte, no había cejado en su empeño en desandar en los hechos lo acordado en 1904 con la firma del Tratado de Paz y Amistad con Chile, para revertir la situación geográfica definitiva lograda en la posguerra. A contar de 1910 –esto es solo seis años después del acuerdo por el cual Bolivia consintió en volver a convertirse en un país mediterráneo– el deseo por obtener nuevamente una salida soberana al océano Pacífico en desmedro de lo acordado diplomáticamente comenzó a hacerse patente en las dirigencias altiplánicas más allá de toda consideración jurídica, marcando a fuego las relaciones bilaterales con Chile durante todo el siglo XX y hasta bien entrado el siglo XXI. Así, sería solo en 2018 que este agrio contencioso binacional sería resuelto a favor de Chile por instancias judiciales internacionales.

A las distintas amenazas que se cernieron en esa época sobre las fronteras chilenas del norte debió sumarse paralelamente otra dificultad de similar naturaleza. Se trató del antiguo asunto arrastrado entre nuestro país y Argentina por la delimitación de las aguas y soberanía de las islas del canal Beagle, situadas en el extremo austral del continente. Habiendo sido resuelto originalmente este tema por una disposición arbitral de su majestad británica en 1902, posteriores interpretaciones sobrevinientes sobre aspectos de hecho hicieron que, a contar de 1971, ambos países debieran recurrir de consuno a una instancia judicial internacional para resolver pacíficamente sus diferencias. Una vez que en 1977 Chile obtuvo un fallo favorable y unánime, la reticencia argentina a aceptar lo resuelto hizo que surgiera una situación de crisis que estuvo a punto –según se dice, por pocas horas–, de que ambos países se enfrentaran en una guerra a fines de diciembre de 1978.

Al peor de los escenarios probables de entonces –que fue el de tener que lidiar simultáneamente conflictos bélicos contra los tres países con los cuales se compartía fronteras– se sumó el hecho de estar nuestro país todavía experimentando los numerosos efectos del traumático cambio de gobierno ocurrido en septiembre de 1973, por el cual las Fuerzas Armadas asumieron su control y administración superior. Esta circunstancia extrema de política interna trajo diversas consecuencias –muchas de ellas con serias implicancias internacionales–, las que en general presentarían para nuestro país un complicado panorama estratégico –económico, militar y de relaciones exteriores– a la hora de tener que gestionar y resolver la potencialmente explosiva situación vecinal.

ii. Diferencias en las fronteras

El establecimiento de los límites territoriales nacionales de los países sudamericanos independizados del imperio español en el siglo XIX se convirtió en una de las más relevantes fuentes de problemas vecinales entre ellos. Fue también uno de los elementos determinantes de la guerra iniciada en 1879 y que involucró a Chile contra Bolivia y Perú. Fue causa, además, de los permanentes desencuentros entre Chile y Argentina desde 1881 en adelante. En el caso específico de la relación con Buenos Aires, durante la segunda mitad del siglo XX –en las décadas de los años 50 y 80– hubo numerosos roces y situaciones de crisis que pudieron desembocar en sendos enfrentamientos armados.

Expulsados los conquistadores españoles en la primera mitad del siglo XIX, el establecimiento de las fronteras físicas de cada país latinoamericano independizado se sustentó fundamentalmente en la aplicación y vigencia del llamado *uti possidetis juris*, o posesión de las tierras por parte de cada nuevo país de acuerdo con las fronteras anteriormente establecidas por las autoridades peninsulares. Este principio jurídico, propio del derecho internacional, operó en defecto de otras disposiciones legales o convencionales que permitieran zanjar de otra forma los problemas propios de la sucesión de cada Estado en el proceso de cambio de estatus de *territorio colonial* a *nueva república* independiente o en vías de serlo.

Al principio del *uti possidetis* se sometió voluntariamente la mayoría de los países latinoamericanos. En el caso de Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Bolivia, su adopción expresa se encuentra en las disposiciones del PRIMER CONGRESO DE LIMA, llevado a cabo entre diciembre de 1847 y marzo de 1848. Esta reunión fue convocada para hacer frente común ante una proyectada nueva invasión realista. Si bien en el tratado resultante se estableció una confederación defensiva y de comercio, lo más trascendente de su suscripción resultaron ser dos asuntos: 1) la prohibición explícita para que los países firmantes entraran en guerra entre sí, y 2) la adopción expresa del criterio del *uti possidetis*. También se adoptó un mecanismo de solución pacífica de

controversias basado en los informes de comisiones especializadas y –ante el eventual fracaso de estas– en lo que fuera decidido en un arbitraje amistoso.

iii. Chile en el norte

La Guerra del Pacífico, iniciada en febrero de 1879, fue un hecho histórico que marcaría en lo sucesivo las relaciones exteriores de Chile con Perú y Bolivia. Antes de ese enfrentamiento bélico, el asunto de la completa aceptación de los límites vecinales había sido una suma de diversas discrepancias teñidas por desconocimiento o desinterés, carencia de recursos técnicos para estudiar debidamente los terrenos, o falta de documentos oficiales indubitados en los cuales encontrar respuestas ciertas. Estas circunstancias habitualmente dieron lugar a tratados vecinales de difícil aplicación práctica o que no previeron la real importancia o valor estratégico de las extensiones geográficas en cuestión. Como consecuencia, en la práctica fue la guerra el instrumento que, en definitiva, permitió a nuestro país sentar las bases de la configuración geográfica de su zona norte. Esto, a su vez, trajo la permanente disconformidad de los vencidos, quienes, de una u otra forma, durante todo el siglo XX mantuvieron vivo el deseo reivindicacionista de recuperar parte o el total de lo perdido ante Chile.

Como consecuencia de esa guerra, el nuevo estatus de las que habían sido las antiguas difusas fronteras comenzaría a redefinirse legalmente. Primero, Antofagasta ya había sido ganada a Bolivia entre febrero y marzo de 1879, a partir del desembarco de las tropas chilenas ejecutado para impedir el remate de los activos salitreros nacionales amenazados por disposiciones administrativas paceñas que eran contrarias a las disposiciones de los tratados bilaterales recientes, instrumentos estos que eran los títulos que habían permitido, en definitiva, la soberanía boliviana en esa misma zona geográfica. En 1880, Bolivia abandonó enteramente el conflicto, dejando a su suerte en las batallas a su aliado, el Perú. Por otra parte, el posterior triunfo sobre las armas peruanas significó que Chile terminara ocupando Lima en 1881 y desde allí negociara –desde una cómoda posición de poder– la terminación del conflicto y sus secuelas en todo lo bilateral.

Derrotado Perú y firmado con Chile el TRATADO DE ANCÓN en 1883, el departamento peruano de Tarapacá quedó entregado a Chile como indemnización por gastos de guerra. Para Perú esto significó ceder para siempre Iquique y otras localidades, fijándose la frontera chileno-peruana al norte de esa Gloriosa Ciudad, en la quebrada de Camarones. Por el mismo acuerdo, las provincias peruanas de Arica y Tacna –donde se encontraban las ciudades del mismo nombre– quedaron también para Chile por un plazo de diez años, a la espera de un plebiscito que finalmente decidiría su situación definitiva. Este plebiscito nunca se realizó, lo que dio lugar a la espinuda "*cuestión de las provincias de Tacna y Arica*", o de las "*provincias cautivas*", como se dio en llamarlas en Perú. Este asunto sirvió para mantener vigentes por décadas las

diferencias bilaterales, salpimentadas estas por diversos resquemores entre ambos pueblos. Los malos espíritus entre Perú y Chile no se extinguirían ni siquiera con el TRATADO DE LIMA de 3 de junio de 1929, por el cual se acordó finalmente que Arica quedaría para Chile y Tacna para el Perú, fijándose el límite político internacional en la llamada LÍNEA DE LA CONCORDIA. Aun así, las décadas siguientes fueron de permanentes desencuentros¹. Para el caso de la presente investigación, al encontrarse próxima la conmemoración del primer centenario de la Guerra del Pacífico, durante el primer lustro de los años 70 del siglo XX el Perú aceleraría sus aprestos para llevar a cabo una guerra de agresión en contra de Chile, para recuperar las tierras perdidas. Este enfrentamiento bélico, afortunadamente, nunca se produjo.

Bolivia, por su parte, no participó de los acuerdos chileno-peruanos de la inmediata posguerra del Pacífico. En abril de 1884 firmó con Chile el llamado PACTO DE TREGUA, por el que se estableció que todos los territorios entre el paralelo 23º y el río Loa quedaban en poder soberano de Chile (por lo menos mientras subsistiera la tregua). De esta forma, se volvía a lo dispuesto por el *uti possidetis* de 1810, en cuanto a la renovada vigencia de los límites que Chile nunca debió perder con el Perú, criterio que diversos estadistas chilenos de la época habían dejado de lado, permitiendo el asentamiento boliviano en el Pacífico antes de 1879. En un acto ratificatorio de la soberanía chilena, el presidente chileno José Manuel Balmaceda (1886-1891) decretó en 1888 la creación de la provincia de Antofagasta.

Sin embargo, sectores de la sociedad y de la política boliviana jamás se conformaron con la pérdida sufrida, y el problema de la mediterraneidad de su país subsistió en las tirantes relaciones bilaterales².

Aunque la solución formal entre Santiago y La Paz vino en 1904 con la firma y aprobación del TRATADO DE PAZ, AMISTAD Y COMERCIO, a contar de 1910 los bolivianos volvieron a plantear oficialmente –ante diversos países y organismos internacionales– su deseo de *retornar con soberanía al mar*, una política estatal que subsistiría durante todo el resto del siglo, no dando satisfacción Chile a esos deseos y asilándose siempre nuestro país en las disposiciones del acuerdo de 1904.

Así, las relaciones bilaterales con Bolivia durante el siglo XX transitaron permanentemente por el pedregoso camino del desencuentro y las

¹ En 1921, y aprovechando que el Perú había declarado la guerra a los alemanes en apoyo de las potencias aliadas, y que luego había firmado el TRATADO DE VERSALLES, Lima solicitó a la SOCIEDAD DE LAS NACIONES que declarara que el TRATADO DE ANCÓN de 1883 era nulo, *por haberle sido impuesto por la fuerza*. El organismo se negó a ello de plano, puesto que haber obrado de otra manera habría significado echar por tierra los propios postulados del propio tratado que puso fin a la Primera Guerra Mundial e invalidar los principios sobre los que descansaba la creación de las distintas nuevas fronteras del mundo de posguerra.

² Luego de la guerra hubo un par de sustanciales intentos de arreglo. En 1895 ambos países suscribieron los TRATADOS DE MAYO, los que no pudieron tener aplicación práctica. En diciembre de 1903 se firmó el ACTA PRELIMINAR EDWARDS-PINILLA, que sirvió de base para el definitivo TRATADO DE PAZ, AMISTAD Y COMERCIO de 20 octubre de 1904 y aprobado por los Congreso de ambos países, vigente desde entonces.

frustraciones mutuas, al quedar las deseables y necesarias mejores relaciones vecinales supeditadas a los vaivenes de *causa marítima* boliviana. Una de las consecuencias de esto se produjo especialmente en la misma época en que se percibía en Santiago la alta probabilidad de que Perú decidiera acudir a la fuerzas de sus armas para recuperar los terrenos perdidos en la guerra del siglo anterior: las autoridades chilenas de la época –esto es, el gobierno *de facto* del general Augusto Pinochet– debieron esmerarse para lograr desactivar una reedición de la alianza peruano-boliviana en la aventura bélica que Lima planeaba entonces contra Chile; así es como surgió el asunto del ABRAZO DE CHARAÑA en 1975.

iv. Desencuentros desde antaño con Argentina

En 1843 tuvo lugar uno de los acontecimientos de la más alta importancia en la historia de Chile. El 21 de septiembre de ese año, mientras desde La Moneda gobernaba el general Manuel Bulnes Prieto, la nave *Ancud*, una modesta goleta de madera, de algo más de quince metros de eslora, comandada por el capitán John Williams –o Juan Guillermos–, con veintidós personas a bordo y luego de homérico viaje desde la localidad chilota de Ancud, recaló en la zona de Puerto del Hambre, en el estrecho de Magallanes, izó la bandera nacional en la punta Santa Ana y tomó posesión oficial para Chile de todo el lugar. El primer asentamiento nacional en el sector pronto sería conocido como FUERTE BULNES. Era una época de fuertes intereses de otras naciones por hacerse de ese territorio estratégico: solo cabe recordar que, al día siguiente del arribo de los nacionales, llegó al mismo lugar una fragata francesa que izó su propio pabellón y cuyo intento de posesión del estrecho fue rechazado por los chilenos. Lugo, y como parte de los naturales avances nacionales en esa zona, en 1848 sería fundada la ciudad de Punta Arenas. Justo un año antes habían comenzado las protestas argentinas por la situación y presencia chilena en la zona.

Para su delimitación fronteriza, Chile y Argentina también se acogieron inicialmente a las disposiciones del *uti possidetis*. En 1856 suscribieron el que sería su primer acuerdo de límites, el TRATADO DE PAZ, AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACIÓN ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA. Por este documento, ambas partes reconocieron como los límites de sus respectivos territorios los que poseían como tales al tiempo de separarse de la dominación española en 1810. Ya en 1926, Chile y las Provincias Unidas de La Plata habían planteado un proyecto de acuerdo de paz por el cual se obligaban a apoyarse mutuamente ante cualquier potencia que quisiera alterar sus límites, tal como estos estaban al momento de sus respectivas emancipaciones. Por el Tratado de 1856, además, se optó por dejar para más adelante *cualquier cuestión* que al respecto pudiera existir a la fecha, para alcanzar siempre una solución amigable, sin recurrir jamás a medidas violentas, o para someter el tema a arbitraje de alguna nación amiga en caso de fracasar el acuerdo directo. Dentro de estas cuestiones pendientes estaba el tema de la Patagonia. Solo tres

años después –en 1859–, Argentina intentaría fundar una colonia propia en el lado norte del estrecho de Magallanes, lo que traería consecuencias con Santiago.

En 1865 volvió a discutirse el tema de los límites. Santiago, al ver que se hacía presente nuevamente la amenaza española en el subcontinente, recurrió a Buenos Aires buscando apoyo y la alianza latinoamericana. Entonces fue enviado en misión el abogado y político chileno José Victorino Lastarria, con *carta blanca* para que, de ser necesario para lograr la aquiescencia argentina, abordara el tema de los límites y ofreciera generosas cesiones territoriales. Como la alianza antiespañola no fue posible en las primeras aproximaciones, Lastarria, entonces, se jugó su *carta especial*, ofreciendo fijar la frontera en dos tramos distintos. Primero, desde el norte hasta el paralelo 50° –es decir, hasta el sector del cerro Roma, en los Hielos Continentales, un poco al norte de la zona argentina de Calafate–, la frontera sería fijada por las ramas exteriores orientales de los Andes. Segundo, desde este punto hasta el sur, el límite se fijaría por una línea recta que llegaría hasta la bahía Gregorio, en el estrecho de Magallanes. Chile quedaría con dominio desde la boca occidental del estrecho y hasta la bahía Gregorio, y desde esta bahía hacia el Atlántico sería territorio argentino³. Ante esta *generosa* oferta de Lastarria hubo a lo menos dos reacciones: el 30 de marzo el canciller chileno lo desautorizó por escrito; por su parte, el Gobierno argentino no se pronunció, por falta de antecedentes actualizados sobre los cuales discutir y resolver.

Como los apetitos europeos por la zona austral siguieran manifestándose, a contar a lo menos de 1872 hubo sendos intentos binacionales por definir los reales límites de la Patagonia, habida consideración de que las posiciones de ambos países eran absolutamente opuestas. En esencia, la diferencia estuvo dada porque Chile sostenía que la Patagonia se extendía desde el río Diamante (en actual territorio argentino) –a la altura de Rancagua– hasta el sur, mientras que Argentina sostenía que Chile había reconocido constitucionalmente que el límite entre ambos países era la cordillera de los Andes.

En 1876 Chile acreditó como plenipotenciario ante Buenos Aires al erudito y diplomático Diego Barros Arana, encargándole que lograra que toda la Patagonia quedara para Chile desde el río Santa Cruz (paralelo 50°) al sur, o a lo menos desde la localidad de Río Gallegos (paralelo 51°) hasta el sur, quedando para Chile todo el estrecho de Magallanes, la Tierra del Fuego y todo el Atlántico adyacente. Por circunstancias propias de la época, Barros Arana finalmente accedió a apoyar la posición argentina, que solicitaba que los Andes fueran el límite binacional, y que Argentina se quedara *con toda* la Patagonia atlántica, la boca oriental del estrecho de Magallanes y la mitad de la isla Tierra del Fuego, y todo el mar Atlántico adyacente. La Moneda desautorizó esta posición de Barros Arana y ordenó buscar el arbitraje amistoso.

³ EYZAGUIRRE, Jaime (1967) *Breve historia de las fronteras de Chile*, XXVII edición, Editorial Universitaria, Santiago, pp. 79 y ss.

Los ánimos en ambos países se caldearon. Vino entonces el PACTO FIERRO-SARRATEA de 6 de diciembre de 1878, por el cual se acordó llamar a arbitraje. Este pacto reconoció de antemano el *statu quo* de la soberanía argentina en todo el Atlántico y la soberanía chilena en el estrecho de Magallanes. Inicialmente hubo conformidad en ambos países por el acuerdo, aunque solo el Congreso chileno lo ratificó. La no ratificación argentina se debió, esencialmente a la ocurrencia sobreviniente de un hecho que tendría serios alcances en la región: el 14 de febrero de 1879 las tropas chilenas habían desembarcado en Antofagasta, comenzando la Guerra del Pacífico, situación que ponía una marca de duda en el equilibrio de poder regional y un punto de suspenso en la importancia estratégica relativa de Chile, factor que fue sagazmente y oportunamente apreciado por Buenos Aires. Entonces, mientras que a raíz de la guerra Chile avanzó militarmente hacia el norte, Argentina lo hizo hacia el sur, ocupando y poseyendo territorios. Esta maniobra fue conocida como la EXPEDICIÓN ROCA, por el coronel que la dirigió, Julio Argentino Roca.

v. El Tratado de 1881, una caja de Pandora

Si bien Chile ya había alcanzado notables triunfos en la guerra en el mar y en el desierto contra peruanos y bolivianos –descartándose un eventual menoscabo en su posición estratégica–, Santiago y Buenos Aires se avinieron a pactar una solución pacífica a su propio problema de límites. Fue así como tuvo origen el TRATADO DE LÍMITES DE 1881. ¿Deseo de consolidar la paz en el norte, con peruanos y bolivianos?, ¿desconocimiento o escasa valoración de los chilenos a lo que realmente significaba la Patagonia?: muchos autores ya han teorizado al respecto. Lo de fondo es que el nuevo tratado estableció un estatus limítrofe chileno-argentino que en el futuro se demostraría ineficiente y daría pie a eternas discusiones y, finalmente, a la posibilidad cierta de una guerra entre ambos países en 1978.

Los detallados primeros artículos del acuerdo de 1881 establecieron cuatro cuestiones, en general:

1. El límite político internacional iría de norte a sur y siguiendo la cordillera de los Andes hasta el paralelo 52°, es decir hasta 28 kilómetros al sur de la actual ciudad de Puerto Natales. La línea divisoria en este extenso tramo estaría dada por las cumbres andinas más elevadas que dividieran aguas y pasaría por entre las vertientes que se desprendieran a uno y otro lado;
2. El estrecho de Magallanes con sus dos orillas quedaría bajo soberanía chilena, pero en la boca oriental de este –esto es en la salida al Atlántico– la línea divisoria quedaría prácticamente encima de la desembocadura y se extendería hacia el sur partiendo en dos la isla de Tierra del Fuego –parte oriental para Argentina, parte occidental para Chile–, hasta llegar al canal Beagle;

3. Pertenerían a Chile todas las islas al sur del canal Beagle hasta el cabo de Hornos y las que hubiera al occidente de Tierra del Fuego;
4. Cualquier problema de interpretación que hubiera respecto de lo acordado quedaría entregado al arbitraje de alguna potencia amiga.

Como sucedió varias veces con los tratados de límites de aquellos años, los *problemas de interpretación* no se harían esperar. En este caso, el requisito copulativo de "*más altas cumbres que dividieran aguas... hacia uno y otro lado*" no siempre se producía en el terreno. En la Patagonia, por ejemplo, había cerros que no siendo "*las más altas cumbres*", estaban al oriente de estas y también producían el efecto de dividir aguas hacia ambos lados. Argentina entonces quiso hacer valer la *tesis de las más altas cumbres*, pero Chile el *critério del divorcio de las aguas*.

Para intentar llegar a un consenso en la demarcación que debía hacerse hasta el paralelo 52° siguiendo la cordillera de los Andes, ambos países firmaron el PROTOCOLO ADICIONAL Y ACLARATORIO DE 1893. Este acuerdo ordenó a los peritos y las subcomisiones nacionales tener por invariable en sus procedimientos lo señalado por el tratado: "*... Se tendrá, en consecuencia, a perpetuidad, como de propiedad y dominio absoluto de la República Argentina todas las tierras y todas las aguas, a saber: lagos, lagunas, ríos y partes de ríos, arroyos, vertientes que se hallen al oriente de la línea de las más elevadas cumbres de la cordillera de los Andes que dividan las aguas, y como de propiedad y dominio absoluto de Chile todas las tierras y todas las aguas, a saber: lagos, lagunas, ríos, y partes de ríos, arroyos, vertientes, que se hallen al occidente de las más elevadas cumbres de la cordillera de los Andes que dividan las aguas*" (Art. 1°).

El acuerdo de 1893 tuvo dos efectos principales:

1. Se refirió solo a la disputa sobre terrenos continentales, hasta el paralelo 52°, y aclaró detalles sobre Tierra del Fuego;
2. Dejó fuera de la discusión lo que se refería a las islas al sur del Beagle, un asunto que recién se pondría en la mesa unos años después.

Sin embargo, ni aun con el nuevo protocolo las diferencias entre ambos países serían resueltas. Varios de los términos y definiciones mencionados por el propio documento fueron puestos en duda, oscureciendo todavía más los términos del Tratado de 1881. Esto no ayudó para nada a la causa de la estabilidad binacional.

La naturaleza de los problemas que enfrentarían a Chile y Argentina hacia 1978 estaría marcada por los temas de divisiones marítimas y de plataforma, asuntos que no estaban resueltos en el Tratado de 1881 por la simple razón de que en esa época ni siquiera existía el concepto en el derecho internacional. Cuando se fijaron los límites entre los dos países, no existía más que el mar territorial de tres millas, a lo que no se le daba mayor importancia: se

sabía que el mar iba anexo a la tierra, y que *quien tuviera la tierra* tendría también el mar hasta las tres millas. Si se enfrentaban dos tierras, como ocurría en el Beagle, había que buscar la línea media entre las dos distancias de tres millas. El resto del mar era alta mar. No se había formulado la idea de que los países pudieran continuar su soberanía bajo el agua en la plataforma terrestre, ni mucho menos el concepto de Zona Económica Exclusiva de 200 millas⁴.

Para avanzar en una solución a la estancada tarea de demarcación y posterior colocación de hitos, el 17 de abril de 1896 ambos países acordaron ir al arbitraje británico en caso de no avanzar las tareas en terreno. Dos años después, el peor escenario llegaba para quedarse: ante el nulo avance, los respectivos peritos dejaron de tener reuniones de trabajo y todo lo escasamente avanzado se paralizó. Solo quedaba concurrir ante la corona británica –buscando un arbitraje–, o la guerra. Habiendo partidarios de una u otra alternativa a ambos lados de la cordillera, se optó por el arbitraje.

Mientras el asunto se radicaba en la Corte de San Jaime, en mayo de 1902 Chile y Argentina suscribieron los llamados PACTOS DE MAYO, o TRATADO DE EQUIVALENCIA NAVAL, PAZY AMISTAD. Por este nuevo acuerdo bilateral, Santiago y Buenos Aires renunciaron al clima bélico y de acelerado armamentismo que los estaba consumiendo y se comprometieron a solucionar sus diferencias de límites en paz, ya fuera de común acuerdo o por medio de arbitrajes, pero renunciando de antemano al empleo de la fuerza. El eventual llamamiento a un árbitro podía ser unilateral o bilateral, sin que pudiera alegarse ofensa a uno por la acción del otro, ni que cupiera entonces oposición o entrambamiento alguno. Una vez pronunciado el árbitro, no cabría recurso alguno, ni posibilidad de rechazo o declaración de nulidad por parte de quien se creyera perdedor. El cumplimiento del fallo quedaría entregado al honor de las naciones. Con los Pactos de Mayo, entonces, el clima de guerra fue temporalmente neutralizado.

Poco después del trascendental acuerdo binacional, en noviembre de 1902 el rey Eduardo VII emitió su fallo. Este sostuvo que los acuerdos de las partes eran ambiguos y que ninguna de las posiciones contrapuestas podía ser aceptada por completo. En cambio, hizo valer la *tesis de la ocupación efectiva* de territorios y la *repartición equitativa* de lo disputado. Una nueva realidad se tendía sobre las fronteras, ambas partes acataron y la paz se mantuvo.

⁴ CONSUSENA 22 de marzo de 1977, acta 3/77, 1977, p. 9.

vi. Las aguas del Beagle

En 1904, esto es dos años después de la sentencia del monarca británico, comenzó a discutirse el tema que había quedado fuera de las discusiones entre ambos países y derivadas del Tratado de 1881: el asunto de "*las islas al sur del canal Beagle*", como rezaba este acuerdo.

La disputa en torno a este importante canal austral fue uno de los asuntos más complejos que debieron enfrentar Chile y Argentina. Si bien el Tratado de 1881 había decretado que "*pertenecerían a Chile todas las islas al sur del canal Beagle hasta el cabo de Hornos y las que haya al occidente de Tierra del Fuego*", el conflicto ahora vino por el expediente de disputar *qué debía entenderse exactamente por "canal Beagle"* –esto es por dónde corría efectivamente este curso de agua–, pues el tratado mismo no lo había dicho en forma detallada.

Planteado inicialmente a contar de 1904, el asunto tenía gran importancia pues estaba en juego no solo lo referido a la soberanía sobre el canal mismo, sino que la propiedad de las numerosas islas ubicadas al sur de este, estando entre ellos varios archipiélagos de estratégica importancia en relación –primero– con la división entre mares Pacífico y Atlántico, la proyección de cada país en estos océanos y –a contar de la segunda mitad del siglo XX– asuntos relacionados con las 200 millas de zona económica exclusiva y la proyección geográfica hacia el continente antártico.

No se crea –por lo anterior– que la diferencia de opiniones que se suscitó por el Beagle era *culpa* del tratado que no había detallado su curso. A fines del siglo XIX no había mayor discusión al respecto, y en los planos aceptados por los propios argentinos tampoco había dudas. Lo que ocurrió fue que plantear por los trasandinos la interrogante acerca de la *real dirección* que debía seguir el canal, se convirtió en un *argumento adicional* para que el conjunto de islas al sur de aquel debiera entenderse de soberanía argentina.

El criterio comúnmente aceptado era que el Beagle corría a lo largo de toda la costa sur de la isla de Tierra del Fuego, por lo que las islas Picton, Nueva y Lennox y otras pertenecían a Chile. Pero, según detractores argentinos, el canal tenía dos sectores diferentes. El primero era indubitado y reconocido por todos: el tramo que corría entre Tierra del Fuego y la isla Navarino, en dirección oeste-este. El segundo, la dirección que el canal debía seguir al llegar a Navarino, donde no había acuerdo. Las alternativas en este último caso eran dos: seguir en esa misma dirección, paralelo a Tierra del Fuego, en cuyo caso las islas eran de Chile, o hacer un brusco cambio de dirección de 90° en dirección norte-sur, para seguir una dirección paralela a la costa de Navarino. En este último caso, las islas en disputa no estarían al sur del canal, sino en el Atlántico, y por tanto podían ser reclamadas por Argentina.

Tanto los usos y costumbres de los marinos navegantes, como la colección de mapas de la zona –incluso los trazados décadas después de la firma del Tratado de 1881–, parecían darle la razón a Santiago. En el terreno, además, había inicial ocupación y uso de las tierras por parte de los chilenos.

En 1915 –no obstante– comenzaron las protestas oficiales argentinas y Chile ofreció ir de inmediato al arbitraje de acuerdo con lo pactado en 1902, pero Argentina se opuso. Durante varios años, Santiago ofreció al menos en cuatro ocasiones esta alternativa, pero Buenos Aires mantuvo su negativa. En 1958, incluso, se produjo una compleja crisis entre ambos países a propósito de la ilegal ocupación naval argentina del islote Snipe, ubicado en la entrada occidental del canal Beagle. Luego, el 11 de diciembre de 1967, el Gobierno de Chile, invocando el artículo 5º del TRATADO GENERAL DE ARBITRAJE DE 1902, decidió unilateralmente recurrir ante la corona británica. El 23 de diciembre, la Cancillería argentina manifestó su sorpresa al embajador chileno por esa decisión de La Moneda, pues su nueva posición decía que –derivado de una serie de declaraciones y acuerdos diplomáticos a que ambos países habían arribado durante 1964– el tema ahora debía ser visto en la Corte Internacional de Justicia de La Haya y no por el arbitraje real fijado en 1902. Así, la diferencia entre ambas capitales se mantendría en el futuro inmediato.

Tres años después, sin embargo, se produjo un acercamiento de las posiciones. Los días 12, 13 y 14 de mayo de 1970 –durante los gobiernos de Eduardo Frei en Chile y Juan Carlos Onganía en Argentina– tuvieron lugar sendas reuniones bilaterales por las cuales se acordó que podría haber “*un eventual sometimiento a arbitraje*” de la cuestión del Beagle. Esto fue el antecedente que pronto permitió llegar a una *solución salomónica* entre las posiciones sostenidas hasta entonces por ambos países. Así, el 22 de julio de 1971 los presidentes Salvador Allende y Alejandro Lanusse sometieron oficialmente el asunto del Beagle a la corte británica, la que debería fallar de acuerdo con lo decidido por un grupo de cinco jueces de la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Estos fueron los llamados PACTOS DE SALTA, o ACUERDO DE ARBITRAJE RESPECTO A UNA CONTROVERSIA ENTRE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y LA REPÚBLICA DE CHILE EN LA ZONA DEL CANAL DE BEAGLE, como se le conoció oficialmente.

Como resultado del acuerdo Allende-Lanusse, el acuerdo sobre arbitraje en el Beagle fue firmado el 22 de julio de 1971 en Londres por los representantes de Chile, Argentina y Reino Unido. Por este compromiso arbitral se solicitó –entonces– la determinación de los límites argentino-chilenos en la zona del canal Beagle, y la adjudicación de las islas Picton, Nueva y Lennox e islotes adyacentes. Su majestad británica quedó como árbitro, la que debería designar un tribunal arbitral de cinco jueces de la Corte Internacional de Justicia. El fallo de estos debía ser entregado a la reina para su sanción, pudiendo solamente la reina aceptar o rechazar la sentencia de los árbitros y comunicarla a las partes, y contra el cual no cabía recurso alguno y cuyo cumplimiento de buena fe quedaba sometido al honor de las naciones litigantes. La corte

arbitral fue integrada por magistrados de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Nigeria y Suecia.

Mientras la cuestión litigiosa estaba en manos de La Haya, el 11 de marzo de 1972 la Cancillería argentina envió a su homóloga chilena una nota denunciando el Tratado General de Arbitraje de mayo de 1902, e invitando al Gobierno chileno a negociar uno totalmente nuevo. Como resultado de esto, ambos cancilleres firmaron en Buenos Aires el 5 de abril siguiente el TRATADO GENERAL SOBRE SOLUCIÓN JUDICIAL DE CONTROVERSIAS, similar al documento de 1902, pero sustituyendo al árbitro británico por la Corte Internacional de Justicia.

El 18 de febrero de 1977, el tribunal de La Haya emitió su fallo unánime, decretando que las islas en disputa eran de soberanía chilena, decisión que fue suscrita por la reina Isabel II dos meses más tarde, en nombre del Gobierno del Reino Unido. El laudo real, entonces, fue notificado a los jefes de las misiones diplomáticas de Chile y Argentina el 2 de mayo. El Gobierno chileno aceptó de inmediato el resultado, pero Buenos Aires –conmocionado el país por la derrota– simplemente no respondió.

La decisión arbitral, además de constatar y declarar que las islas al sur del canal Beagle habían sido y seguirían siendo chilenas, fijó la frontera marítima entre ambos países mediante una línea imaginaria –pero marcada en las cartas– que corría por el centro del canal. Además, desechó que en 1881 las partes hubieran tenido presente un eventual *principio bioceánico*, de Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico.

Luego de meses de incertidumbre, el 25 de enero de 1978 el ministro argentino de Relaciones Exteriores comunicó al mundo que su Gobierno decretaba “*insanablemente nulo*” el laudo sobre la cuestión del Beagle. Esto sería el detonante de una crisis entre ambos países que se extendería por todo ese año, y que en diciembre estaría a punto de convertirse en una guerra generalizada.

Si bien el conflicto armado no se produjo, tuvo que ser la intervención papal –aceptada pocas horas antes del eventual inicio de las hostilidades la noche del 22 al 23 de diciembre de 1978– la que mostrara una salida pacífica a la crisis. Durante el desarrollo de la mediación, sin embargo, subsistió entre ambos países un clima de profundo desencuentro, dando lugar a incidentes de todo tipo. El fallo vaticano se emitió finalmente el 12 de diciembre de 1980, cuando el pontífice Juan Pablo II entregó su propuesta calificándola como “*justa, equitativa y honrosa para ambos pueblos*” y llamando a la cordura y a la sensatez. Una vez más, Chile daría prácticamente de inmediato su consentimiento ante este nuevo pronunciamiento de una autoridad internacional que resolvía el asunto del Beagle. Esto ocurrió el 9 de enero de 1981. Argentina, sin embargo, optó por dilatar su aprobación y pedir aclaraciones y precisiones a la resolución papal.

En enero de 1982, mientras aún no había aceptación en Buenos Aires de la propuesta papal, Argentina dio otro audaz paso al denunciar el TRATADO GENERAL SOBRE SOLUCIÓN JUDICIAL DE CONTROVERSIAS que había sido suscrito en abril de 1972 luego de imponérselo a Chile. Esto hacía imposible a Santiago el recurrir a la Corte Internacional de Justicia en caso de que Argentina no aceptara la proposición vaticana, quedando solo las alternativas de trato directo, sumisión a los deseos de Argentina, o la guerra.

Sin embargo, transcurridos dos meses de esa denuncia, otro sorprendente hecho vino a alterar el panorama regional y también mundial. En una movida inédita, los militares argentinos en el poder político en Buenos Aires decidieron invadir las islas Falkland y Georgias del Sur –o Malvinas– sobre las que el Reino Unido ejercía posesión y soberanía más que centenaria. Esta circunstancia puso naturalmente un punto de suspenso en la disputa con Chile por el Beagle, quedando en la trastienda no solo el pronunciamiento argentino que el Vaticano esperaba de su mediación, sino que la paz en la zona austral.

Cuando en junio de 1982 las fuerzas argentinas finalmente rindieron sus armas ante los británicos en Port Stanley, una profunda crisis de amplios alcances y repercusiones se instaló en toda la sociedad trasandina. Caído el gobierno del general Leopoldo Galtieri –quien había llevado al país a la inopinada guerra contra los británicos–, los nuevos gobiernos *de facto* que le siguieron en la Casa Rosada suspendieron su declaración sobre el fallo vaticano *hasta una fecha indeterminada*, la que en ningún caso podía producirse antes de la prevista instalación de un nuevo parlamento federal en 1984, una vez que el país hubiera salido de los regímenes militares que lo habían gobernado desde 1976. Por su parte, el enviado papal para la mediación –cardenal Antonio Samoré– logró que Argentina suspendiera los efectos de su denuncia al TRATADO GENERAL SOBRE SOLUCIÓN JUDICIAL DE CONTROVERSIAS de 1972, en la búsqueda de facilitar una solución con Chile. Y es que –a pesar de que el papa ya se había pronunciado– la mediación vaticana continuaba en busca de las mejores circunstancias en ambos países para que se aceptara finalmente lo propuesto. En este sentido, y luego de la muerte de Samoré el 3 de febrero de 1983, ambos países se allanaron a firmar una declaración de paz y dejar el fondo del tema del Beagle para las negociaciones que continuarían. Incluso así, otro año debió transcurrir para que se firmara una DECLARACIÓN DE PAZ Y AMISTAD, lo que ocurrió el 23 de enero de 1984.

No obstante, en febrero de 1984 el nuevo Gobierno argentino de Raúl Alfonsín (1983-1989) optó por *no aceptar* la propuesta papal en cuanto a la línea de delimitación marítima. En junio siguiente, el Vaticano ofreció una nueva divisoria, la que fue aceptada por Chile, no sin algunas discrepancias planteadas por la Armada. El 27 de este mes, Argentina dio su visto bueno. En julio, Argentina nuevamente sorprendió diciendo que todo lo avanzado quedaría sometido a una consulta ciudadana nacional no vinculante. Luego de intensas negociaciones bilaterales, un muy trabajado acuerdo se alcanzó en noviembre de 1984. Finalmente, la consulta en Argentina se llevó a cabo el 25 de

noviembre y el 70% de los votantes ratificó la paz con Chile, y cuatro días después –el 29 de noviembre– se firmó en el Vaticano el TRATADO DE PAZ Y AMISTAD entre ambos países, el que dio "*solución completa y definitiva de las cuestiones a que él se refiere*".

CAPÍTULO SEGUNDO

*UN FARO DEMASIADO LEJOS:
LA CRISIS DEL SNIPE EN 1958*

i. Introducción

Habida consideración de las circunstancias que marcaron las relaciones vecinales de Chile con Argentina, Perú y Bolivia durante el siglo XX, no resulta extraño que –por la permanencia y extensión en el tiempo de los reclamos y la naturaleza estratégica de lo discutido– algunas de las diferencias fueran más allá de simples objeciones diplomáticas o eternas discusiones de pasillo, para desembocar en crisis potencialmente peligrosas. Fue este el caso de algunos incidentes entre Chile-Bolivia y Chile-Argentina que provocaron la preocupación de las autoridades políticas nacionales, la inquietud de la opinión pública y, en especial, la movilización de las Fuerzas Armadas y de Orden y, dentro de esta, el desplazamiento de los medios de la Fuerza Aérea de Chile.

Fue especialmente el caso de los incidentes del ISLOTE SNIPE, con Argentina en 1958; el de las AGUAS DEL RÍO LAUCA, con Bolivia en 1961-1962; y el de LAGUNA DEL DESIERTO, en 1965, nuevamente con Argentina⁵. Estos –dentro del ámbito aeronáutico– provocaron que, en distintas medidas, los medios de la Fuerza Aérea debieran ponerse en acción para cumplir con la ley que ordenaba su actuación en la defensa del país y de acuerdo con lo dispuesto por las autoridades políticas de entonces.



Islote Snipe, en el Beagle. Al fondo, la isla Picton

A continuación, se describirá en detalle el que –creemos– fue el principal de ellos, considerando la extensión de su desarrollo, la entidad y número de los medios involucrados, su potencial peligrosidad para el estado de paz y, sobre

⁵ El incidente por las aguas del río Lauca, con Bolivia, se remonta a los primeros meses del mandato del presidente Pedro Aguirre Cerda (1938-1941). Se manifestó con gran fuerza a contar de octubre de 1958, haciendo crisis política en el bienio 1961-1962. A la FACH le correspondió desplazarse para estar en condiciones de repeler acciones militares en la frontera con Bolivia. Por su parte, el incidente de Laguna del Desierto, ocurrido con Argentina, se presentó a fines de 1965 y significó en su aspecto más luctuoso el asesinato del teniente de Carabineros Hernán Merino Correa por gendarmes argentinos. Si bien algunos medios de la Fuerza Aérea igualmente fueron desplazados para la ocasión, las autoridades políticas de la época –gobierno de Eduardo Frei Montalva– no opuso más que protestas diplomáticas y el tratamiento del asunto como un problema de *carácter policial*.

todo, por su *directa relación* con lo ocurrido en la crisis del Beagle de 1977-1978 entre Chile y Argentina. Bien puede decirse –como se concluirá– que lo sucedido en 1958 con la crisis del islote Snipe fue una verdadera *campanada de alerta* que experimentó Chile en el manejo de las cuestiones de los límites australes, situación de la cual la clase dirigente a lo menos debió obtener importantes lecciones en distintos ámbitos.

Entonces, el primer gran incidente militar entre Chile y Argentina derivado de las encontradas posiciones en el asunto del Beagle ocurrió en 1958 y fue conocido como la CRISIS DEL ISLOTE SNIPE.

ii. El Grupo N° 6 da el aviso

El Snipe es una formación rocosa menor, de cerca de 32 hectáreas (930 metros de largo por 347 de ancho, aproximadamente), de escasa vegetación y ubicada en la boca oriental del canal Beagle, en las coordenadas 54° 57' sur y 67° 08' oeste. Se sitúa a unos siete kilómetros al noroeste de la isla Picton y a poco más de dos kilómetros de la costa norte de la isla Navarino. La soberanía chilena sobre este promontorio no había sido puesta en duda por los argentinos, hasta entonces.

El 12 de enero de 1958, el transporte *Contramaestre Micalvi*, de la Armada de Chile, en uno de sus habituales viajes de soberanía y apoyo a los pobladores nacionales en la zona del Beagle, levantó en dicho lugar una baliza ciega –esto es, no emisora de luz– con base de concreto, con la finalidad de contribuir a la seguridad de la navegación en el área.

El siguiente hecho se produjo el 1 de mayo de ese año, cuando la tripulación del patrullero nacional *Lientur* (PP-60) desembarcó en el islote para instalar sobre la misma estructura una luz, para dar a toda la estructura la calidad de faro. A plena operación, este artefacto proporcionaría un destello de un segundo de duración cada once segundos transcurridos, con un alcance de ocho millas náuticas. El hecho de existir esta nueva ayuda fue comunicado por los medios habituales a los navegantes.

Las alarmas saltaron poco después. El jueves 8 de mayo, el Grupo de Aviación N° 6 de la Fuerza Aérea, con base en Bahía Catalina, Punta Arenas, informó al jefe de la Tercera Zona Naval, también en esta ciudad, que un patrullaje de rutina de uno de sus aviones había permitido al piloto ver que la estructura levantada por los marinos ya no existía y que, en cambio, había otra instalación extraña, no vista antes ni de la cual hubiera noticia oficial. Lo que ahora se veía desde el aire consistía en una torre metálica con luz, de unos cinco metros de alto, muy distinta a la original instalación nacional. Poco después se supo que el día anterior al del sobrevuelo –el 7 de mayo– el patrullero naval argentino ARA *Guaraní* (R-7) había ametrallado la construcción chilena, descendiendo luego algunos de sus tripulantes para terminar de

destruirla y arrojar cerca de la orilla del mar sus restos y los acumuladores de acetileno. Luego de esta acción, los argentinos habían erigido su propio faro, que era precisamente lo que había observado y denunciado la tripulación del avión de la FACH.

Rápidamente, una reclamación diplomática chilena entregada el 9 de mayo ante la Casa Rosada puso el tema del Snipe en el tapete bilateral. Trascendió que el Gobierno argentino rápidamente dio satisfactoria explicación de lo sucedido, sosteniendo que nada sabía al respecto y que instruiría a su Armada para que no volviera a hacerse presente en la zona en cuestión⁶. Esto dio pie para sospechar que el ataque del aviso *Guaraní* había sido una maniobra inconsulta de la Marina argentina, propia de sus sectores más reaccionarios en el manejo de las diferencias de límites con Chile. A las 21:00 horas de este mismo viernes 9, el *Lientur* volvió a zarpar desde Punta Arenas, para retornar al islote. Su misión era volver a establecer el estado de las cosas mediante el retiro de la estructura levantada por los marinos argentinos. Esta tarea se cumplió en la madrugada del domingo 11 por una sección armada del buque. Luego, la nave nacional retornó por el canal hacia el oeste, a la base en Puerto Williams, localidad situada a unos 30 kilómetros de distancia.



Bimotor de transporte liviano y enlace Beechcraft D18S/C-45 Expeditor

Tres días después –esto es el miércoles 14 de mayo– el *Lientur* salió desde Puerto Williams hacia el Snipe, ahora para recuperar la original estructura chilena que había sido arrojada al mar por los tripulantes del *Guaraní*. En esta ocasión, y mientras los marinos chilenos estaban en esa maniobra, tres fragatas argentinas provenientes de Ushuaia –base situada a unos 74 kilómetros al oeste del Snipe, por el mismo canal Beagle– se dirigieron amenazantes hacia el buque chileno, deteniéndose a unos tres kilómetros de este. Luego de un sorpresivo intercambio de saludos de pito, los argentinos pasaron cerca del *Lientur* y continuaron su viaje por el canal hacia el oriente. Vuelta la calma entre los chilenos y habiendo cumplido su tarea, el *Lientur* volvió a Puerto

⁶ *La Prensa Austral*, 12 de agosto de 1958, pág. 1, Punta Arenas.

Williams. Había sucedido que el comodoro a cargo de las fragatas argentinas desconocía totalmente la secuencia de hechos relativa al faro, y la orden del cuartel general de su Armada para *hundir* al patrullero nacional le habría llegado tarde, cuando estaba lejos de la zona⁷.

Finalmente, el domingo 8 de junio el *Lientur* nuevamente llegó hasta el Snipe y reinstaló una nueva estructura chilena. Parecía que todo el desencuentro quedaría ahí, y en lo sucesivo los días transcurrieron normalmente en esas aguas.

Sin embargo, cerca de las 15:00 horas del sábado 9 de agosto siguiente, el torpedero ARA *San Juan* llegó hasta el Snipe, cañoneó cuatro veces el faro chileno e hizo desembarcar a unos ochenta infantes de marina para tomar posesión del islote y terminar de destruir las instalaciones allí levantadas. Los disparos del buque fueron escuchados por el personal naval chileno que estaba en el PUESTO DE VIGÍAS Y SEÑALES BANNER, en isla Picton. Rápidamente salió desde Puerto Williams la lancha patrullera *Ortiz*, con seis hombres a bordo, para ir hasta el lugar de los hechos. De nada sirvieron los reclamos de rigor que el comandante de esta pequeña embarcación de la Armada hizo a los argentinos, negándose inicialmente estos a recibir la formal carta de reclamo extendida por el gobernador marítimo chileno. Al día siguiente, la *Ortiz* se devolvió hacia su base y el destructor argentino hizo lo propio hacia Ushuaia⁸.

La prensa de la época reporta que, pocos días antes de la acción del *San Juan*, a la Cancillería chilena habría llegado un reclamo argentino diciendo que Chile, al levantar una nueva señalización en el islote, habría alterado el *statu quo* de la zona. Desde la comisión de Relaciones Exteriores del Senado, en Santiago, surgió el reclamo en el sentido de que "*se miraba como muy peligroso que en la Armada argentina existiera un partido político más poderoso que el del propio presidente Frondizi... presidente que en los diálogos bilaterales con Chile sostenía abiertamente cosas muy distintas a las obradas por su Marina de guerra en el Beagle*"⁹.

El lunes 11 de agosto, desde Puerto Montt salió la corbeta *Casma*, para ir en apoyo de la Tercera Zona Naval. El 12, el patrullero *Leucotón* zarpó desde Punta Arenas hacia Puerto Williams¹⁰ y también se dispuso el envío de dos fragatas.

⁷ BRAVO V., Germán, *El Incidente del Islote Snipe*, en Revista de Marina N° 962, ene-feb 2018, pp. 82 y 83. Valparaíso.

⁸ Un detallado relato a firme de los hechos fue publicado por el periódico *La Prensa Austral*, de Punta Arenas, el martes 12 de agosto de 1958. Este documento, que reproduce un informe emanado de la Tercera Zona Naval, precisa lo que en un primer momento fueron distintas versiones muy discordantes en las fechas en que ocurrieron los hechos que dieron origen al incidente. También, ver ALSINA, Hugo: *El incidente Snipe relatado por su protagonista*, en Revista de Marina Ene-Feb 1998 (Valparaíso), y VARGAS, Javier: *A cincuenta años de la crisis del islote Snipe*, en Revista de Marina 1/2009 (Valparaíso).

⁹ *La Prensa Austral*, 12 de agosto de 1958, pág. 1, Punta Arenas.

¹⁰ Memorando s/f, Oficina de Comando, FACH.

Aparentemente, la presión chilena por llevar el asunto a instancias internacionales y la decidida acción de la Armada sirvieron como efectivos medios de disuasión y permitieron una mejor comunicación entre las máximas autoridades de ambos países. Así fue como, a última hora del 17 de agosto, y citando el artículo tercero del Tratado de 1881, los presidentes Carlos Ibáñez del Campo y Arturo Frondizi acordaron retrotraer la situación al estado de cosas existente hasta antes del 12 de enero de 1958, esto es al retiro de toda la luminaria chilena y argentina en el islote, el retiro de las fuerzas trasandinas y la intención de resolver el asunto a través de medios pacíficos. La total retirada argentina se completaría el 21 de agosto, con la salida desde el Beagle del crucero ligero ARA *Belgrano* y los torpederos ARA *San Juan* y *Misiones*. Desde lo alto, un bimotor Catalina de la FACH observaba la maniobra.

iii. La Fuerza Aérea en la crisis

Los movimientos militares de ambos países con motivo de la crisis no fueron pocos, pero detallarlos excede el alcance del presente trabajo. Sin embargo, llaman la atención algunos informes del Estado Mayor de la Defensa que dan cuenta de que, entre las 08:00 y las 09:50 del 19 de agosto –esto es dos días después de conocido el acuerdo presidencial–, las tropas y fuerzas navales argentinas habían procedido a la evacuación total del Snipe. Así mismo, estos informes recogieron el relato de un piloto de LAN Chile aterrizado en Río Gallegos, el que informaba haber observado un amplio movimiento aéreo en ese terminal, el que incluía a lo menos una veintena de aviones de transporte Convair y Douglas DC-3 y DC-4 con tropas y municiones, dos aviones Catalina de exploración aeromarítima, doce cazas Corsair F4, una cincuentena de pilotos navales, paracaidistas con equipo completo y numerosos tripulantes, más comentarios escuchados *in situ* en cuanto a que era inminente la llegada de reactores de combate¹¹. Esto sirvió, junto a otros antecedentes, para tener una idea de la magnitud de parte del dispositivo militar argentino generado con motivo de los hechos recientes.

La Fuerza Aérea de Chile, por su parte, se activó rápidamente para hacer frente a la crisis, a pesar de existir innumerables dificultades de todo tipo. Por lo pronto, a través de una directiva general de comienzos de agosto de 1958, puso en alerta a su más relevante material aéreo de combate¹², representado por treinta y cuatro bombarderos bimotores Douglas B-26 Invader basados en el Grupo de Aviación N° 8, en Antofagasta, y que habían sido entregados a Chile por el PACTO DE ASISTENCIA MUTUA (PAM) firmado con EE.UU. en 1952. El resto del inventario de combate no intervendría, por diversas razones que ya se verán: este conjunto estaba formado por una docena de cazas pesados Republic P-47D Thunderbolt y unos pocos reactores

¹¹ Boletín N° 4, 19 de agosto de 1958, 17:00 horas. Estado Mayor de las FF.AA.

¹² INFORME ESTADÍSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MATERIAL DE LA FACH AL 12 DE AGOSTO DE 1958 - CASO SNIPE, Comando del Material.

Vampire de instrucción, más algunas unidades de entrenadores *jet* Lockheed T-33A (los primeros llegados en 1956) y cazas a reacción F-80C (los primeros llegados el mismo 1958) también entregados a Chile vía PAM.



Douglas B-26 Invader

Hasta entonces, la responsabilidad aérea en la zona de la crisis estaba siendo directamente asumida por la única unidad aérea que allí operaba, el Grupo de Aviación N° 6, basado en Bahía Catalina –en la costa puntarenense–, y dedicado a tareas de reconocimiento, enlace y transporte liviano. Esta unidad era dirigida por el comandante de grupo (A) César Ruiz Danyau, quien llegaría a ser jefe máximo de la Fuerza Aérea en el período 1970-1973. Como ya se dijo, este grupo había estado permanentemente encima del asunto Snipe, desde el origen de este, pues había sido uno de sus habituales vuelos de patrulla y soberanía el que dio el aviso tras el primer desaguizado causado por los marinos argentinos del *Guaraní* en mayo anterior, dando aviso de inmediato al mando naval en Punta Arenas.

La dotación aérea del Grupo N° 6 en los días de la crisis estaba constituida por tres entrenadores North American T-6 Texan y dos transportes ligeros bimotores Beechcraft D18S/C-45 Expeditor. Los dos D18S estaban operativos, aunque debió trabajarse aceleradamente para devolver a la línea de vuelo al tercer monomotor¹³. Un documento de reporte generado esos mismos días en la unidad para mantener informado al mando central en Santiago, sostiene que *"el Grupo mantuvo constantemente el 100% del material en vuelo a pesar de la falta de medios, de material y personal, trabajándose en la noche sin calefacción ni luz adecuadas, para permitir las operaciones aéreas durante el día"*¹⁴.

¹³ Ibid. Este documento menciona "cinco" Texan en el Grupo N° 6, pero probablemente incluye dos que habrían llegado durante la crisis como refuerzos.

¹⁴ Informe, 16 de octubre de 1958, INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIFE, del 2° comandante del Grupo de Aviación N° 6 al CJFA.

Ciertamente, el tema del inventario operacional era uno de los asuntos críticos de la unidad aérea magallánica. Sin siquiera considerar el tema de escasa infraestructura y apoyo de vida, su material de vuelo era de menor importancia para su empeño en una crisis –excepto en tareas limitadas, como ocurriría– y derechamente inapropiado en caso de que cualquier situación escalara hacia un conflicto. *"Disponíamos de dos D18 y tres T-6, que no eran aviones militares adecuados para volar sobre territorio extranjero, porque los argentinos tenían... doce Corsair en Río Gallegos y si nos sorprendían seríamos probablemente derribados u obligados a aterrizar en territorio argentino"*, afirmó el segundo comandante del grupo al informar a Santiago acerca de sus actividades¹⁵. Además, aun siendo de menor entidad, estos aviones debían emplearse muy juiciosamente, de tal forma de no agravar la situación general: en agosto, la Armada solicitó a la máxima autoridad militar en Magallanes que dispusiera que los aviones del Grupo N° 6 *"se internaran en el Atlántico"* para vigilar e informar el movimiento de buques de guerra argentinos hacia Ushuaia, ante lo cual el jefe del Grupo N° 6 se negó, aduciendo que tal proceder podría agravar la situación bilateral, en momentos en que el Gobierno deseaba arreglar el entuerto por vías pacíficas¹⁶.



North American T-6G Texan

Aun así, rápidamente el grupo debió asumir las responsabilidades derivadas de ser la única unidad de la Fuerza Aérea cercana a la zona amagada. Hasta donde se ha podido indagar, sus actividades más tempranas ocurrirían a contar del 10 de agosto, día en el cual se cursaron en su cuartel general las órdenes para llegar al día siguiente hasta Puerto Williams y entrar en contacto con la autoridad naval en esa estación para montar un dispositivo de vigilancia aérea. Antes de partir de Punta Arenas, a dos de los tres Texan dispuestos para la

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

misión se les instaló una ametralladora subalar Colt-Browning de calibre .30. Los aviones partieron con las primeras luces del 11 de agosto, siguiendo una ruta que los llevó sobre isla Dawson, seno Almirantazgo, caleta María y Yendegaia, hasta aterrizar en la pista de Puerto Williams. En la tarde del mismo día, las tres unidades ejecutaron una salida de patrullaje y reconocimiento sobre las islas Picton, Nueva y Lennox, bahía Nassau y los fiordos Ponsomby y Tekenika. La lluvia y la nieve cubrían permanentemente el paisaje. Al día siguiente –12 de agosto–, la bandada patrulló hacia el oeste del canal Beagle, hasta llegar al canal Balleneros, y luego de vuelta hacia la península Dumas. En este sector fueron avistados en navegación dos buques de guerra argentinos, a los que los Texan se acercaron siguiendo un perfil de vuelo muy bajo, cruzándoles la proa al final de la corrida. Luego, los aviones retornaron a Puerto Williams. La llegada a Punta Arenas de los primeros bombarderos B-26 el miércoles 13 de agosto permitió que, el jueves 14, los tres T-6 retornaran hasta Bahía Catalina, donde asumieron de inmediato otras tareas de patrullaje en toda la península de Brunswick, Tierra del Fuego y la boca oriental del estrecho de Magallanes¹⁷.

En el período entre el 13 y el 16 de agosto, los activos del Grupo N° 6 continuaron sus tareas. Un D18S destacado en Puerto Williams voló hasta cinco horas diarias sobre el Beagle y zonas adyacentes, para luego tener que regresar a Punta Arenas a recibir mantenimiento, no siendo reemplazado en sus salidas sobre el canal. El D18S restante y los tres T-6 habituales efectuaron misiones diarias de reconocimiento a las zonas de Puerto Natales, Morro Chico, punta Dungeness, punta Catalina, San Sebastián y río Chico, comunicando normalmente sus resultados a las autoridades militares y navales¹⁸.

iv. Llega el apoyo

Como los medios aéreos en Magallanes eran mínimos, lo que la Fuerza Aérea decidió hacer –siguiendo directivas del gobierno de Carlos Ibáñez del Campo– fue tratar de llegar de la mejor forma posible a la zona austral y cumplir con el papel que le correspondía ejercer en todo el Teatro. Para ello, el mando

¹⁷ La documentación oficial de los desplazamientos aéreos en la crisis no da cuenta de todas las actividades del Grupo N° 6. Un DIARIO DE GUERRA que fue redactado con todas las actividades del grupo hasta el 30 de septiembre se ha perdido en el tiempo. Lo mencionado proviene del artículo *La Guerra del Grupo N° 6*, de René Miranda B., protagonista, publicado en revista *Fuerza Aérea* N° 245/2008. Miranda menciona que los T-6 empleados fueron los aviones 290, 291 y 299, pero –siendo ciertas– estas identidades no aparecen en documentos oficiales, los que mencionan solo a los aviones 260, 277 y 293 (Orden de Operaciones 5-58 del Grupo N° 6 Reforzado, de 30 de agosto de 1958; y en las operaciones desde el 19 de agosto el INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIPE, del 16 de octubre de 1958, del segundo comandante del Grupo N° 6 al CJFA). Sin embargo, no hemos encontrado documentos consignando cómo y cuándo llegaron más T-6 a Punta Arenas durante el período. Miranda confirma en su artículo que el Grupo N° 6 tenía cinco Texan en su inventario. Un dato adicional interesante que puede aportar en la solución del punto: la bandada de los T-6 números 260, 277 y 293 estaba a cargo del CDB (A) Hugo Sage (en Orden de Operaciones 5-58 del Grupo N° 6 Reforzado, de 30 de agosto de 1958).

¹⁸ Informe, 16 de octubre de 1958, INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIPE, del 2° comandante del Grupo de Aviación N° 6 al CJFA.

dispuso que los únicos aviones capaces de llegar hasta Punta Arenas en las condiciones imperantes en la época fueran enviados hacia esa ciudad. Lo más destacable de las varias órdenes de operaciones libradas fue¹⁹:

- El Ala N° 1 debería alistar a sus B-26 para que el 12 de agosto de 1958 – en plena crisis– cuatro de estas aeronaves se encontraran –con su inventario de combate completo– aterrizadas en el aeródromo de Chabunco, Punta Arenas, campo aéreo que estaba recién viviendo sus primeros momentos como terminal y que aún no tenía instalaciones para ser ocupadas por la Fuerza Aérea. Otros ocho aviones deberían permanecer en Antofagasta en condición de alerta de combate, y semanalmente los aviones en Magallanes deberían ser reemplazados por otros tantos similares, para lo cual las aeronaves de refresco deberían estar en Los Cerrillos con 24 horas de anticipación a su arribo programado a Punta Arenas. El primer reemplazo se efectuaría a contar del 18 de agosto. Para dotar a Chabunco de condiciones mínimas para la operación de los B-26, el Grupo N° 6 debió destinar tiempo, personal y equipos²⁰.

- El Ala N° 2 debería asegurarse de que dos de sus aviones Consolidated OA-10 Catalina se movilizaran hacia la base de Bahía Catalina, para operar también en tareas de transporte logístico. Estas aeronaves anfibas deberían trasladarse llevando bombas hidrostáticas (cargas de profundidad) de 325 libras y de propósito general de 100 libras, las que les deberían ser entregadas en Quintero el 13 de agosto por un bimotor de transporte Douglas C-47.

- El Grupo N° 10, en Los Cerrillos, debería tener en alerta permanente a dos transportes C-47 desde el 13 de agosto.

- El Ala N° 2 debería disponer que, desde el 17 de agosto, uno de sus bimotores anfibs Grumman SA-16A hiciera salidas de exploración aeromárítima para los buques de la Escuadra que estuvieran operando desde la isla Guafo al sur, poniendo especial énfasis en una serie de puntos del territorio naval. Al llegar a Punta Arenas, la aeronave quedaría bajo la responsabilidad del Grupo N° 6, a disposición de la Escuadra y con un oficial aviador naval observador a bordo, debiendo ser relevado con otro avión similar desde Quintero cada vez que razones de mantenimiento lo hicieran necesario.

- El Grupo N° 6 sería la FUERZA AÉREA DEL TEATRO, y a contar del 13 de agosto su comandante debería asumir la total responsabilidad del despliegue aéreo en la zona, quedando supeditado –al igual que el resto de las fuerzas navales y militares– a la autoridad de la JUNTA DEL TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL. Los medios del Grupo N° 6 serían reforzados por los aviones anteriormente mencionados.

¹⁹ DIRECTIVA ÍCARO PARA LA REALIZACIÓN DE CRUCEROS DE INSTRUCCIÓN A LA ZONA AUSTRAL, órdenes fragmentarias operacionales y logísticas de la Fuerza Aérea, agosto de 1958.

²⁰ ORDEN DE OPERACIONES N° 1 ÍCARO PARA LA REALIZACIÓN DE CRUCEROS DE INSTRUCCIÓN A LA ZONA AUSTRAL, 14 de agosto de 1958, Comando de Unidades. También en INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIPE, del 16 de octubre de 1958, del segundo comandante del Grupo N° 6 al CJFA.

El 13 de agosto arribaron a Chabunco los primeros B-26. Esto permitió poner a los aviones del Grupo N° 6 a trabajar más cerca de su base, como ya se dijo. El 16 de agosto arribaron desde Quintero a Punta Arenas dos OA-10 Catalina (561 y 563) y un Grumman SA-16A Albatross (566), para ser asignados a la unidad local y a disposición de la Escuadra en operaciones²¹.

Otro SA-16A (567) también se haría presente después, debido a un leve accidente sufrido por el primero el 18 de agosto mientras amarizaba.



Grumman SA-16A Albatross, 566

El 17 –día siguiente al de su llegada– ambos Catalina realizaron largos vuelos de reconocimiento. Uno de los aviones hizo el trayecto estrecho de Magallanes, canal Magdalena, Balleneros, Evangelistas y regreso a Punta Arenas. El otro Catalina cubrió Balleneros, Beagle, Puerto Williams, isla Nueva y cabo de Hornos, haciendo –antes de retornar a Bahía Catalina– un sobrevuelo de soberanía sobre Picton, Lennox, Nueva y el Snipe, y volviendo a hacer el mismo vuelo al día siguiente. A su llegada a Punta Arenas después de dichas salidas, las tripulaciones involucradas informaban de inmediato de los resultados al comandante naval de turno.

Tanto la Armada como el Ejército, a través del Estado Mayor Conjunto de TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL, solicitaron regularmente –y desde comienzos de agosto– que los aviones de la Fuerza Aérea en Punta Arenas desempeñaran una serie de tareas de enlace, transporte y observación, entre otras. Dentro de estas tareas estuvo, por ejemplo, un requerimiento militar para trasladar –el 18 de agosto– suministros a tropas del Ejército que estaban desplegadas en San Sebastián, Tierra del Fuego, lo que finalmente se realizó

²¹ Proyecto de oficio para el CJA, 22 de agosto de 1958, PIDE REGRESO DEL AVIÓN GRUMMAN 566 PUESTO A DISPOSICIÓN DE LA ESCUADRA EN LA ZONA AUSTRAL. Informe, 16 de octubre de 1958, INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIPE, del segundo comandante del Grupo N° 6 al CJFA; en este documento se da cuenta del deseo del mando naval regional de que el Grumman fuera asignado a la Escuadra, en el sentido de sacarlo de la competencia de la Fuerza Aérea y entregarlo a los marinos, un problema que se repetiría en distintos grados hasta la crisis de 1978.

el día 20 empleando un Catalina: una vez dejada la carga en ese destino, el avión se dedicó de inmediato a patrullar en la zona del canal Trinidad, entrando en contacto con la Escuadra.

El 19 de agosto se registraron importantes novedades. Primero, durante la tarde arribaron a Chabunco los cuatro bombarderos B-26 del primer reemplazo, los que comenzarían a operar al día siguiente –20 de agosto– mediante patrullas armadas en toda la zona del Beagle, Puerto Williams, isla Nueva, cabo de Hornos, y en vuelos de varias horas de duración. El mismo día 19 se llevaron a cabo varios otros patrullajes: el Grumman 567 se adentró en el Pacífico para hacer contacto con la Escuadra, a pesar de que un complicado sistema meteorológico frontal entraba a la zona. Paralelamente, los tres T-6 del Grupo N° 6 debieron ejecutar varias misiones. El avión 293 cumplió un concienzudo patrullaje de más de dos horas de vuelo, para ver cómo estaba la situación en el límite político internacional entre Punta Arenas, Puerto Natales y brazo norte del estrecho de Magallanes. Los aviones número 277 y 260, por su parte, hicieron lo propio sobre la zona del faro de punta Dungeness – en el Atlántico–, para luego ir hasta Punta Catalina, San Sebastián y Vicuña, ya bien adentro en Tierra del Fuego. El Catalina 561 hizo el recorrido hacia canal Beagle, isla Nueva y cabo de Hornos.



Consolidated Catalina, en 1957

Detallar cada una de las salidas que desde entonces ejecutaron los aviones de la Fuerza Aérea en el asunto del Snipe es posible, pero excede los alcances del presente estudio. Sin embargo, interesante resulta mencionar que el 21 de agosto, el avión Catalina 563 detectó en el Beagle el movimiento del crucero *ARA General Belgrano* y sus dos destructores de escolta, todos con un considerable poder de fuego. También se puede afirmar que los aviones chilenos volaron diariamente, despliegue para el cual se tuvieron en cuenta –y ahora se consignan en apretado resumen– las siguientes consideraciones operacionales:

- La base aérea desde donde operarían los aviones sería exclusivamente Bahía Catalina, *única disponible en toda la región*; los B-26 lo harían en condición de emergencia desde lo poco y nada que en esa época había en Chabunco, pero que de todos modos resultaba más apropiado para la operación de estas naves que la pista de la base en las afueras de la ciudad;
- La pista en Puerto Williams no sería empleada, debido a que esta estación naval carecía de cualquier infraestructura o ayuda a la navegación aérea que permitiera la operación continuada y segura de los aviones de la Fuerza Aérea;
- Además de patrullar las aguas de la zona austral y otros sectores de interés para el despliegue tridimensional de las fuerzas chilenas, la Fuerza Aérea no debería descuidar el patrullaje aéreo de todo el Teatro, incluyendo las fronteras terrestres, pues estas también estaban bajo amenaza argentina, eventualmente;
- Las decisiones operacionales serían de resorte exclusivo del comandante del Grupo N° 6 –como máximo mando aéreo en Magallanes–, y sus únicas limitaciones estarían representadas por las condiciones extremas del tiempo atmosférico, el necesario mantenimiento de las aeronaves, y el deseo del Gobierno de no convertir la crisis en una situación que escalara indeseablemente.



North American Texan 299 a la cuadra de un crucero ligero de la Armada de Chile

El 30 de agosto, la Fuerza Aérea emitió la orden de que –a contar de la misma fecha– las fuerzas presentes en Punta Arenas proporcionaran reconocimiento aéreo y enlace diario a los buques de la Escuadra navegando en la región austral. En esta fecha, la fuerza a disposición del comandante de dicha unidad estaba compuesta por²²:

- Bandada de B-26 Invader, con cuatro aviones para reconocimiento armado y ataque (números 816, 841, 842 y 843);

²² Orden de Operaciones, 30 de agosto de 1958, del Grupo N° 6 Reforzado.

- Bandada OA-10 Catalina, un avión para enlace aéreo con la Escuadra y eventualmente tareas de transporte de personal y abastecimiento (número 563);
- Bandada D18S, dos aviones para reconocimiento y eventualmente tareas de transporte de personal y abastecimiento (números 465 y 466);
- Bandada T-6 Texan, tres aviones para reconocimiento y eventualmente tareas de transporte de personal y abastecimiento (números 260, 277 y 293).

El siguiente cuadro da una imagen de parte de la composición material de la Fuerza Aérea en la época del incidente del Snipe.

La FACH en 1958		
Unidad	Aviones	Total
Escuela Táctica Iquique	North American T-6	21
	Cessna O-1	2
	Cessna 182	1
Ala N° 1 Antofagasta	Douglas B-26	34
	Beechcraft D18	3
	Cessna L-19	3
	Sikorsky S-55	1
Ala N° 2 Quintero	North American T-6	2
	Republic P-47	12
	Consolidated OA-10 Catalina	8
	Grumman SA-16	3
	De Havilland Canada DHC-2	2
	Cessna 182	1
Grupo N° 7 Santiago	De Havilland Vampire	5
	Lockheed F-80C	10
	Lockheed T-33A	4
Grupo N° 10 Santiago	Douglas DC-3	4
	Douglas C-47	7
	De Havilland Canada DHC-2	2
	De Havilland Canada DHC-3	2
	Beechcraft D18	5
	Beechcraft C50	1
	North American T-6	3
	Cessna 182	2
	Bell 47	3
Sikorsky S-55	2	
Grupo N° 5 Puerto Montt	Beechcraft L-23	2
	De Havilland Canada DHC-3	3
	Cessna 182	1
	Sikorsky S-55	1
Grupo N° 6 Punta Arenas	North American T-6	5
	Beechcraft D18/C-45	2

FUENTE: INFORME ESTADÍSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MATERIAL DE LA FACH AL 12 DE AGOSTO DE 1958 (CASO SNIPE), del Comando del Material. Aunque el listado no lo descuenta, uno de los cinco Vampire ya había resultado totalmente destruido en accidente en Quilicura el 7 de septiembre de 1954

v. Algunas consecuencias

El tema de la crisis del islote Snipe obligó a hacer frente, en una situación real de riesgo internacional, a un conjunto de cuestiones del más alto interés profesional. Por tales motivos, ha sido traído a colación acá con cierto detalle, y no solo por haber sido una de las manifestaciones de desencuentros más evidentes entre ambos países a raíz de la cuestión austral. Varias de estas lecciones tendrían incidencia –para bien o para mal– en los movimientos prebélicos contra los mismos argentinos y en la misma zona en 1978.

En materias internas, la Fuerza Aérea debió hacerse cargo de una serie de cuestiones que la afectaban directamente, tales como:

1. Material aéreo obsoleto o inapropiado

Los Catalina OA-10 de la época de la Segunda Guerra Mundial ya estaban anticuados y obsoletos y requerían numerosos repuestos y un mantenimiento mucho más frecuente e intenso que el habitual, circunstancias que afectaron su índice de disponibilidad e, incluso, su capacidad para operar adecuadamente en las misiones sobre el mar con meteorología marginal. A esto debieron sumarse la falta de ayudas a la navegación aérea y pistas de redespigue en el Teatro. Algo similar ocurrió con los Grumman SA-16A Albatross, anfibios que no estaban equipados para las salidas de exploración aeromarítima, pues su rol era desempeñar misiones de servicio aéreo de rescate de tripulaciones caídas al mar, pues para eso habían sido equipados. Por su parte, los T-6 Texan y los Beechcraft D18S locales eran inadecuados para hacer patrullaje fronterizo o siquiera tareas de enlace en una zona como la austral, y especialmente teniendo en consideración que en Río Gallegos existía un grupo reforzado de poderosos cazas argentinos Chance-Vought F4U-5 Corsair adquiridos por su Armada en 1957 y desplegados hacia la estación aeronaval de esa ciudad austral con ocasión de la crisis del Snipe, ante los cuales ninguno de los aviones chilenos tenía la menor oportunidad.



Bandada de Invader sobrevolando Punta Arenas (Alejandro Ortloff Biere)

El empleo de los bombarderos B-26 también presentaba riesgos operacionales considerables. Los aviones, generalmente, tenían un buen índice de disponibilidad en su base original en Antofagasta²³, pero su despliegue hacia el extremo austral planteaba retos superiores. Primero, su envío a Punta Arenas por solo una bandada a la vez y en un régimen de reemplazos semanales por cantidades similares, se hizo de una forma tal que no estaba asegurada su operación constante y permanente. Si bien hubo un plan logístico que acompañó su desplazamiento hasta Magallanes, este también fue de emergencia y para ser cumplido en varias etapas, no habiendo en Punta Arenas más apoyo que el que pudiera ser enviado desde su base original en el norte. Además, ante el probable hecho de que, por cualquier causa, la pista de Puerto Montt –esencial en cualquier traslado de aviones hasta la zona austral– fuera neutralizada o quedara fuera de servicio, dejaría cualquier despliegue de aeronaves en una condición extremadamente difícil de realizar o sostener, por no decir imposible.

2. Escasa e inadecuada infraestructura aeronáutica

En la zona austral no había infraestructura aeronáutica suficiente para la operación de una fuerza aérea en campaña, y que fuera capaz de enfrentar una crisis como la del Snipe, ni mucho menos un conflicto armado en forma. Se verá ahora con cierto detalle los espacios físicos realmente disponibles²⁴, en el entendido de que la falta de ellos no solo dificultó o limitó las operaciones de la Fuerza Aérea en su despliegue de 1958, sino también porque la situación de dichos inmuebles e instalaciones se mantendría *esencialmente inalterada por otros veinte años*, complicando la operación de la misma Fuerza Aérea durante la crisis vecinal que en la misma zona se produciría en 1978.

- El aeródromo de Bahía Catalina era muy limitado en tamaño, instalaciones y facilidades para operar. Situado en los extramuros al norte de la ciudad, su intención inicial era servir de pista aérea en reemplazo de las lejanas instalaciones del hidroaeródromo de la Fuerza Aérea de la zona de Cabo Negro, que se encontraban situadas muy al norte de Punta Arenas, en una época en que llegar por vía terrestre a ese sector era extremadamente difícil, sobre todo en invierno. El origen de Bahía Catalina se remontaba a enero de 1935, cuando el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Diego Aracena, declaró que allí se construiría una nueva base aérea dotada de una pista, un varadero y las instalaciones para la empresa Lan Chile. El inmueble era de propiedad de la Armada y de algunos parceleros, y los marinos tenían allí desde 1934 una pequeña pista aérea y sus instalaciones de radio. En un principio, ambas instituciones armadas compartieron terrenos, y el nuevo campo aéreo se inauguró en 1936, aunque aún debería transcurrir más de una

²³ De acuerdo a INFORME ESTADÍSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MATERIAL DE LA FACH AL 12 DE AGOSTO DE 1958 (CASO SNIPE), del Comando del Material, el porcentaje de B-26 en servicio a esa fecha era de un 25%, esto es 16 aviones en vuelo.

²⁴ Un completo estudio acerca de la infraestructura aeronáutica en Magallanes puede verse en FERNÁNDEZ, Alberto (1994) *La Aviación en Magallanes*. DGAC, Chile, desde donde hemos extraído numerosa información sobre el punto.

década para dotarlo adecuadamente, mismo período en el que –cuando se cumplió– la discusión prevaleciente ya había cambiado a cómo y dónde reemplazarlo. La falta de adaptación de Bahía Catalina a las condiciones existentes durante la crisis del Snipe se ven reafirmadas por el solo hecho de que los B-26 debieron operar desde Chabunco.

- Las instalaciones de Chabunco, desde donde en 1958 operarían los B-26 llegados de emergencia desde el norte, estaban recién en proceso de construcción y en esa época la Fuerza Aérea no tenía nada allí, por lo que solo pudo utilizarlas con grandes esfuerzos del personal del Grupo N° 6 y bajo condición de emergencia generalizada, inclusive en aspectos tan domésticos como el apoyo de vida a las tripulaciones y personal de tierra procedentes de Antofagasta. Nada de calles de carreteo, losas, depósitos de combustible, polvori-nes, almacenes de repuestos o simplemente hangares para proteger a los aviones. La historia de la génesis de este aeródromo indicaba que había sido en 1952 que una comisión de profesionales, liderada por el general de la Fuerza Aérea Jorge Gana Eastman, confirmó oficialmente algo que ya se sabía desde mucho antes en Punta Arenas: que el terreno de Chabunco –a unos 18 km al norte de la ciudad– era el mejor para construir el nuevo aeródromo de la región, el que tendría tres pistas. A fines de ese mismo año comenzaron las primeras obras, las que se concretaron en una primera pista pavimentada que fue inaugurada cuatro años después, en 1956. El nuevo terminal –con sus tres pistas de concreto, pero aún sin facilidades para la operación de la Fuerza Aérea– fue finalmente inaugurado el 1 de octubre de 1961.



C-47 y C-45 en Bahía Catalina, en el estrecho de Magallanes

- El aeródromo de Puerto Williams –una iniciativa de la Armada desde 1956– era una corta pista de tierra inaugurada en 1957. Esta no era alternativa para los aviones de la FACH, principalmente porque estos no tenían

ninguna garantía de seguridad en su operación en un lugar tan aislado y sometido a los elementos²⁵; porque el aeródromo carecía de ayudas a la navegación; y también porque estaba peligrosamente expuesto al paso de los buques de guerra adversarios que operaban desde la estación naval de Ushuaia. Además, en esos tiempos el lugar era constantemente sobrevolado por aviones militares argentinos, impunemente. La Fuerza Aérea no tenía allí ninguna instalación, aun cuando en época de normalidad vecinal habitualmente llegaban los aviones del Grupo N° 6.

- En Puerto Porvenir la situación era similar. Esta modesta pista de tierra y corta extensión, solo apta para los aviones menores de la Posta Austral, tuvo sus orígenes en la década de los 50 y fue recién en 1969 que, para permitir la operación de transportes DC-3 y HS 748 de Lan Chile, recibió una capa de asfalto. Solo en 1981 se construyó la nueva pista de 2.500 metros, la que entró en servicio en julio de ese año, pudiendo recién entonces ser ocupada por los despliegues a la zona de algunos de los aviones de guerra de la Fuerza Aérea. Ni para el caso del Snipe ni para la crisis de 1978 sirvió para algo más que la eventual y muy restringida operación de aviones menores, si es que.

- En 1958 la Corporación de Fomento (CORFO) construyó dos pistas en Cerro Sombrero (de mil y mil quinientos metros), para servir de apoyo a las tareas extractivas de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP). Fue recién en 1962 que se dotó a este pequeño campo aéreo de una radioestación y un radiofaro para facilitar la operación de un Douglas DC-3 desde Punta Arenas, registrándose recién en 1968 la llegada a esta pista del primer avión de tamaño mayor, un polimotor Douglas DC-6.

Las condiciones mencionadas representaban una difícil situación para lo aeronáutico militar a la hora de tener que emplearse en una crisis o conflicto armado, especialmente contra un vecino de mucha mayor entidad como los argentinos y su reconocidamente superior poder aéreo. En noviembre de 1958, un informe de la Fuerza Aérea elaborado a propósito de lo ocurrido en el Snipe, sostuvo oficialmente la triste realidad: que en el TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL (TOA) solo se disponía de la base aérea de Bahía Catalina y el aeródromo de Balmaceda, este situado a unos 800 kilómetros al norte de Punta Arenas en línea recta y en una ruta que pasaba por territorio argentino: volando sobre Chile el trayecto era mucho más largo, inhóspito e inseguro. El mismo documento señalaba que, para garantizar una *capacidad mínima* de combate en este Teatro se requería²⁶:

Desarrollar a la brevedad:

- Las instalaciones de Chabunco y establecer allí una futura base aérea;

²⁵ Informe, 27 de octubre de 1958, APOYO AÉREO A LA ARMADA, INFORMA AL RESPECTO, del CJFA al CJA.

²⁶ Oficio, 18 de noviembre de 1958, INFORMA BASES DE OPERACIONES EN EL TOA, del EMGFA al Estado Mayor de las FF.AA.

- El aeródromo de Caleta Josefina (costa de Bahía Inútil, en Tierra del Fuego);
- Otro aeródromo indeterminado en la zona de Golfo de Penas, a unos 750 km al norte de Punta Arenas, para evitar las malas condiciones de tiempo en Balmaceda y el necesario sobrevuelo sobre territorio argentino en el viaje hasta Magallanes.

Proyectar:

- El aeródromo de Manantiales (boca oriental del estrecho de Magallanes, en Tierra del Fuego);
- El aeródromo de Russfin (en el corazón de Tierra del Fuego).

Establecer (por su "*íntima relación*" con el TOA):

- La base aérea en El Tepual, en Puerto Montt, a unos 1.300 km de Punta Arenas si es que se volaba en línea recta y sobrevolando territorio argentino;
- El aeródromo de Victoria, en Malleco, Araucanía, a unos 1.700 km de Punta Arenas también en línea recta y sobrevolando territorio argentino.

Y es que no se trataba solamente de poder operar en Punta Arenas, sino que llegar a esta ciudad con todo el tren logístico necesario para sostener operaciones continuadas y permanentes desde allí, en el más probable de los escenarios que era el que las fuerzas tridimensionales existentes de antemano en el Teatro deberían batirse por sí solas contra los argentinos²⁷, sin esperar mayores apoyos venidos desde el norte. Esto era una tarea muy distinta a solo tener que arribar con algunos aviones y equipos mínimos a Punta Arenas (lo que de por sí ya era complicado), y planteaba retos muy complejos, sobre todo en una época en que la aviación de transporte local –civil y militar– carecía absolutamente de aviones de transporte estratégico o interteatros, y en que para el movimiento de grandes cargas dependía exclusivamente del transporte marítimo. De hecho, en 1958 la dotación de aviones de transporte de la FACH era de un modesto total nominal de once bimotores Douglas C-47/DC-3 saldos de la guerra mundial y nada más, y la Línea Aérea Nacional no estaba mucho mejor en cuanto a inventarios.

Además, cabe señalar que en 1958 el inventario de combate de la FACH incluía nominalmente cuatro entrenadores De Havilland T Mk.55 Vampire, cuatro entrenadores Lockheed T-33A y diez cazas Lockheed F-80C Shooting Star, todos reactores asignados al Grupo N° 7 basado en Los Cerrillos, Santiago²⁸. Nada más existía en este sentido, más allá de los treinta y cuatro B-26 ya mencionados y otros doce Republic P-47D Thunderbolt que volaban desde su base en Quintero. Sin embargo, ninguno de los reactores que estaban

²⁷ MEMORANDO NECESIDADES MÍNIMAS OPERACIÓN DE SEIS AVIONES B-26 EN CHABUNCO, 7 de septiembre de 1959, de la CJFA al MINDEF.

²⁸ INFORME ESTADÍSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MATERIAL DE LA FACH AL 12 DE AGOSTO DE 1958 - CASO SNIPE, Comando del Material.

en condiciones de volar –solo un T-33 y siete F-80, y ninguno de los aviones ingleses– podía operar adecuadamente en Punta Arenas debido a la falta de pistas e instalaciones apropiadas en Puerto Montt y en la capital magallánica, entre otras muchas dificultades. Este criterio quedaría en evidencia años después. En efecto, cuando en 1962 se reactivaron las conversaciones entre la FACH y la USAF para la transferencia de hasta quince cazas F-86 Sabre, los informes de factibilidad que estudiaron el tema de la futura base de operaciones de estos reactores, descartaron completamente que Puerto Montt o Punta Arenas pudieran ser las localidades elegidas, "*por no contar con instalaciones técnicas necesarias para la atención de este material, y por la imposibilidad de proporcionar alojamiento al personal eventualmente destinado*"²⁹.

La Fuerza Aérea –naturalmente– estaba muy consciente de lo que estaba ocurriendo. Además del informe de noviembre de 1958 que aludía al tema de las pistas –ya citado–, en fecha indeterminada del mismo año el Estado Mayor General elaboró un memorando denominado NECESIDADES MÍNIMAS DE LA FUERZA AÉREA. En este documento se describían detalladamente algunos de los problemas evidenciados durante la crisis del Snipe:

- Que de los treinta y cuatro B-26 y catorce cazas a reacción proporcionados por los EE.UU. de acuerdo al PAM, solo podían operar en el TOA los B-26, e incluso con muchas limitaciones debido a las carencias generalizadas de Chabunco. Además, los cazas F-80 –y, por extensión, todos los reactores que pudieran ser puestos en vuelo– no podían trasladarse a Punta Arenas, por cuanto no se disponía de bases intermedias ni de apoyo logístico.

- La situación económica de la institución era "*difícil*", por las deudas millonarias del Fisco en favor de ella –de la propia Fuerza Aérea– y cuyo pago se venía postergando desde 1956, y cuyo fundamento estaba en la Ley de Presupuesto Nacional y la Ley N° 7.144, publicada el 5 de enero de 1942, que había creado el Consejo Superior de la Defensa Nacional (CONSUDENA) y establecido nuevas fuentes de financiamiento del gasto militar³⁰.

En consideración de lo anterior, las *necesidades mínimas* de la operación en la zona austral eran las siguientes:

²⁹ Informe, 27 de junio de 1962, SOBRE ENTREGA DE MATERIAL F-86 A LA FACH, de la Dirección de Operaciones a la CJFA.

³⁰ La Ley N° 7.144, de 1942, creó mecanismos de recaudación de impuestos especiales para pagar algunas de las necesidades de la defensa nacional. En esta materia, sus resultados concretos –el dinero recaudado– fueron escasos y no aportaron mucho más que las anteriores leyes especial de financiamiento N° 6.152, N° 6.159 y N° 6.160, todas de 1938. El aporte más concreto de equipos de defensa para Chile durante este período bélico mundial provendría de una ley extranjera, la estadounidense Ley de Préstamos y Arriendos de 1940 (la Lend-Lease Act), por la cual se pudo acceder a numerosos aviones para la FACH entregados a contar de 1943. La Ley N° 7.144, además, creó el Consejo Superior de la Defensa Nacional (CONSUDENA), un colectivo integrado por los ministros de Defensa, de Hacienda y de Relaciones Exteriores, los comandantes en jefe de las FF.AA., los subsecretarios de Guerra, Marina y Aviación, los jefes de Estado Mayor y el jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional. Su labor era establecer las necesidades de la defensa, proponer planes de adquisición de material bélico y la inversión de los fondos necesarios, así como la potestad exclusiva para autorizar los gastos realizados con cargo a los fondos que establecía la misma ley. Este organismo existió hasta que la Ley N° 20.424, de 2010, dispuso que el continuador del CONSUDENA fuera el Ministerio de Defensa Nacional.

- Acelerar la construcción de la pista de Puerto Montt, y otras varias instalaciones anexas;
- Realizar las construcciones para habilitar una base aérea en Chabunco;
- Prolongar y pavimentar la pista de Balmaceda y aumentar su capacidad de combustible;
- Construir una nueva pista en Quintero;
- Ampliar las capacidades de almacenamiento de combustible del aeropuerto de Concepción;
- Completar la red de ayudas a la navegación entre Puerto Montt y la isla Navarino, en el Beagle;
- Adquirir veinticinco reactores de combate, veinticinco reactores de entrenamiento, ocho aviones aeronavales, seis aviones de transporte, repuestos y equipos de mantenimiento, bombas y municiones, y aumentar la planta de personal institucional.

Todo el proyecto se cifró en unos 40 millones de dólares.



B-26 operando bajo extremas condiciones de tiempo atmosférico

Por circunstancias de la época, el proyecto total era muy improbable de ser abordado en su totalidad. Independientemente de que el listado anterior hubiera llegado o no ante la autoridad política, lo cierto es que –y a petición verbal del Ministerio de Defensa– preventivamente la Fuerza Aérea llevó a cabo en forma urgente otro estudio para determinar el mínimo de apoyo que debía existir para que operaran desde Punta Arenas y *en el más breve plazo y en forma provisoria* los aviones B-26. El memorando resultante, suscrito por el comandante en jefe general del aire Diego Barros Ortiz y entregado al ministro de Defensa en diciembre de 1959, contenía conceptos que reflejaban la dificultad general que existía para las operaciones y los que resultan muy útiles de conocer:

- Lo que se esperaba mejorar eran las *condiciones mínimas* para que *algunos* aviones de la Fuerza Aérea pudieran operar en la zona austral;
- Las dificultades de la Fuerza Aérea estaban directamente relacionadas con el *aislamiento total* de la zona magallánica con el resto de Chile en términos de comunicaciones aéreas;
- Se carecía de la infraestructura entre Santiago y Punta Arenas para operar en forma medianamente aceptable la ruta entre Los Cerrillos y Chabunco con el material aéreo disponible;
- Había imposibilidad de operar en el enlace aéreo en los 2.300 km de la ruta desde la capital, debido a que los aviones de carga de la institución estaban en su mayor parte fuera de vuelo por falta de repuestos. En parte por esto, pero también por lo cuantioso de lo necesario de trasladar para dotar a Chabunco, se esperaba que lo más sustancial de la carga y el armamento fuera encargado a los buques de la Armada.

En caso de crisis –seguía diciendo el memo al ministro– Argentina estaba en condiciones de aprovechar las limitantes chilenas y emplear su poder aéreo en forma prácticamente total e impune en los canales patagónicos y en las zonas de California y Alto Palena, cuya soberanía también estaba en entredicho. Además, los aviones de combate nacionales que se pudiera enviar a Magallanes, quedarían rápidamente aislados, afectándose su rendimiento. El resto del material de la FACH –los reactores– no podía tampoco hacerse presente en la zona con la rapidez deseada, por la misma falta de infraestructura en ruta. En resumidas cuentas, el Teatro Austral quedaba entregado *a lo que pudieran hacer las propias fuerzas constituidas en él*, aisladamente. Por lo anterior, como medidas para ejecutar en el corto plazo, se reiteraron algunas de las conclusiones del documento de 1958, en el sentido de que se debía construir el aeródromo en Victoria (Malleco) y otro en la zona de Balmaceda, además de asignar fondos para poner en vuelo a los aviones de transporte³¹.

Comparando los respectivos memos, fue obvio que la misma Fuerza Aérea consideró que su primera evaluación –la más completa y ambiciosa, la de los 40 millones de dólares– no tenía futuro, aunque la necesidad subsistía.

En los hechos, durante 1959 la FACH comenzó actividades de emergencia para poder dotar a Chabunco de condiciones mínimas para poder operar *hasta seis* B-26. Esto, incluso, demoraría algún tiempo: no sería sino hasta entrado 1961 que en este aeródromo habría algunas posibilidades de apoyo a los bimotores Invader, gracias a que en esa época recién se estaba alcanzando un nivel logístico mínimo³². El proyecto contemplaba un hangar, una losa de estacionamiento, un conjunto habitacional, polvorines, estanques de combustible y una bodega de cemento para almacenar repuestos. Además, era

³¹ MEMORANDO NECESIDADES MÍNIMAS OPERACIÓN DE SEIS AVIONES B-26 EN CHABUNCO, 7 de septiembre de 1959, de la CJFA al MINDEF.

³² Oficio, 23 de febrero de 1961, INFORMA SOBRE TAREAS ASIGNADAS DE ACUERDO A PLANES OPERACIONALES, EN REGIONES MILITARES NORTE Y AUSTRAL, de la Dirección de Operaciones al MINDEF.

necesario solucionar paralelamente –y ojalá antes– todos los problemas derivados de la falta de electricidad, agua y alcantarillado. Y se habla de las difíciles condiciones de vida en la ciudad de Punta Arenas de comienzos de los años 60. Por lo mismo, el problema debía abordarse en forma intersectorial, y así se propuso³³. Subsistía, como siempre, el problema presupuestario, pues se reconocía que lo requerido solo se podría hacer "*dentro de la capacidad económica del Estado*".

También de 1959 es el proyecto de la FACH por adquirir equipos electrónicos para ser instalados en diversos lugares de la Patagonia, que sirvieran de radioayudas en los viajes hasta Puerto Montt y Punta Arenas. ¿De qué se trataba?: de poder volar hacia la zona austral sin tener que sobrevolar territorio argentino, como ocurría hasta entonces y seguiría ocurriendo habitualmente hasta 1978, como se verá. Estaba considerada también la *habilitación real* de la pista de El Tepual, en Puerto Montt, para hacer posible el viaje de los reactores de caza desde Santiago hasta Magallanes. Mientras todo se ponía en funcionamiento, se dispuso que los bombarderos B-26 volaran con más frecuencia hasta Punta Arenas. Incluso se pensó que –una vez cumplidos los requerimientos mínimos– debía establecerse permanentemente en Chabunco un destacamento de los Invader asignado al futuro Grupo de Aviación N° 4, unidad que debería basarse en ese aeródromo dentro de un plan de fortalecimiento aéreo de la zona austral que se estaba diseñando³⁴.

Una de las soluciones a las necesidades de la Fuerza Aérea de entonces vino de la mano de una herramienta constitucional, lo que daba cuenta de la urgencia e importancia con que se evaluó el tema en el nivel político. En un documento de octubre de 1959, el jefe del Comando del Material notificó a la Dirección de Contabilidad que el ministro de Defensa le había informado que su similar de Hacienda había aceptado la solicitud de la Fuerza Aérea en el sentido de que, para financiar lo necesario en Chabunco, se dispusiera del 2% constitucional. La gente de Contabilidad debería preocuparse en lo sucesivo de que en los gastos del bienio 1959-1960 se hicieran los ajustes necesarios entre los ítems de gastos e inversiones involucrados, especialmente las partidas de combustibles, construcciones, repuestos, personal y Misión Aérea en Washington, donde habría que adquirir varios equipos³⁵.

Así, el jefe del Comando del Material tomó las providencias para de inmediato poner en marcha el PLAN DE CONSTRUCCIONES A DESARROLLAR EN EL AERÓDROMO CHABUNCO, como se conoció al proyecto, formando una comisión *ad hoc* a cargo del capitán de bandada Luis Biermann Quintanilla³⁶. La orden

³³ Informe, 12 de diciembre de 1959, SOBRE TRABAJOS DE LA FACH EN AERÓDROMO DE CHABUNCO, de la CJFA al MINDEF.

³⁴ Oficio, 27 de julio de 1959, EMGFA, Dirección de Operaciones, al MINDEF.

³⁵ Oficio, 27 de octubre de 1959, SOBRE FONDOS PARA OBRAS EN CHABUNCO, del Comando del Material a la Dirección de Contabilidad.

³⁶ Oficio, 17 de noviembre de 1959, ENVÍA MEMORANDO SOBRE INSTRUCCIONES DADAS A COMISIÓN QUE ACTUARÁ EN PLAN A DESARROLLAR EN CHABUNCO, del Comando del Material a la CJFA.

ejecutiva era que la comisión debería estar constituida en Punta Arenas a más tardar el 16 de noviembre de 1959.

Como resultado de todo, sería en la tarde del 28 de septiembre de 1961 que los primeros reactores de la Fuerza Aérea de Chile aterrizarían en Punta Arenas: seis F-80C y dos T-33A de la ESCUADRILLA ACROBÁTICA CÓNDORES DE PLATA, del Grupo N° 7, unieron El Tepual y Punta Arenas en poco más de dos horas de vuelo, para dar realce a la ceremonia de inauguración del terminal aéreo de Chabunco. La inauguración del aeropuerto magallánico permitió disponer –por fin– de tres pistas de concreto en el principal campo aéreo de la zona, aunque en esos momentos no hubo mejoras significativas en lo necesario para la operación permanente de los aviones a reacción institucionales. Esto no impidió que en algunas ocasiones especiales llegaran hasta Punta Arenas los Shooting Star del Grupo N° 7, en particular para participar en las operaciones UNITAS de esos años. Por ejemplo, hay constancia del despliegue de siete F-80C en mayo de 1965 a Chabunco en dicho cometido, o saliendo desde Puerto Montt para apoyar despliegues de buques de guerra en los archipiélagos australes, en el mismo período³⁷.



Desde los incidentes del Snipe, aún faltaban varios años para que aviones a reacción pudieran operar regularmente desde Punta Arenas. En la imagen, varios Lockheed T-33A en Chabunco.

Sin embargo, a pesar de que el estreno oficial del terminal de Chabunco en 1961 resultó ser una ocasión vistosa y muy significativa, los efectos reales en lo operacional fueron escasos para la todavía exigua fuerza de aviones a reacción. Así, sería solo cinco años después –en el segundo semestre de 1966– que, en forma experimental y por un período de dos meses, operaría desde este aeropuerto una escuadrilla de cazas F-80C. Este ejercicio permitiría fundar en diciembre de 1966 el Grupo de Aviación N° 12, con algunos de estos reactores Lockheed, gracias a que la llegada en 1967 de los nuevos Hawker Hunter

³⁷ Tabla sin fecha, DETALLE DE SALIDAS CUMPLIDAS POR EL GRUPO N° 7 EN APOYO DE LA ESCUADRA Y TRASLADOS A LA ZONA SUR Y AUSTRAL DEL PAÍS EN EL PERÍODO MAYO-JULIO DE 1965, de la Escuadrilla de Operaciones, Grupo de Aviación N° 7.

adquiridos en Gran Bretaña permitiría reequipar al Grupo N° 7 en 1968 y entregar entonces sus anticuados T-33 y F-80 a otras unidades. Durante muchos años siguientes, sin embargo, esta nueva unidad táctica basada en Punta Arenas funcionaría con *extremas dificultades* en todo lo relacionado con la logística, el apoyo de vida e instalaciones necesarias para ejecutar adecuadamente las operaciones aéreas³⁸. Así, y no obstante ser un panorama en positiva evolución, lo cierto es que las facilidades operacionales reales para los aviones y tripulaciones de guerra no llegarían sino hasta después de la crisis de 1978, sobre todo a la hora de tener que reforzar a las unidades aéreas basadas en Magallanes con material aéreo proveniente de otras unidades del país.

3. Lo político internacional

Desde una perspectiva política, por otro lado, la situación era extremadamente compleja. Los principales aviones chilenos desplazados por la crisis del Snipe fueron los B-26. Estas aeronaves habían sido transferidas en 1954 desde los EE.UU. a Chile de acuerdo a los términos del PACTO DE ASISTENCIA MUTUA (PAM) y, por esto, Washington "*limitaba su empleo en combate a casos en que estuviera afectada la defensa continental, y no en otra situación limítrofe o doméstica*"³⁹. Hacia 1961, cuando ya algo se había avanzado en la línea de adecuar a la base de Chabunco para operar de alguna forma los aviones de combate institucionales, los B-26 seguían siendo los principales aviones de guerra de Chile y aún existía la apreciación superior en el sentido de que, en su caso –y en el de los reactores F-80 y T-33, que también habían sido transferidos de acuerdo al PAM– "*se presentarían serias limitaciones en el cumplimiento de las tareas asignadas a la Fuerza Aérea*", los cuales eran inconvenientes que "*escapaban a la solución institucional*"⁴⁰. Con esto, el empleo de los aviones de guerra transferidos por EE.UU. debía estar conforme a los términos de su transferencia mediante el PAM, pudiendo ser teóricamente objetado si las aeronaves se emplearan para *otros fines*, incluso si estos eran soberanamente apreciados y ordenados por el propio Gobierno chileno a su Fuerza Aérea.

De dicha circunstancia estaban perfectamente conscientes las autoridades políticas y aeronáuticas nacionales. En un informe de la Fuerza Aérea se daba cuenta de esto y, también, de que el empleo de los Invader en el Snipe, además, resultaba *inapropiado* en razón de que La Moneda –y tal como estaban las cosas hasta ese momento– había dispuesto que el diferendo con los argentinos se zanjara *en forma pacífica*, pudiendo el empleo de bombarderos

³⁸ Cuando en 1967 comenzaron a llegar a Chabunco los primeros aviones F-80C para dotar al Grupo de Aviación N° 12 creado el 16 de diciembre de 1966, las condiciones de apoyo en ese aeropuerto eran aún muy precarias. Para detalles, ver artículo ORÍGENES Y CREACIÓN DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 12, sin autor, en revista *Fuerza Aérea* N° 235/2004, Editorial FACH.

³⁹ Informe, 26 de mayo de 1959, INFORMA SOBRE MATERIAS QUE INDICA, del CJFA al MINDEF, para ser empleado por esta repartición en informe al Congreso.

⁴⁰ Oficio, 23 de febrero de 1961, INFORMA SOBRE TAREAS ASIGNADAS DE ACUERDO A PLANES OPERACIONALES, EN REGIONES MILITARES NORTE Y AUSTRAL, de la Dirección de Operaciones al MINDEF.

en una crisis de esa naturaleza ser considerado como una provocación indeseada⁴¹:

"Se tenía la completa evidencia de que si en el caso del Snipe se hubiera empleado el enorme poder de fuego de los B-26, Argentina estaba en condiciones de accionar de inmediato, con un poder aéreo enormemente superior, con lo que un visible desplazamiento de nuestros medios a la zona austral habría precipitado los hechos que se trataba de evitar, en circunstancias (de) que en aquella época el Supremo Gobierno, al igual que ahora... deseaba encontrar la solución por la vía pacífica".

"Los argumentos expuestos fueron conocidos por nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, quien, estando acorde de su evaluación, también lo estuvo respecto a la prudencia con que debían comprometerse los medios aéreos de combate. Es así que la Fuerza Aérea recibió la orden de realizar vuelos crucero de entrenamiento, desde Antofagasta hasta Punta Arenas por bandadas de cuatro B-26, como una medida de alistamiento. Esto se llevó a cabo con la reserva recomendada por las circunstancias".

Entonces, queda en evidencia que la Fuerza Aérea debió recurrir al expediente de calificar los desplazamientos de los B-26 hasta la zona austral como *"vuelos de instrucción"*, para tratar de evitar problemas a La Moneda, como se profundizará más adelante.

4. Lo organizacional conjunto

Poco después de ocurridos los hechos más significativos de la movilización militar por el Snipe, llegó la hora de discutir internamente algunas de las circunstancias vividas.

En septiembre de 1958, el comandante en jefe de la Armada, vicealmirante Leopoldo Fontaine Nakín (1958-1962), hizo llegar a su par de la Fuerza Aérea, el general del aire Diego Barros Ortiz (1955-1961), un cáustico informe en el que daba cuenta de la *"difícil situación"* que se le había presentado al comandante en jefe de la Tercera Zona Naval durante el período de tensión fronteriza, debido a lo que calificó como *"la falta de apoyo aéreo de la FACH, que significó no tener informaciones ni enlaces oportunos con los otros mandos que actuaban en el Teatro"*⁴². Probablemente como efecto

⁴¹ Informe, 26 de mayo de 1959, INFORMA SOBRE MATERIAS QUE INDICA, del CJFA al MINDEF, para ser empleado por esta repartición en informe al Congreso. Además, la orden de operar en la zona austral durante la crisis del Snipe bajo la forma de *"cruceros de instrucción"*, consta en todos sus aspectos prácticos y logísticos en la ORDEN DE OPERACIONES N° 1 ÍCARO, PARA LA REALIZACIÓN DE CRUCEROS DE INSTRUCCIÓN A LA ZONA AUSTRAL, 14 de agosto de 1958, Comando de Unidades. Esta orden comprende grandes cantidades de armamento, munición y equipos para la flota de B-26. Además, informe de 21 de febrero de 1961, ADJUNTA INFORME ESTADÍSTICO DE MATERIAL DE LA INSTITUCIÓN, que da cuenta de los aviones de la FACH al 12 de agosto de 1958 y sostiene *"especial constancia"* de que *"el material B-26, F-80 y T-33 son aviones entregados y apoyados por el Pacto, y que por lo tanto la Fuerza Aérea no puede hacer uso total y absoluto de ellos, debido a las restricciones impuestas por el Convenio de Ayuda Mutua"*, del comandante del Material a la CJFA.

⁴² Informe, 13 de septiembre de 1958, INFORMA SOBRE FALTA DE APOYO AÉREO A LA FUERZA NAVAL DURANTE INCIDENTE EN ISLOTE SNIPE, del CJA al CJFA. En realidad, la queja naval contenía una serie de adjetivos calificativos desusados para un documento de esa naturaleza.

impensado por el vicealmirante, su queja permitiría poner en evidencia un problema mucho mayor que lo que exponía.

En menos de un mes, el general Barros respondió muy ponderadamente, rechazando tanto el fondo como la forma de las críticas de su homólogo. A la vista tuvo detallados informes operacionales emanados del Grupo N° 6, principalmente. En esencia –y resumiendo en extremo los argumentos que vienen al caso–, lo que explicaba cualquier discrepancia que pudiera haber habido entre las instituciones empeñadas en el sur del país por la crisis era la falta de una adecuada dirección conjunta de las operaciones y de los medios involucrados en ellas.

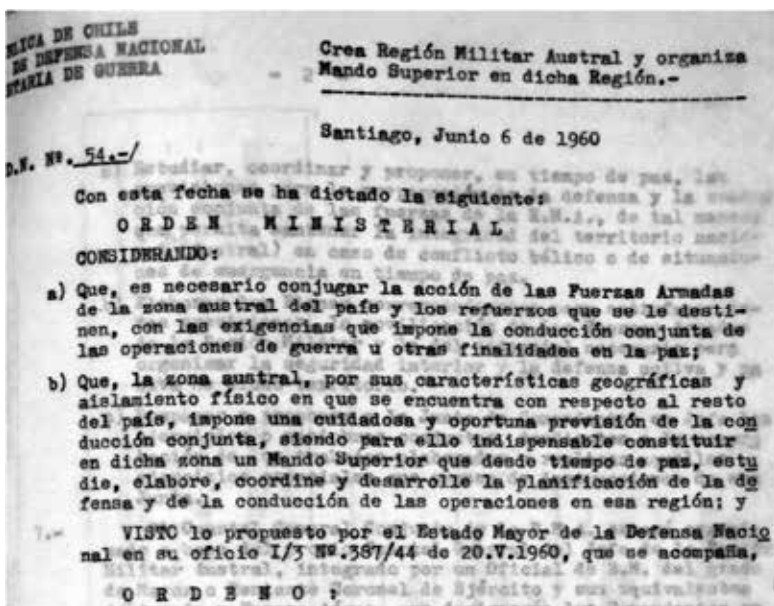
En tal sentido, el comandante en jefe validó totalmente las detalladas explicaciones del Grupo N° 6, suscritas por el segundo comandante de esta unidad⁴³. Según este oficial subalterno, el cuartel general del Teatro de Operaciones Austral nunca se logró constituir oficialmente, habiéndose producido solo una reunión informativa de 25 minutos, donde la Armada pidió apoyo a la Fuerza Aérea, pero sin dar mayor detalle de sus requerimientos y de todo lo demás que fuera necesario para coordinar adecuadamente. Reafirmando esta circunstancia, había sido el 20 de agosto que los mandos de la zona se enteraron de que, en fecha próxima anterior, el jefe militar de la región había pedido al ministro de Defensa *que se dieran los pasos para constituir como correspondía el Teatro de Operaciones Austral*, documento donde también se daba cuenta de *"la trágica situación militar que se vivía"* y de la falta de acuerdo en materias trascendentales acerca de cómo y dónde debían operar los aviones de la Fuerza Aérea.

Entre otros hechos posibles de ser mencionados acá, el segundo comandante sostuvo que ni la Escuadra ni la Tercera Zona Naval habían informado en momento alguno al mando del Grupo N° 6 –y ya se vio que este era la máxima autoridad aérea en la zona austral– acerca del ritmo y rumbo de sus operaciones, ni menos de la localización de sus buques, amparado este asunto siempre en el manto *del secreto y la seguridad de sus propias operaciones*. Tampoco la Armada se había decidido a destacar a un oficial naval en el cuartel de la unidad aérea para que llevara a cabo las coordinaciones necesarias o requeridas, ni tampoco había designado a un oficial aviador naval para tripular las aeronaves destinadas a prestar apoyo a los buques.

Lo importante de todo es que el *impasse* entre los respectivos comandantes en jefe hizo quedar en evidencia al problema superior: en la zona austral, simplemente, no operaba una adecuada instancia de coordinación, en la que los respectivos mandos militares pudieran conocer y opinar acerca de sus movimientos y necesidades mutuas. Esto contribuía a que los aspectos

⁴³ Informe, 16 de octubre de 1958, INFORME SOBRE ACTIVIDADES AÉREAS Y DEMÁS HECHOS DERIVADOS DE LA SITUACIÓN GENERADA POR LA OCUPACIÓN DEL ISLOTE SNIPE, del segundo comandante del Grupo N° 6 al CJFA. Informe, 27 de octubre de 1958, APOYO AÉREO A LA ARMADA, INFORMA AL RESPECTO, del CJFA al CJA.

operacionales quedaran sometidos a la consideración propia *de cada uno* de los mandos de las fuerzas, no teniendo tampoco estos oficiales adecuados canales de comunicación⁴⁴. Y esto, a pesar de existir reglamentariamente una JUNTA DE COMANDANTES que debía –precisamente– activarse y responder a los requerimientos de crisis. De esta forma, durante la crisis el jefe del Grupo N° 6 había tenido que hacerse cargo no solo de enfrentar los múltiples requerimientos propios de su institución, sino que también de llevar a cabo las tareas que tanto el Ejército como la Armada le solicitaron eventualmente realizar. Si bien el mando aéreo cumplió sus obligaciones, este amplio trabajo debió hacerse de acuerdo lo permitieron los medios y personal disponibles, todo lo cual, de todos modos, era escaso o inadecuado.



Fragmento de la orden ministerial de 1960 que creó la Región Militar Austral

Y el problema aún tenía otras implicancias, las que se manifestarían de nuevo años después, luego de producidas otras complicadas diferencias vecinales que pudieron escalar hacia un conflicto bélico. No solo se trataba de que el Teatro Sur tuviera las falencias organizacionales mencionadas, sino que era el mismo sector de la defensa nacional "el que no había generado la documentación primaria de la defensa nacional necesaria para que las instituciones armadas operaran coordinadamente... [Ante esta carencia], cada rama de las Fuerzas Armadas había debido generar sus propios planes de campaña y sustentar sus propias doctrinas, desvinculadas totalmente entre ellas y basadas exclusivamente en los intereses representados por cada una, velando

⁴⁴ En parte, y aunque no se profundizará el punto en este trabajo, esta situación también tuvo manifestaciones similares en 1978, según relatos de algunos de los oficiales protagonistas.

siempre por un mejor desarrollo institucional para cumplir en forma más eficiente la misión que le correspondía"⁴⁵.

Como una solución posible ante esto, surgió una medida de reforzamiento. Todas las circunstancias anteriores dieron pie para que el 6 de junio de 1960 se emitiera el orden N° 54 del Ministerio de Defensa, la que creó la REGIÓN MILITAR AUSTRAL (RMA) y organizó el mando militar en esa región del país. ¿El fundamento?: la necesidad de conjugar la acción de las Fuerzas Armadas en la zona austral, y los refuerzos que se le destinaren, con las exigencias impuestas por la conducción conjunta de las operaciones de guerra u otras necesidades de paz. ¿Consideraciones?: que la zona austral, por sus características geográficas y aislamiento físico respecto del resto del país, imponía una cuidadosa y oportuna previsión de la conducción conjunta, siendo para ello indispensable constituir en dicha zona un mando superior que, desde tiempos de paz, estudiara, elaborara, coordinara y desarrollara la planificación de la defensa y la conducción de las operaciones en la región. Las fuerzas constituyentes de la RMA serían las de la Quinta División de Ejército, la Tercera Zona Naval y el Grupo Aerotáctico del Ala N° 3, además de las que pudieran destinársele como refuerzos. El jefe de la RMA –el oficial de armas más antiguo que se desempeñare como comandante de una unidad operativa de dicha región– sería asesorado por un cuartel general conjunto, integrado por oficiales de las tres ramas. Finalmente, el establecimiento de la RMA permitió derogar la ineficiente estructura al Cuartel General Combinado del TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL que existía desde 1951, y que se había mostrado como inútil en el momento en que más se la necesitó.

5. El frente interno

Naturalmente, el país vivió la crisis del Snipe con plena conciencia de lo que estaba ocurriendo. La prensa regional magallánica y los medios nacionales cubrieron sus circunstancias en detalle y, en algunos casos, con manifiesta alarma. Por otra parte, la Fuerza Aérea también tendría que hacerse cargo de algunas críticas surgidas a propósito del papel que le tocó desempeñar en esos días.

Una de las manifestaciones de lo anterior vino aparejada a cierta crítica política, la que solía hacerse con fuerza cada cierto tiempo desde sectores partidistas⁴⁶. Así, la participación de la FACH en el incidente del Snipe generó discusiones que llegaron hasta el Congreso Nacional. Esto ocurrió en 1959, luego de que *El Diario Ilustrado*, de Santiago, informara –sin mucho

⁴⁵ En resumen, no había concepción ni menos disposición para operar en términos de "lo conjunto". Ver ORGANIZACIÓN Y POLÍTICA INSTITUCIONAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 30 de junio de 1966, EMGFA que contiene el párrafo que transcribimos. También, NAVARRO, Miguel. *La conducción de la Defensa en Chile, desde comienzos de la Segunda Guerra Mundial a los albores del siglo XXI*, en revista MINERVA, julio de 2019, p. 20, donde este autor sostiene que las crisis vecinales que vivió Chile hasta 1965 se debieron enfrentar sin que existiese una normativa especial que facilitara una adecuada articulación de las respuestas políticas, diplomáticas y militares nacionales.

⁴⁶ En 1953, por ejemplo, se había iniciado una investigación parlamentaria por la compra de aviones North American T-6 Texan, a propósito de que se estaban produciendo demasiados accidentes operacionales.

conocimiento ni análisis de la realidad nacional— acerca de lo que calificó de "*escasos medios trasladados tardíamente al sur por la Fuerza Aérea*". Estos comentarios fueron recogidos por un diputado en la sesión del 6 de mayo, quien pidió que se presentaran ante el Congreso los informes o sumarios que existieran sobre el particular, "*en esta primera vez que la Fuerza Aérea había sido llamada para tratar de garantizar la soberanía nacional*".

Lo relevante de este asunto —más allá de los cruces y lances habituales entre los diputados y senadores—, es que la situación puso en difícil trance al Gobierno, y precisamente por un aspecto ya mencionado: las consecuencias internacionales de la movilización de los medios ofensivos de la Fuerza Aérea. Nuevamente debió salir al ruedo el general Barros, quien se vio obligado a hacer públicos los términos reales en que se había desenvuelto la institución en la crisis.

Primero, el comandante en jefe sostuvo que la Fuerza Aérea había actuado en todo siguiendo órdenes de La Moneda y especialmente coordinada con las autoridades de Defensa y de Relaciones Exteriores, que eran las carteras directamente involucradas. En tal sentido, se había decidido movilizar dos escuadrillas de B-26 que estaban en Antofagasta, aviones que habían sido adquiridos por el país de acuerdo con las cláusulas del PAM. Que si bien los bombarderos mantuvieron siempre altos índices de disponibilidad durante los meses de agosto y septiembre, hubo dos factores limitantes que las autoridades políticas bien conocían: a) que los aviones estaban destinados solo a la defensa continental y que EE.UU. no permitía su empleo en asuntos limítrofes o domésticos⁴⁷, y b) que, de todos modos, era opinión del mando aéreo que, por su poder de fuego, los Invader resultaban a lo menos inapropiados para su empleo en la crisis, debido a que se corría el riesgo de empeorar la situación frente a un adversario que era materialmente superior, y por el deseo del Gobierno de solucionar el tema por la vía pacífica.

No obstante —sostuvo el general Barros—, la Fuerza Aérea había procedido con la mayor prudencia posible, y para ello había propuesto al Gobierno un *traslado de crisis* de todos los aviones —no solo los B-26—, bajo la forma de estar efectuando un "*crucero de entrenamiento*", el cual se llevó a cabo —además— con la debida reserva. Esto había significado un importante trabajo para enviar aviones, personal, carga y armamentos a Punta Arenas, en un gran esfuerzo logístico. En resumen, la Fuerza Aérea había actuado no solo con criterio y totalmente dentro de sus posibilidades y las que le permitían las circunstancias nacionales, sino que de acuerdo con las resoluciones y los plazos impuestos por el propio Gobierno.

⁴⁷ El espíritu del PAM también se reflejaba en el uso que debía darse el armamento transferido por EE.UU. por dicha vía. Si el PAM cedía 50 bombas de aviación de fabricación estadounidense para ser consumidas en un año, el gasto total de este tipo de municiones en ese período no podía ser inferior a 50, sin interesar que las empleadas fueran exactamente *las mismas bombas cedidas*. Así aparece expresamente en DIRECTIVA LOGÍSTICA QUE ESTABLECE NORMAS PARA LOS NIVELES, ADQUISICIONES Y CONSUMOS DE MUNICIONES DE COMBATE, de 13 de diciembre de 1965, Dirección de los Servicios.

Finalmente, el caso del islote Snipe tuvo otra repercusión de interés nacional, específicamente en relación con el financiamiento de las capacidades de la defensa, pues influyó decisivamente durante el gobierno de Ibáñez para la promulgación de la Ley N° 13.196, la que estableció un impuesto del 15% de las utilidades de la industria de la Gran Minería del Cobre en beneficio de las decisiones que en materia de defensa adoptara el Consejo Superior de la Defensa Nacional (CONSUDENA)⁴⁸. Esta ley fue promulgada el 20 de octubre de 1958, ya transcurridos dos meses de finalizada la crisis y a pocos días de tener que entregar Ibáñez el bastón presidencial al siguiente mandatario, Jorge Alessandri Rodríguez (1958-1964).

vi. Conclusiones posibles

Así las cosas, el *toque de campanas* que provocó el incidente del islote Snipe permitiría conocer las fortalezas y debilidades no solo de las Fuerzas Armadas chilenas frente a las probabilidades reales de enfrentamiento vecinal o de manejo de crisis. También se verían las falencias del gobierno central y de la falta de planes en materia de desarrollo de infraestructura nacional de primera necesidad. Por otra parte, lo sucedido contribuyó a que *soplaran nuevos aires* en la revisión de la relación bilateral y acerca de lo que hasta esa fecha se había hecho o no en términos de los actos de soberanía en la zona austral disputada. La primera conclusión fue que, en lo sucesivo, el país debería ser más cuidadoso en el manejo de las diferencias con los argentinos y de sus inciertas consecuencias, y en esto el fortalecimiento de las áreas que se habían mostrado como deficitarias –y lo relativo al poder aéreo nacional sin duda lo era– debería ser un asunto del más alto interés.

A nivel operacional puede decirse que se activaron en las Fuerzas Armadas chilenas los planes para prevenir y mejorar la seguridad y defensa del territorio austral ante una eventual nueva crisis ocasionada por los argentinos. De producirse una indeseada acción de fuerza por parte de Buenos Aires, Argentina podría terminar imponiendo un nuevo *statu quo* basado en *hechos consumados*, muy difícil de revertir, situación que terminaría por frustrar los deseos de La Moneda de solucionar las diferencias con los argentinos en términos pacíficos, que era el único camino que la escasa estatura estratégica y débil poder militar de Chile se podía permitir. En los estudios de fondo llevados a cabo por la Fuerza Aérea existía el convencimiento de que Buenos Aires estaba atizando las provocaciones fronterizas mediante actos armados agresivos en la zona austral, desconociendo el cumplimiento de compromisos

⁴⁸ La Ley N° 7.144, de 5 de enero de 1942, creó el Consejo Superior de la Defensa Nacional (CONSUDENA) como un colectivo integrado por los ministros de Defensa, de Hacienda y de Relaciones Exteriores, los comandantes en jefe de las FF.AA., los subsecretarios de Guerra, Marina y Aviación, los jefes de Estado Mayor y el jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional. Su labor era establecer las necesidades de la defensa, proponer planes de adquisición de material bélico y la inversión de los fondos necesarios, así como la potestad exclusiva para autorizar los gastos realizados con cargo a los fondos que establecía la misma ley. Este organismo existió hasta que la Ley N° 20.424, de 2010, dispuso que el continuador del CONSUDENA fuera el Ministerio de Defensa Nacional.

bilaterales en los territorios en demarcación –como el caso de Palena– o en litigio –el Snipe–. Si bien en el nivel de la conducción de las relaciones exteriores chilenas se dijo que era poco probable una nueva intentona violenta y sorpresiva como la del Snipe, era comúnmente aceptado que había que estar preparado para su eventual ocurrencia, pues si bien la Casa Rosada había optado esta vez por la solución pacífica, sus Fuerzas Armadas tenían una influencia tal en su Gobierno, que probablemente buscarían el robustecimiento de su poder militar para cumplir sus objetivos estratégicos en el extremo sur del continente⁴⁹. En tal sentido, en círculos de la defensa chilena se estimaba que en Buenos Aires existía un permanente tira y afloja de poderes entre la presidencia de Frondizi (1958-1962) y los sectores más radicales y opuestos de sus Fuerzas Armadas, situación que podría ocasionar inestabilidad de las fronteras con Chile al estilo de lo ocurrido en el Snipe⁵⁰. Y esto significaba probables nuevas medidas de fuerza en la frontera.

En cuanto a lo aeronáutico, la Fuerza Aérea pidió expresamente que en los planes de guerra nacionales se incluyera la adecuada consideración del creciente poder aéreo argentino, y de la importancia que tendría en la disuasión el hecho de que una bien equipada fuerza de aviones de guerra y apoyo pudiera concurrir rápidamente hasta la zona austral⁵¹. Con esto, se trataba de poner en evidencia en la mesa estratégica el papel crucial de la aviación de combate como elemento para el manejo de crisis. Así mismo, la Fuerza Aérea suscribió plenamente el hecho de que se considerara que la mejor opción de empleo de la aviación era la de hacerla participar –primero– en una acción *primordialmente preventiva, pero enérgicamente compulsiva y coercitiva* si la situación así lo exigiera. En el fondo, había que evitar tener que sufrir condiciones perjudiciales para Chile provocadas por probables actitudes argentinas en relación con el necesario respeto a los límites político-internacionales. Y en esto cabía a la aviación de guerra un papel fundamental y de primer empleo. En resumen, la FACH debería estar en condiciones de vencer a la fuerza aérea adversaria y preservar para la conducción política propia la herramienta aérea, como prioridad absoluta en el Teatro, y luego estar en condiciones de realizar misiones de apoyo de combate a las fuerzas de superficie, entre otras múltiples tareas. Y si bien la obtención –primero– del mayor grado posible de control del aire era una conclusión de la más elemental doctrina aérea, se requeriría mucho tiempo, esfuerzo y dinero para estar en condiciones de lograrlo, por lo que había que empezar a trabajar cuanto antes.

Finalmente, el futuro desarrollo institucional estaría –puede decirse– marcado por algunas lecciones del Snipe. Uno de los aspectos más interesantes fue aquel relacionado con la DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA de la Fuerza

⁴⁹ Oficio, 1 de diciembre de 1959, TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL, SOMETE A CONSIDERACIÓN PLAN ÁGUILA, de la Dirección de Operaciones a la CJFA.

⁵⁰ Documento DESARROLLO ESQUEMÁTICO DE LA CONVERSACIÓN SOSTENIDA CON EL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA EL DÍA 2 DE SEPTIEMBRE DE 1959. Archivo Estado mayor General, FACH.

⁵¹ Oficio, 15 de julio de 1959, TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL - SOLICITA REEMPLAZO DE FOJA EN PLANIFICACIÓN OPERACIONAL ARGOS, de la Dirección de Operaciones al Estado Mayor de las Fuerzas Armadas.

Aérea, un tema que se verá pormenorizadamente más adelante. Si bien el primer documento de este tipo había sido elaborado y publicado en agosto de 1956, sin duda que los acontecimientos de 1958 fueron considerados para futuras actualizaciones de esta. Varias otras medidas también fueron adoptadas de inmediato, al año siguiente o muy poco después, algunas de las cuales fueron:

- 1) En 1961, Punta Arenas pudo contar con las obras iniciales del aeródromo de Chabunco y la FACH comenzaría a levantar lenta y progresivamente allí sus primeras instalaciones;
- 2) El aeródromo de El Tepual se desarrollaría para ser un adecuado punto intermedio en los vuelos hacia Magallanes;
- 3) Se establecerían ayudas a la navegación en la ruta nacional al sur;
- 4) En 1961 se recibirían las últimas unidades de cazas F-80; el mismo año arribarían, también, los primeros reactores de entrenamiento Cessna T-37B;
- 5) En 1962 los requerimientos de más y mejores aviones de aplicación antisubmarina se cumplirían con la modificación de los SA-16A a la versión de guerra HU-16B/ASW.

Estas y otras medidas que se verán más adelante permitirían comenzar a delinear la Fuerza Aérea de la segunda mitad del siglo XX.

CAPÍTULO TERCERO

VIENTOS DE GUERRA EN LOS 70

i. La situación con Perú y Bolivia enciende las alarmas

Los altibajos de las relaciones político-internacionales entre chilenos y peruanos tienen, por lo menos en la época republicana, orígenes identificables y concretos. Si bien en 1820 el Libertador Bernardo O'Higgins había enviado una heterogénea fuerza militar chileno-argentina a bordo de la novel Escuadra nacional para liberar al Perú del yugo español, circunstancias posteriores harían que los chilenos debieran dirigirse nuevamente hacia el país vecino, esta vez para combatir a las fuerzas de la alianza boliviano-peruana en la llamada GUERRA CONTRA LA CONFEDERACIÓN PERÚ-BOLIVIANA que tuvo lugar entre 1836 y 1839. En 1865, Chile vuelve a involucrarse en un conflicto que afectaba al Perú, luego de que una expedición naval española tomara por la fuerza las islas Chinchas, cercanas a Lima, como medida punitiva luego de que autoridades judiciales peruanas fallaran a favor de terratenientes locales en los violentos ataques que estos habían hecho en 1863 contra un grupo de colonos españoles que residían en Perú y que trabajaban los cultivos de algodón en la hacienda Talambo. El apoyo chileno inicial al Perú en estos sucesos de 1865 –comúnmente entendido como una tozuda reacción americanista empujada desde Chile– y el mal manejo de la crisis posterior que se produjo con los españoles, hizo que –entre otras numerosas acciones– Chile declarara la guerra a España el 24 de septiembre de 1865. En una de las acciones más relevantes de este nuevo conflicto bélico –para el que Chile ciertamente no estaba ni por asomo preparado–, la Escuadra española bombardeó Valparaíso *a piacere* el 31 de marzo de 1866⁵².

Pero, sin duda, fue la GUERRA DEL PACÍFICO (1879-1884) la que determinó, en lo sucesivo, la malquerencia entre Chile y Perú. Las sucesivas derrotas de las fuerzas peruanas y la ocupación de Lima en enero de 1881, y el subsiguiente gobierno de campaña ejercido por las armas chilenas por otros dos años, dejaron huellas imborrables en una sociedad peruana que se encontraba, además, profundamente dividida. Si bien los escenarios de la paz de posguerra intentaron ser solucionados mediante el imperio de los tratados y el derecho internacional, estas salidas diplomáticas –aparte de no acabar con los resentimientos– generarían nuevas diferencias durante todo el siglo XX.

Que al final de la guerra del Pacífico el Perú tuviera que entregar como indemnización a Chile el entonces departamento de Iquique –quedando en suspenso la soberanía definitiva sobre las provincias peruanas de Arica y Tacna– hizo que durante mucho tiempo a contar de 1883 –año de la firma del Tratado de Ancón–, la relación bilateral estuviera permanentemente tensada por cuestiones pendientes. Que en junio de 1929 estos *problemas de arrastre* quisieran ser solucionados mediante la firma del Tratado de Lima –por el que

⁵² Ver detalle de las acciones en ESCOBAR, Luis: *Guerra contra España 1863-1866*, en Revista de Marina, N° 5 de 1985, Valparaíso.

se habían fijado permanentemente los límites fronterizos—, tampoco trajo la anhelada recomposición de los espíritus, pues si bien se resolvió que Arica quedaría para Chile y Tacna para su original dueño, la subsistencia de una serie de obras compensatorias y servidumbres por parte de Chile al Perú harían que una relación llena de "*suspicias y confianzas difíciles*"⁵³ se extendiera por todo el siglo XX y comienzos del XXI.

ii. Arica, la cautiva

En octubre de 1968, el gobierno peruano del presidente Fernando Belaúnde Terry sufrió un violento golpe de Estado por parte de amplios sectores militares liderados por el general de ejército Juan Velasco Alvarado. Belaúnde había sido elegido para el período 1963-1968, y estaba a punto de terminar su mandato, pero su gestión presidencial había sido muy criticada por no haber dado solución a las necesidades de superación de la pobreza, de disminución del endeudamiento externo, y por acusaciones de trato preferencial a capitales extranjeros en la gestión de los recursos estratégicos del país, especialmente por enojosas cuestiones relacionadas con la explotación del petróleo en el norte peruano. El 3 de octubre, y acusado precisamente por estos asuntos, un movimiento revolucionario de oficiales nacionalistas no alineados —anticapitalistas y anticomunistas— lo sacó del poder.



Juan Velasco Alvarado, presidente de facto del Perú entre 1968 y 1975

En su relación con Chile, el nuevo liderazgo del general Velasco sería abierto promotor del revanchismo por la derrota en la guerra del siglo anterior. Además, continuaría el amplio proceso de potenciamiento de sus Fuerzas Armadas iniciado por su antecesor, pero ahora con miras concretas a la

⁵³ La frase le pertenece a GALLARDO, Aquiles (2007) en *Crisis internacionales en Sudamérica: teoría y análisis*. ANEPE, Chile, minucioso trabajo que hemos tenido muy presente a la hora de querer explicar las crisis abordadas en el presente capítulo.

recuperación, por medio de la guerra, de la provincia de Arica⁵⁴. Para facilitar esto, Velasco pronto lograría asociarse estratégicamente con la Unión Soviética, potencia que –dentro de una política de acercamiento con algunos gobiernos de Latinoamérica durante la Guerra Fría– proporcionaría durante largo tiempo a Lima apoyo comercial y grandes cantidades de armamento, incluso siendo el de Velasco –por lo menos en el discurso– un régimen anticomunista⁵⁵.

Una circunstancia que tuvo algún temporal positivo efecto en el entendimiento chileno-peruano de la época fue el ascenso del médico Salvador Allende al poder ejecutivo en La Moneda, quien asumió como presidente de la república el 4 de noviembre de 1970 por el período constitucional hasta 1976. Socialista de toda la vida, tenaz aspirante a la presidencia y apoyado por una coalición de partidos de izquierda y de centro, el nuevo gobierno chileno se caracterizó –a diferencia del caso peruano– por llegar al poder por la vía constitucional, de acuerdo con los mecanismos previstos en la Carta Fundamental de 1925. Con todo, si bien la coincidencia ideológica de base de ambos jefes de Estado pudo haber facilitado el acercamiento peruano para intentar revisar por la vía pacífica la situación de Arica, la seca negativa de Allende en 1971 ante los avances concretos de Lima en ese sentido no hizo sino fortalecer el deseo de guerra por parte de Velasco y sus *halcones*. Algo similar pudo haber ocurrido en la relación solidaria entre las izquierdas de ambos países, aunque esto solo permitiera –gracias en parte a la información mutua de doble flujo que había gracias a ella– confirmar tempranamente por La Moneda el hecho de la planeada invasión militar peruana. Como fuera, ya en esta época los preparativos bélicos peruanos y las obligadas medidas de defensa que tomaba Chile en su frontera norte eran amplios y acelerados⁵⁶.

Sin embargo, en 1973 dos hechos alterarían el curso de los acontecimientos.

Primero, en enero el general Velasco caería gravemente enfermo, debiendo serle amputada la pierna derecha y viéndose mermados progresivamente –pero en forma definitiva– su liderazgo y capacidad para gobernar. No obstante, los planes de invasión siguieron adelante y hacia abril de 1973 los movimientos de tropas y vehículos militares peruanos en la frontera con Chile eran más que evidentes. Si bien el presidente Allende estaba plenamente al tanto de la guerra de objetivo no necesariamente limitado que Perú estaba por desencadenar, las dramáticas circunstancias políticas internas que se vivían

⁵⁴ Para completos análisis históricos de las diferencias en la zona norte y la importancia geoestratégica de la ciudad de Arica, ver LEYTON, Cristián (2007) *Amigos y vecinos en la costa del Pacífico. Luces y sobras de una relación*. ANEPE, Chile. También, para el detalle de las crisis entre Chile, Perú y Bolivia en la zona norte, GALLARDO, Op. Cit., p. 155.

⁵⁵ Ver LEYTON, Cristián: *La política de transferencia de armas de Rusia hacia el Tercer Mundo y América Latina*, en Revista Política y Estrategia, N° 107/2007, ANEPE, Chile.

⁵⁶ Ver ARANCIBIA, Patricia: *Chile-Perú: una década en tensión 1970-1979*, Capítulos I a V, en La Segunda, 27 de julio y 3, 10, 17 y 24 de agosto de 2007, respectivamente.

en Chile mantendrían la atención del país puesta principalmente en su frente doméstico. Además, la galopante inflación y la falta de financiamiento y crédito internacional de que adolecía Chile –entre otras numerosas y complejas circunstancias–, hacían casi imposible el necesario fortalecimiento de sus fuerzas armadas. En este momento de indefensión generalizada ante la eventualidad de una agresión inminente, más de alguna autoridad chilena de cualquier índole probablemente debió reflexionar acerca del porqué se había llegado hasta este punto crítico en las relaciones vecinales, y cómo el área de la defensa nacional había sido prácticamente entregada a su suerte luego de la Segunda Guerra Mundial⁵⁷.

Segundo, un traumático cambio de actores políticos se produciría en Chile. El 11 de septiembre, el gobierno de Allende sería derrocado por un violento golpe militar dado por las Fuerzas Armadas, asumiendo el poder político y el control del país una Junta de Gobierno integrada por todas las ramas de la defensa y Carabineros. A partir de este hecho, el nuevo gobierno *de facto* instalado en Santiago optaría por hacer frente, de diversas maneras, a la amenaza peruana. Primero, fortaleciendo las acciones diplomáticas y tratando –a través de gestiones con Brasil en 1974– de desactivar la posibilidad de que Bolivia se uniera a la causa de Lima. En este sentido, La Moneda promovería una estrategia de trato directo con el jefe de Estado boliviano Hugo Banzer, para ofrecer a La Paz un intercambio territorial que satisficiera el anhelo boliviano de salir al océano Pacífico con soberanía y amainaran, de esta forma, los permanentes reclamos altiplánicos en ese sentido.

Adicionalmente, el nuevo Gobierno militar chileno decidió invertir dinero en el sector defensa, a pesar de que la ventaja que en esta materia llevaba Perú era irremontable en el corto y mediano plazo. Como sostiene un autor, *"Chile inició el mayor gasto militar de las últimas dos décadas. A pesar de la difícil situación económica, el gasto militar saltó de un 3,3% del PGB en 1973 a un 5,3% en 1974. Al año siguiente se empujó al 5,7%. Una cifra definitivamente alta para los parámetros latinoamericanos. Ni siquiera en la crisis de 1978 con Argentina, cuando también estuvo al borde de una guerra, Chile volvería a gastar tanto en defensa. Pero en ningún caso esas sumas fueron suficientes para cubrir las necesidades militares del país"*⁵⁸.

Existen versiones que sostienen que la invasión peruana a Chile debería haberse producido el 6 de agosto de 1975, aunque las presiones del que – desde el 1 de febrero de ese año– era el nuevo comandante en jefe del Ejército peruano, general Francisco Morales Bermúdez, habrían ayudado a detener – o a lo menos postergar– el ataque. Pocos días después, el 29 de agosto de 1975,

⁵⁷ Ver NAVARRO, Op. Cit., pp. 41 y ss. El autor ofrece una pormenorizada visión de las causas que llevaron a una situación de abandono material de las Fuerzas Armadas y de la función defensa, y de las sucesivas crisis institucionales vividas en Chile por lo mismo, incluso antes del golpe militar del 11 de septiembre de 1973.

⁵⁸ LEYTON, Cristián: *La política de transferencia de armas de Rusia hacia el Tercer Mundo y América Latina*, en Revista Política y Estrategia, N° 107/2007, transcribiendo parte del artículo *Los años que remecieron a Chile*, de Sara Valdés, en Revista Qué Pasa, 3 de julio de 1993, Santiago.

la crisis comenzó a desactivarse cuando el propio Morales Bermúdez se alzó incruentamente en Tacna contra Velasco Alvarado, quien ya estaba a muy mal traer por su quebrantada salud. La proyectada invasión a Chile quedó en nada, pues el nuevo jefe de Estado no era partidario de llevarla a cabo, siendo apoyado en esta posición por oficiales moderados⁵⁹. Por su parte, Velasco fallecería en Lima el 24 de diciembre de 1977, casi un año después de que Perú alcanzara –según estaba estimado por sus estrategias– el clímax de la capacidad militar que pensaba dejar caer sobre Chile.

iii. El Abrazo de Charaña: neutralizando a Bolivia

Antes de cumplirse el primer centenario de la guerra de 1879, las posibilidades de que se produjera un nuevo conflicto armado entre los tradicionales adversarios se hicieron patentes. A lo menos Perú y Chile hicieron movidas objetivas preparándose para dicha eventualidad. La nueva guerra tendría por causa no nuevas querellas ni desencuentros sobrevinientes, sino que sería ocasionada teniendo como fundamento el inveterado descontento ocasionado en Perú y Bolivia por los documentos jurídicos internacionales que se celebraron después de terminado ese conflicto y que fijaron las nuevas fronteras. *Reivindicar* fue la consigna del primer lustro de los años 70 del siglo XX por parte de los vecinos del norte.

Dentro de dicho ambiente general, el jefe de Estado chileno, general de Ejército Augusto Pinochet (1973-1990), promovió de buena fe un encuentro personal con las más altas autoridades bolivianas para intentar arribar a una solución a la mediterraneidad del país vecino. Esto se tradujo en la reunión que el 8 de febrero de 1975 tendría con su par boliviano, el jefe de Estado general Hugo Banzer Suárez (1971-1978), en la localidad boliviana de Charaña, en la frontera con Chile. En este encuentro se acordó, en general, normalizar relaciones a nivel de embajadores entre ambos países y disponer del mejor ánimo por alcanzar soluciones a los problemas históricos que los alejaban. Entre estos, naturalmente, estaba el "*vital*" asunto de la mediterraneidad boliviana, el cual debería allanarse mediante el "*diálogo a diversos niveles... dentro de recíprocas conveniencias y atendiendo a las aspiraciones de los pueblos chileno y boliviano*"⁶⁰. Cabe decir que este acercamiento chileno-boliviano también convenía a Banzer, pues le resultaba funcional para calmar serias disidencias internas que estaba experimentando.

⁵⁹ Ver entrevista dada por Odlanier Mena, general del Ejército de Chile y protagonista directo de los hechos, al diario *La Estrella de Arica*, del 19 de marzo de 2006, donde detalla la amplia y oportuna interacción diplomática de oficiales moderados a ambos lados de la frontera durante los días más complejos de la crisis (el *Abrazo de la Concordia*, de 8 de noviembre de 1974), de las dificultades militares para defender a la ciudad y de lo que se esperaba ocurriera luego de la invasión peruana.

⁶⁰ Declaración Conjunta de Charaña, parcial.



Prensa boliviana dando cuenta de la reunión de amistad entre los jefes de estado de Chile y Bolivia

Como resultado concreto de la reunión en Charaña, en agosto de 1975 se formalizó la instalación de una comisión mixta permanente chileno-boliviana que debía avanzar en las ideas fundamentales del eventual acuerdo. A contar de esta fecha se llevaron a cabo –entonces– las negociaciones bilaterales para solucionar el tema de la mediterraneidad. Pronto surgió una probable solución. Esta se tradujo en una oferta chilena de canje de territorios entre ambos países, por el cual Chile entregaría a Bolivia un corredor o franja soberana de tierras situada entre el norte de Arica y la Línea de la Concordia, desde altiplano a mar y con territorio marítimo, a cambio de lo cual Bolivia debería ceder a Chile una extensión territorial de similar tamaño. Sin embargo, esta audaz fórmula producía el efecto de introducir al Perú como un *tercero obligado* en la discusión bilateral chileno-boliviana, debido a que –por disposiciones del Tratado de Lima de 1929– Lima siempre tendría *algo que decir* si es que Chile intentaba ceder a terceros países territorios que alguna vez le hubieran pertenecido. Y este era precisamente el caso.

El 24 de diciembre de 1976, Bolivia solicitó a Chile que retirara su pretensión de cambio territorial. Por su parte, Perú –el 31 de diciembre de 1975, y luego de un nutrido intercambio de antecedentes– se negó a la pretendida solución entre La Paz y Santiago, ejerciendo su legítimo derecho derivado del tratado chileno-peruano de 1929. La respuesta peruana quedó reflejada en una declaración del propio general Velasco, cuando sostuvo que "*Perú no podría aceptar una salida al mar para Bolivia a través de territorios que le habían sido arrebatados; el Perú no se resignará jamás a la desmembración territorial que sufrió por la guerra de 1879 y lamentaría tener que recobrar de Bolivia lo que debía recobrar de Chile*".

Finalmente, ante el fracaso generalizado de las conversaciones, Bolivia desahució *el espíritu de Charaña* y el 17 de marzo de 1978 rompió relaciones diplomáticas con Chile, anunciando la *internacionalización* del tema marítimo. Cabe recordar que solo faltaba un año para la conmemoración del

centenario del inicio de la Guerra del Pacífico, y Argentina ya había declarado "*insanablemente nulo*" el laudo británico de 1977 que había resuelto unánimemente a favor de Chile el asunto del canal Beagle. De esta forma, la situación internacional para Chile en el primer trimestre de 1978 era, entonces, al menos preocupante.

Las perspectivas que ofrecía Charaña eran interesantes, por la probabilidad de que por dicha vía se pudiera desactivar la HIPÓTESIS VECINAL 2, o posibilidad concreta de tener Chile que enfrentar una guerra con dos países vecinos al mismo tiempo. Arica era una frontera en tensión, con una considerable presencia de medios de combate, con activa participación de la población civil en las planificaciones defensivas y con una gran conciencia de la importancia geopolítica de lo que estaba en discusión. El despliegue bélico peruano, por su parte, era observable a simple vista en la frontera –pasajeros que aterrizaron en el aeropuerto de Chacalluta así lo atestiguaron– y las expectativas de Bolivia por la probable cesión cercana a Arica eran altas. Lamentablemente, esta situación de preguerra contribuía a frenar el desarrollo de la provincia ariqueña y a la gran cesantía y depresión económica que la afectaban. Dar una solución a Bolivia podría traer aparejada una serie de beneficios geopolíticos de variada índole en las relaciones de Chile con el resto de los países americanos, pero también riesgos. El Ministerio de Relaciones Exteriores chileno sostuvo que, desde el punto de vista político-militar, la satisfacción de las aspiraciones de Bolivia –sumada al establecimiento de una zona desmilitarizada y de inviolabilidad garantizada en la frontera norte– disminuiría las probabilidades de las hipótesis de guerra con Perú y Bolivia o de una guerra de HIPÓTESIS VECINAL 3, y permitiría un despliegue estratégico más favorable para enfrentar otras hipótesis de conflicto⁶¹.

Luego de que fracasara Charaña y Bolivia decidiera internacionalizar su demanda marítima, esta nueva estrategia boliviana para llegar con soberanía al mar experimentaría diversas circunstancias, aunque fracasaría definitivamente cuando, en 2018, la Corte Internacional de Justicia de La Haya resolviera por amplia mayoría –luego de una demanda presentada por Bolivia cinco años antes– decretar la plena vigencia del Tratado de 1904 y que Chile no tenía obligación alguna de negociar con Bolivia una salida soberana al océano Pacífico.

iv. Una mirada a la FAP

Los orígenes de la Fuerza Aérea del Perú como fuerza operativa se remontan a 1919, cuando fue creado el Servicio de Aviación Militar (SAM). El mismo año, y al igual como ocurriera con la mayoría de las aviaciones militares regionales de la época, el SAM recibió a una delegación técnica oficial de la aviación francesa, la que influiría en su posterior desarrollo. La fusión con la Aviación

⁶¹ Acta N° 4/1975 CONSUDENA / MINDEF. Sesión del 11 de diciembre de 1975.

Naval dio origen en 1929 al llamado Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), el que en 1936 cambió su nombre por el de Cuerpo Aeronáutico del Perú. Era la época en que, en la base aérea de Las Palmas, en Lima, se dio lugar a la construcción de aviones procedentes de la casa italiana Caproni, misma que debió cesar como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, llegando a continuación material norteamericano en la forma de North American NA-50, Grumman G-21 Goose, Curtiss BT-32 Condor y otros. Posteriormente, en los años 40 la presencia de EE.UU. se acentuaría con el arribo de bombarderos Douglas 8A-3P y Douglas 8A-5, cazas Curtiss P-36C Hawk, más la influencia en el área de entrenamiento bajo la forma de Fairchild PT-19, Stearman PT-17, Vultee BT-13 y numerosos North American AT-6D Texan. Así, el diseño político militar de Washington para las fuerzas aéreas del continente se aplicaba también al caso peruano. Posteriormente, la incorporación de Douglas DC-3/C-47, Beechcraft C-45/AT-7/AT-11, North American B-25 Mitchell, Lockheed PV-2 Neptune, Consolidated PBY-5A Catalina, Lockheed C-60 Lodestar y otros, no haría sino evidenciar aún más la influencia de posguerra de los EE.UU.

En 1950 el CAP fue rebautizado como Fuerza Aérea del Perú (FAP) y durante las próximas dos décadas la institución continuaría recibiendo material estadounidense bajo la forma de cazabombarderos Republic P-47 Thunderbolt, bombarderos Douglas B-26 Invader, transportes medianos Curtiss C-46 Commando y otros.

En 1955 la FAP fortaleció sus cuadros al recibir varios reactores de entrenamiento T-33 y, principalmente, dieciocho cazas North American F-86F Sabre, tipo de aeronave que venía precedida por un interesante historial por sus acciones contra los MiG-15 norcoreanos en la guerra de Corea entre 1950 y 1953. A contar de 1956 comenzarían las entregas de diecisiete HSAL Hawker Hunter de las versiones Mk.52/T.Mk.62, los primeros diez bombarderos medianos a reacción English Electric Canberra, y quince cazas Lockheed F-80C Shooting Star más antiguos. Así mismo, en 1961 el material a reacción se incrementaría con la llegada de los Cessna T-37B de entrenamiento, recibiendo más tarde la versión más avanzada T-37C.

La década de los 60 vio a la FAP recibir nuevas cantidades de bombarderos Canberra, alcanzando a formar un total de no menos de treinta y una máquinas operativas, con las cuales pudo conformar una creíble fuerza de ataque capaz de golpear con comodidad a cualquiera de los países vecinos, volando a alturas inalcanzables para los aviones de combate eventualmente adversarios. También recibió más entrenadores T-33A.

La necesidad de la FAP por incorporar material sofisticado –de acuerdo con los modestos estándares regionales de entonces– se vio ampliamente satisfecha al ser la primera fuerza aérea latinoamericana que logró equiparse con modernos aviones supersónicos, al adquirir en Francia en 1968 una partida del cazabombardero Dassault Mirage 5, que era la versión de ataque a tierra del interceptor Mirage III. Fruto de la negativa de EE.UU. para

transferir un escuadrón de cazabombarderos ligeros Northrop F-5A Freedom Fighter, hacia 1969 el inventario de la FAP acumulaba la no despreciable cantidad de catorce Mirage 5P monoplazas y dos Mirage 5DP de entrenamiento. Estas máquinas fueron complementadas por ocho nuevos Mirage 5P en 1974 y un biplaza 5DP en 1976. Otros diez Mirage 5P –equipados algunos con radares Cyrano IV de combate aéreo y otros con el radar Agave de ataque a superficie–, y dos 5DP serían comprados en 1982, para así hacer un gran total de treinta y dos monoplazas y cinco biplazas en un período de trece años. Anecdóticamente, en 1982 diez ejemplares no modificados de estos cazabombarderos de ala delta serían vendidos a la Argentina para que la fuerza aérea de este país cubriera parte de las numerosas pérdidas sufridas a manos de los británicos en la guerra por las islas Falkland/Malvinas.



Bombardero Canberra de la Fuerza Aérea del Perú

A mediados de la década de los 70, Perú continuó recibiendo asistencia militar estadounidense mediante la entrega de treinta y cuatro Cessna A-37B Dragonfly equipados –a diferencia de lo ocurrido inicialmente con Chile y otros países– con la capacidad de recibir combustible en vuelo, aunque este factor multiplicador de fuerza se haría realidad en la FAP recién en 1988, con la incorporación de un Boeing 707 adaptado como tanquero. Sin embargo, el frustrado reemplazo en los EE.UU. de los antiguos F-86F Sabre y los Hunter Mk.52, y la nueva negativa de Washington en 1975 para transferirle un escuadrón de los nuevos cazas Northrop F-5E/F Tiger II, hicieron que el Gobierno peruano eligiera la alternativa más radical adoptada hasta ese entonces por fuerza aérea alguna en la región, mirando hacia la Unión Soviética como abastecedor principal de parte importante de su material de guerra. Teniendo presente la temperatura política internacional de aquellos años, esto debe entenderse como la entrada de un *proveedor no tradicional* en un mercado tradicionalmente occidental, y también como un alineamiento político limeño hacia sectores orientales, en una época en que desde 1968 el Perú era gobernado por regímenes militares *de facto* de orientación izquierdista, opción que se vio reflejada en similar forma en lo que se refiere al equipamiento de su ejército⁶².

⁶² Un análisis de la época particularmente realista: "El tratado militar recientemente formalizado entre la URSS y el Perú constituye el primer acuerdo de este tipo firmado entre Moscú y un país latinoamericano. Los rusos han

Las adquisiciones que fortalecieron el eje Moscú-Lima se dieron –en lo que a la FAP se refiere– dentro de tres grandes ítems: a) aviación de combate, b) medios de defensa aérea, y c) aviación de apoyo.

En lo referido a aviones de guerra, sin duda lo más trascendente de la nueva relación político-militar se vio traducido en la compra en 1976 de treinta y dos cazabombarderos de geometría variable Sukhoi Su-22M-2K Fitter-F, y cuatro aparatos de entrenamiento de la versión Su-22UM-2D Fitter-E. Poco después, en 1980 serían ordenados dieciséis monoplazas Sukhoi Su-22M-3K Fitter-J y tres Su-22UM-3 Fitter-G de doble cabina. En general, estos aviones fueron entregados con dos cañones internos de 30mm, bombas no guiadas de diverso tipo, lanzadores y cohetes de 40mm y de 57mm, contenedores externos de dos cañones de 23mm y misiles aire-aire de corto alcance de guía infrarroja Atoll. Del mismo modo, la transferencia comprendía contenedores externos de contramedidas electrónicas y de reconocimiento fotográfico. La compra de los Sukhoi Fitter estuvo precedida de ofertas soviéticas para la transferencia a Lima de uno o dos escuadrones de cazas MiG-21bis Fishbed, lo que demuestra claramente los alcances de las intenciones de Moscú respecto de fortalecer su entonces debilitada presencia en América del Sur.



Su-22 y Mirage 5P peruanos (fotograma)

realizado un golpe maestro: ganar una posición en un país cuyo gobierno es diametralmente opuesto al marxismo y lograr una base naval y aérea en la costa del Pacífico, en donde, por vez primera, ellos podrán mostrar su bandera. Por lo tanto, la presencia soviética en el Perú cambia totalmente la situación estratégica en Latinoamérica, que hasta aquí había sido el preservarla para los americanos. Además, la gran cantidad de material bélico que Lima va a obtener... está creando temores, especialmente en Chile, cuyo antagonismo con el Perú viene desde la Guerra del Pacífico (1879-1883) que dio como resultado la ocupación del desierto de Atacama por parte de Chile, zona esta... que es considerada como la Alsacia-Lorena peruana... el presidente Morales Bermúdez les ha dado a los rusos la oportunidad de golpear a los norteamericanos y británicos, competidores de Moscú... El crédito de 700 millones de dólares a 20 años plazo al 2% anual... Moscú lo toma como medios de propaganda... La presencia de los rusos en Perú está dando margen para serios temores en Chile, tanto más cuanto el régimen del general Pinochet está sujeto a un embargo muy estricto, en lo referente a compras de armas, y es prácticamente imposible que Chile pueda encontrar nuevo material militar para protegerse contra el espectacular rearme de su vecino de norte...”, en Le Nouveau Journal (Francia), edición del 7 de enero de 1977.

Si bien se acepta comúnmente que la compra de los Fitter fue la alternativa adoptada por Lima ante la negativa de los EE.UU. para venderle un escuadrón de los deseados F-5E Tiger II, lo concreto es que ambos tipos de aviones no resultaban comparables: el caza estadounidense había sido concebido obedeciendo a una filosofía principalmente defensiva y no ofensiva, como sí lo era la que inspiraba el diseño de los aviones rusos que los aviadores peruanos recibirían efectivamente a contar de 1977. Aparte de estos aviones de ataque, la URSS igualmente proveería nuevos tanques de batalla T-55 –numérica y cualitativamente superiores a cualquiera de la entonces irrelevante arma blindada chilena–, varios aviones de transporte táctico, numerosos helicópteros de amplia capacidad, y partidas de misiles de corto alcance para combate aire-aire. Además, también serían provistas armas defensivas en la forma de misiles de defensa aérea, y sofisticadas unidades de artillería antiaérea de 23mm radárica autopropulsada ZSU-23/4 Shilka.

En lo referido a defensa aérea, la FAP recibió radares de vigilancia P-14F y P-37, con los cuales quedó en condiciones de cubrir sectores de hasta 600 km de alcance. Así mismo, llegaron radares P-15 y PRV-11N, de adquisición y de control de tiro, asociados a varias baterías de lanzadores móviles y estáticos de misiles antiaéreos de mediano S-125 (SA-3 Goa, según denominación OTAN). Las tropas fueron dotadas de misiles portátiles disparados desde el hombro SA-7 y de unidades de artillería antiaérea remolcada de 23mm y 37mm.



Mirage 5P de la FAP

La infraestructura aeronáutica militar peruana –por lo demás– se había orientado hacia su TEATRO DE OPERACIONES SUR –es decir hacia la frontera con Chile–, mejorando y creando bases aéreas desde Lima hacia el sur. En esta geografía meridional existían, fuera de las bases principales en Las Palmas, Jorge Chávez, Pisco y La Joya, otra veintena de aeródromos y numerosas pistas secundarias. En cuanto a su inventario aéreo de combate, y especialmente para operaciones estratégicas y de contra fuerza aérea ofensiva, con su material aéreo la FAP estaba en condiciones de alcanzar cualquier blanco situado en el TEATRO DE OPERACIONES NORTE chileno, operando desde pistas e instalaciones que generalmente estaban fuera del alcance de los pocos aviones de

ataque de la FACH. De acuerdo con las mismas apreciaciones, la FAP también empleaba cinco Hawker Hunter sobrevivientes de la partida original, más veinticinco A-37B y veintitrés T-37, todos los cuales perfectamente podían ser empleados en operaciones de teatro y de apoyo a sus fuerzas de superficie o navales. Por otro lado, sus capacidades en aviación de transporte capaz de operar con fuerzas especiales o de sostener el intenso tren logístico que una guerra sin duda requeriría, resultaban ser muy superiores a los números chilenos⁶³.

Respecto de la aviación de apoyo, también la Aviación del Ejército, la Aviación Naval y la Policía Nacional fueron beneficiarios de la transferencia de material soviético. En general, puede decirse que en 1978 se incorporaron dieciséis transportes medianos Antonov An-26 Curl, los que fueron reemplazados a contar de 1986 por quince ejemplares de los superiores An-32 Cline (y por a lo menos otros diecinueve más llegados en los años siguientes). Años después otras compras se harían efectivas, especialmente de helicópteros de combate y armamento. Adicionalmente, seis helicópteros pesados (para transportar hasta setenta infantes armados) Mil Mi-6A Hook llegaron para la FAP en 1978, más otras unidades para el Ejército.

Pero no solo en la URSS la FAP buscó material para dotar a sus líneas de apoyo. Los años 70 también vieron cómo la institución concretó adquisiciones de grandes cantidades de material de transporte y helicópteros, en proporciones desusadas para cualquier fuerza aérea de la región. Ocho C-130 Hercules/L-100, dieciséis DHC-5 Buffalo, catorce DHC-6 Twin Otter, diecisiete Pilatus PC-6 Turbo Porter, cincuenta helicópteros estadounidenses y franceses, entre otros, dan cuenta de acelerados planes de potenciamiento y de la magnitud armamentista del esfuerzo peruano.

v. La FACH ante la crisis con Perú: comienza un proceso de fortalecimiento

La situación general del estado de alistamiento de la FACH durante lo más relevante de este período de crisis con el Perú, estaba por debajo de las metas propuestas⁶⁴. A fines de 1973 recién se estaba pensando en el diseño de futuros programas e implementación de actualizaciones en numerosas áreas operativas hasta ese momento deficientes, tales como armamentos para el combate aéreo, modernos aviones interceptores, pistas de redespiegue en el norte asociadas a las instalaciones principales de Antofagasta, una nueva base aérea en Iquique, radares de vigilancia del espacio aéreo, etcétera⁶⁵. Las grandes carencias que aún existían a esta fecha se explicaban, principalmente, por las

⁶³ INFORME SOBRE SITUACIÓN DE FRENTE AÉREO, 1976, EMGFA.

⁶⁴ Oficio, 17 de agosto de 1976, SITUACIÓN OPERATIVA Y LOGÍSTICA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, del CJFA al MIN-DEF.

⁶⁵ Ver, en este mismo trabajo, Capítulo IV UNA FUERZA AÉREA NO SE IMPROVISA.

escasas disponibilidades presupuestarias y por las dificultades políticas para acceder a los principales mercados proveedores de equipos militares.

Por su parte, la opinión de los especialistas chilenos era que la FAP se encontraba empeñada en un proceso de expansión tendiente a modernizar y reequipar sus unidades con material de avanzada tecnología, para alcanzar la superioridad aérea que les permitiera enfrentar con éxito un conflicto bélico de objetivo limitado⁶⁶. Destacaba especialmente en esta mirada la llegada a Perú del material de ataque Sukhoi Su-22 provisto por los soviéticos, el que incrementaría notablemente sus ya superiores capacidad de ataque.

Cabe adelantar que, en la misma época en que se producía el rearme peruano, Chile también recibía aviones F-5E/F y A-37B, y hacía acelerados preparativos de defensa en su frente norte, en un proceder que pretendía al menos ponerse al día en su ya tradicional retraso en materias de equipamiento mínimo.

En cuanto a la capacidad propia de la FACH, hasta 1974 los medios de combate de primera línea estaban agrupados en el Ala N° 1, en Antofagasta, que era la principal instalación operativa de la Fuerza Aérea en el norte. El tradicional Grupo de Aviación N° 1, que operaba unas pocas unidades de entrenadores Texan desde la base del interior en Alto Hospicio, cercana a Iquique, contribuiría con el impulso inicial para que, el 3 de marzo de 1975, se creara el Ala N° 4, al mando de su comandante interino, el coronel de aviación (A) Benjamín Opazo Brull, y que estaría establecida en las nuevas instalaciones de la base conocida como Los Cóndores-Chucumata, en un sector aledaño a la costa, algunas decenas de kilómetros al sur de Iquique. En esta nueva base del aeropuerto de la histórica ciudad, el 13 de marzo del mismo año asumiría el mando del Grupo N° 1 el comandante de grupo (A) José Luis Muñoz Pérez, y el del Grupo N° 4 el comandante de grupo (A) Sergio Contardo Flores⁶⁷.

Cuando en 1978 se produjo la salida del general Gustavo Leigh, yo era coronel y agregado aéreo en Uruguay. Entonces, fui ascendido a general de brigada aérea y destinado a la base aérea Cerro Moreno, en Antofagasta.

Anteriormente había sido comandante del Grupo N° 1, en Iquique, y responsable del cierre de la tradicional base aérea Los Cóndores, que estaba en Alto Hospicio. La idea era que se iba a construir una nueva base aérea en Chucumata.

Las instalaciones de la nueva base serían del tipo porta-camps de muy rápida habilitación. Estos eran paneles prefabricados para diferentes funciones: oficinas, salas de briefing, de reuniones, comandancias, casinos, enfermería, lavandería, etc.,

⁶⁶ INFORME SOBRE SITUACIÓN DE FRENTE AÉREO, 1976, EMGFA.

⁶⁷ Oficio, 20 de marzo de 1975, INFORMA SOBRE TOMA DE MANDO EN UNIDADES, del Comando de Combate. Muy ilustrativo resulta, también, el artículo en dos partes del CDA (AD) HERNANDO L., Carlos: *Base Aérea Los Cóndores. Grupo N° 1. Traslado desde Alto Hospicio*, publicados por revista FUERZA AÉREA, N° 224 y 225, editorial FACH, 2001. Santiago

además de hangares y talleres. Algunos de ellos, como el hangar de operaciones, se trasladaron desde Alto Hospicio. Fue un trabajo titánico donde participaron oficiales y personal, codo a codo, en el armado y habilitación de las dependencias.

Al momento de iniciar la construcción de la pista en Chucumata, yo me encontraba trabajando en el Ministerio de Obras Públicas, lo que me permitió tener mucha participación para desarrollar el proyecto conforme a las necesidades de la institución.

En ese tiempo, la Fuerza Aérea funcionaba por Alas. Por lo tanto, se creó el Ala N° 1 con asiento en Cerro Moreno y Ala N° 4 en Chucumata. Las Alas tenían responsabilidad operativa y logística sobre los medios aéreos y de apoyo asentados en ella.

Para elegir el lugar donde levantar Chucumata se ubicó una zona cerca del mar, aunque esta tenía la dificultad de estar al alcance de probables ataques de fuerzas navales. Sin embargo, era la mejor opción, considerando las pocas posibilidades de encontrar otros lugares de la región con habitabilidad para oficiales, personal y familias.

GBA (A) Benjamín Opazo Brull⁶⁸

Luego de la llegada a Chile en 1975 de la primera partida de dieciséis reactores de ataque Cessna A-37B, el inventario de aviones de combate de la FACH llegaría a sumar una cincuentena de aeronaves de los tipos Hawker Hunter, A-37B y Vampire, más ocho aviones de transporte mediano y pesado, y una treintena de otros tipos de transporte liviano, aviones de guerra antisubmarina Grumman Albatross, unos veinte helicópteros y cerca de ochenta aviones ligeros de otros tipos. Todavía estaban por llegar los primeros aviones F-5E y otras unidades de los Dragonfly, con los cuales se esperaba aumentar el inventario de combate con treinta y seis nuevos aviones.

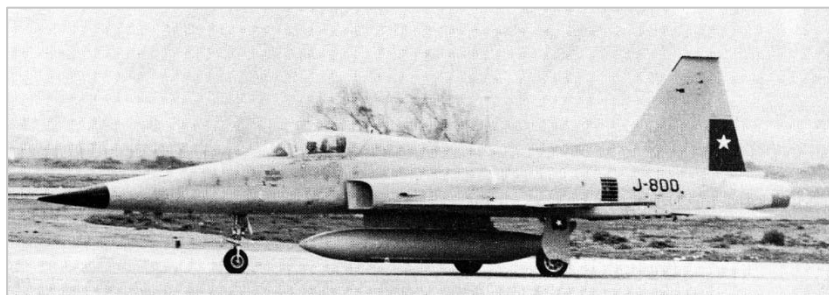


Los dos primeros Cessna A-37B Dragonfly de la FACH

⁶⁸ Entrevista de 2 de abril de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino e Iván Siminic.

En materias relacionadas con la base aérea de Antofagasta y la nueva base en Iquique, se encontraba en plena ejecución un plan de mejoramiento integral de estas instalaciones, habida consideración de la próxima entrada en servicio de los F-5E y la segunda partida de A-37B. El desarrollo de bases aéreas secundarias en la zona interior del desierto atacameño estaba también cumpliéndose de acuerdo con lo programado, esperándose que durante 1976 a lo menos dos de estas quedarán habilitadas para operaciones aéreas normales. También estaba en ejecución permanente en el área de las comunicaciones el llamado PROYECTO RAYO, un programa cuya concepción se remontaba a 1972 y que tenía por objeto dotar a la Fuerza Aérea de una completa red de telecomunicaciones estratégicas y tácticas que permitiera el enlace de todas las dependencias de la institución entre sí, y de esta con las autoridades nacionales⁶⁹.

En materia de vigilancia del espacio aéreo, estaba presupuestado que durante el segundo semestre de 1976 se encontrarán en servicio activo cuatro radares instalados en puntos estratégicos del norte. Se desarrollarían también centros de mando y de control de operaciones aéreas, y una red de observadores terrestres distribuida en distintos sectores del desierto, capaz esta última de dar aviso ante incursiones de la aviación adversaria. Finalmente, los escasos medios existentes de artillería antiaérea –más de un centenar de anticuados e ineficientes montajes dobles y cuádruples– estaban dispuestos solo para la defensa de bases, aunque se avanzaba en la construcción de unos cincuenta afustes de piezas dobles y triples por parte de una empresa civil nacional – como se verá más adelante– empleando cañones de aviación dados de baja años antes, entre otras soluciones.



J-800: el primer F-5E Tiger II chileno

Todas las medidas de alistamiento someramente descritas estaban en debida consonancia tanto con los planes de desarrollo propios de la planificación estratégica de la Fuerza Aérea, como con las medidas preventivas defensivas adoptadas desde la conducción política-estratégica nacional en el sentido de tener que fortalecer el frente norte ante las altas probabilidades de que el Perú

⁶⁹ El PROGRAMA RAYO se concretó a fines de 1976, con la llegada a Chile de los equipos necesarios, su ensamblaje, puesta a punto y entrega a todas las Alas de la Fuerza Aérea.

decidiera iniciar acciones bélicas en contra de Chile⁷⁰. En este último aspecto, el 8 de marzo de 1974 la Junta de Gobierno había impartido instrucciones para tomar medidas de alistamiento ante la amenaza peruana a la soberanía nacional⁷¹. Dentro de estas medidas estaba la creación de la REGIÓN MILITAR NORTE (RMN)⁷² en Antofagasta, la que debería pasar a formar parte del TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO (TONC) en caso de peligro de guerra. Además, se dio al Norte Grande prioridad principal en la acción de los frentes y se ordenó buscar soluciones a las principales vulnerabilidades que afectaren, directa o indirectamente, a las empresas estratégicas situadas en el TONC. De acuerdo con esto, a contar del 18 de marzo siguiente, la Fuerza Aérea adoptó sus propias medidas de alistamiento⁷³.

Con respecto a las reales posibilidades de *acción bélica* a contar de este período, y más allá de los fríos números y datos, interesante resulta conocer la opinión del entonces jefe de la oficina de Planes de la Dirección de Operaciones, coronel de aviación (A) Fernando Matthei Aubel –quien llegaría ser comandante en jefe de la Fuerza Aérea en el período 1978-1991–, en sendas exposiciones hechas por estamentos militares en mayo ante el jefe de gobierno –el general Pinochet– a propósito de la posibilidad de que Chile entrara en guerra con los peruanos o realizara contra estos un ataque preventivo⁷⁴:

... En caso de guerra, el Ejército solamente verá aviones enemigos, nunca un avión chileno. En el norte tenemos una sola pista habilitada en Antofagasta y los peruanos tienen veinticuatro bombarderos Canberra que pueden volar a 41.000 pies de altura, llevando ocho bombas de 1.000 libras cada una. ¿Cómo van tener tan mala puntería como para no pegarle con una bomba a la pista? Imposible. Por otra parte, la Fuerza Aérea peruana es cuatro o cinco más poderosa que la nuestra: tienen más aviones Mirage que nosotros Hunter y tienen además F-86 y Hunter Mk.4. Con todo, lo importante no es su poder, sino el hecho de que nosotros ni siquiera vamos a poder despegar. Teniendo ellos la iniciativa, obviamente van a bombardear la única pista que tenemos. Y por falta de radares para detectarlos, recién vamos a enterarnos del ataque cuando las bombas nos estén cayendo encima. Tampoco tenemos cañones antiaéreos, misiles antiaéreos ni otros equipos para defender la base. Hasta ahí llegamos, y hasta ahí llegó la guerra de la Fuerza Aérea de Chile. Esa es

⁷⁰ La amenaza aérea boliviana, por su parte, era de escasa entidad. Principalmente por falta de infraestructura y bases aéreas apropiadas, solo podría ejecutar acciones de apoyo táctico en áreas fronterizas. Sus principales aviones de combate eran siete F-51D Cavalier (Mustang), menos de una decena de F-86F Sabre ex venezolanos y diez Lockheed CT-33 Silver Star, esta última la versión para Canadá del T-33 Shooting Star. Con sus Silver Star, Bolivia podría haber alcanzado algunos objetivos dentro del TON chileno.

⁷¹ Oficio, 18 de marzo de 1974, ORDENA MEDIDAS DE ALISTAMIENTO OPERATIVO, del CJFA al Comando de Combate.

⁷² La RMN fue creada por Decreto Supremo (Defensa) N° 432 de 27 de noviembre de 1975, para favorecer la conducción conjunta y constituir un mando superior que, desde la paz, estudiara, elaborara y coordinara la planificación de guerra y la conducción conjunta de las operaciones, y controlara la preparación de los medios y desarrollara ejercicios de comprobación.

⁷³ Oficio, 18 de marzo de 1974, ORDENA MEDIDAS DE ALISTAMIENTO OPERATIVO, del CJFA al Comando de Combate.

⁷⁴ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 194 y 195. La Tercera-Mondadori.

nuestra situación y quería que Ud. la supiera, para que después no se diga que no le advertimos. Puedo garantizar que los peruanos harían pedazos a la Fuerza Aérea de Chile durante los primeros cinco minutos de la guerra.

vi. Nuevas dificultades con Lima

Si bien a fines de 1975 la esperada guerra contra Chile no se produjo, durante el año siguiente las cosas no se dieron fáciles en el escenario de la complicada frontera norte. Por lo pronto, cuando en Perú el descontento interno y las diferencias entre los integrantes de la cúpula militar daban pábulo a que ocurriera el *Tacnazo* de Morales Bermúdez contra Velasco, Chile avanzaba en las conversaciones con Bolivia sobre salida al mar, como consecuencia del Abrazo de Charaña de inicios de ese año. Luego de que en agosto de 1975 se instalara una comisión bilateral entre La Paz y Santiago y se planteara el intercambio territorial como base de una solución, en diciembre siguiente Perú se opuso a esta alternativa y ofreció, en cambio, establecer sobre la ciudad de Arica un régimen de administración trinacional.

El año 1976 también fue particularmente fértil en asuntos que mantendrían las diferencias entre Perú y Chile en niveles muy presentes. Aún no conjurado del todo el deseo revanchista de algunos sectores sociales y militares peruanos, algunas de las percepciones consideradas en Chile eran⁷⁵:

- 1) Que la negativa de Santiago a la idea peruana de internacionalizar Arica –luego del Abrazo de Charaña– podía ser utilizada por Lima como excusa para incentivar su presión militar o para llegar a la guerra misma⁷⁶;
- 2) Que el factor ideológico partidista atizara las pasiones peruanas;
- 3) Que la URSS apoyara el armamentismo peruano como medida para desestabilizar el antimarxista nuevo régimen militar gobernante en Chile;
- 4) Que en Panamá hubiera miles de efectivos cubanos dispuestos a apoyar las eventuales acciones peruanas de invasión.

Como fuera, hubo una serie de incidentes que llevaron la situación a indeseables extremos.

Uno de los efectos de las negociaciones tripartitas por extensiones concretas de terreno en el norte fue dar al inminente centenario de la Guerra del Pacífico un significado de mayor urgencia, lo que se reflejó en que

⁷⁵ Mencionado por ARANCIBIA, Patricia, en *Chile-Perú, una década en tensión*, capítulo final, diario La Segunda, serie histórica, p. 4, edición del 24 de agosto de 2007, citando a ediciones de ese año de las publicaciones *Defense and Foreign Affairs Daily* y *Aviation Week and Space Technology*.

⁷⁶ Oficio de 16 de agosto de 1976, RELACIONES CHILENO-PERUANAS, del Embajador de Chile en Lima al Ministro de Relaciones Exteriores.

permanentemente estuvieran en la palestra las ganancias territoriales de Chile a raíz de la guerra del siglo anterior. Ya no se trataba de que en esos días de los años 70 Perú atacara a Chile por un ánimo revanchista reactivado por la mera circunstancia de la conmemoración de un centenario muy simbólico, sino que –y reflejando lo que sucedía en tiempo real– nuevamente estaba en juego en las conversaciones el estatus futuro de tierras –Arica– que eran consideradas por Lima como *irredentas*, o sea recuperables por razones históricas. Con todo, como la salida propuesta por los peruanos para Arica no fue aceptada, el 17 de marzo de 1978 Bolivia volvió a romper relaciones diplomáticas con Chile, anunciando –como ya fue dicho– la *internacionalización* del tema marítimo.

Fue también en 1978 que la situación con Perú volvió a complicarse, a propósito de que Chile estaba viviendo la compleja coyuntura derivada de la total renuencia argentina a acatar el laudo de 1977 sobre el canal Beagle. En el momento en que Chile se preparaba con todo para defenderse de un ataque militar argentino, en el Perú se produjeron varios hechos potencialmente explosivos que, a lo menos, abollaron la relación bilateral, aunque la posición oficial de Lima era que no debía usarse la proximidad de la conmemoración de la guerra de 1879 como excusa para especular con el supuesto abanderamiento peruano con la causa de Buenos Aires contra Santiago.

Uno de estos incidentes fue la acusación que en octubre de 1978 recayó en un ex suboficial de la Fuerza Aérea del Perú, el que fue sindicado de estar espionando para Chile, supuestamente vendiendo a la embajada chilena en Lima información relativa a la base aérea La Joya, situada en el sur del país. El incidente llevó al juicio y fusilamiento de este funcionario, y a la posterior expulsión del embajador chileno.



Petrolero AOG-54 Beagle, de la Armada de Chile (Revista de Marina)

Otra cuestión muy intrincada fue la relativa a la acusación de espionaje que recayó sobre dos oficiales navales chilenos que viajaban a bordo del buque

petrolero AOG-54 *Beagle*, unidad de la Armada que en la segunda semana de diciembre de 1978 –tiempos extremadamente críticos, por cierto– había reca-lado en el puerto de Talara para recibir combustibles que la Marina había com-prado en Perú. El día 14, el comandante y el segundo comandante del *Beagle*, más un cabo de la agregaduría naval chilena, y mientras iban a bordo de un automóvil de la embajada chilena y circulaban en las afueras de la base aérea El Pato –lugar de asentamiento de los nuevos Sukhoi Fitter– fueron detenidos bajo la acusación de estar en el camino público haciendo fotografías de esos aviones. Luego de gran revuelo mediático, los oficiales chilenos fueron expul-sados del país y el *Beagle* zarpó de vuelta a Chile con un nuevo comandante, siendo objeto de constante acoso aéreo y naval peruano mientras se mantuvo navegando en aguas de este país⁷⁷.

El incidente del *Beagle* fue probablemente el principal elemento acti-vador de una breve –pero contundente– crisis bilateral en este período, e in-volucró a contar del 17 de diciembre una serie de medidas militares de gran espectacularidad por parte de las tres ramas de la armas peruanas, lo que hizo temer que Lima pudiera haber reevaluado de emergencia su inicial pasividad o neutralidad ante la crisis chileno-argentina, la que en esta misma fecha –y esto era evidente y público– estaba a punto de estallar justamente a propósito de –*¡oh, coincidencias!*– las diferencias sobre el canal austral del mismo nom-bre. La hipótesis vecinal máxima que tanto temía Chile –y para la cual aún tenía un dispositivo militar defensivo activado en el extremo norte– recibía de esta forma un probable *elemento acelerante* capaz de reencender en la relati-vamente quieta fogata de las relaciones vecinales chileno-peruanas poderosas llamas que nadie en su sano juicio deseaba avivar.

Si bien el que sería el día crucial en las aguas del canal Beagle –22 de diciembre de 1978– transcurrió sin que estallaran las hostilidades, la crisis con el Perú continuó su propia dinámica, azuzada nuevamente la prensa y parte de la opinión pública de ese país por los recientes acontecimientos, y todavía en curso de conmemoración los 100 años de la Guerra del Pacífico. Durante los actos de recuerdo de este conflicto, Perú ciertamente hizo alarde de su fuerza militar y mantuvo su discurso agresivo, pero nada más grave que eso sucedió. La situación de crisis finalmente concluyó con la llegada del nuevo gobierno democrático del que sería el segundo mandato de Fernando Be-laúnde Terry, iniciado el 28 de julio de 1980. Además, la tradicional pobreza de medios materiales que había afectado a las Fuerzas Armadas chilenas du-rante gran parte de la segunda mitad del siglo XX, estaba en camino de ser paliada, y si bien la diferencia de potenciales todavía se manifestaba amplia-mente en favor del Perú, el análisis de costo-beneficio de iniciar una guerra contra Chile resultaba ser aún más incierto de lo que pudo haber sido entre 1973 y 1975, los *años duros*. La oportunidad de haber sometido a Chile por una guerra de revancha nacionalista –y alentada por sectores extremistas de

⁷⁷ PARVEX, Guillermo (2018) *1978 El año que marchamos a la guerra*, p.146-148, 4a. edición, febrero de 2019, Edi-ciones B, Santiago, recoge testimonios del acontecido viaje de regreso del buque *Beagle* a Chile desde Perú.

la sociedad peruana, que también buscaban disfrazar una aguda situación interna⁷⁸— simplemente ya había pasado.

vii. Argentina decide tirar del mantel en 1978

En 1977, la situación vecinal con Argentina —a ojos del general Pinochet— era “*excelente*”. Así lo detalla, al menos, un informe sobre una reunión de apreciación internacional presidida por el jefe de Estado chileno y efectuada en un recinto militar en la ciudad de Quillota en abril de ese año⁷⁹. El mismo documento señalaba que, pesar de que los vínculos eran “*óptimos, estrechos y cordiales*”, se temía un deterioro de las relaciones cuando, en el futuro, se conociera el fallo del arbitraje en el caso del Beagle. En estas mismas fechas, el propio general Gustavo Leigh, comandante en jefe de la Fuerza Aérea y miembro de la Junta de Gobierno, hacía una visita profesional a Argentina, invitado por su homólogo trasandino. Además, se esperaba que el propio Pinochet visitara oficialmente Buenos Aires, invitado por el general y jefe de Estado argentino, Rafael Videla. También, en materia de obras públicas estaba el tema de la construcción binacional del camino internacional que uniría ambos países y —en ningún caso menos importante— la propia Fuerza Aérea enviaba a sus dos estratégicos transportes Lockheed C-130H Hercules a inspecciones y reparaciones IRAN⁸⁰ a la base aérea de El Palomar, en Buenos Aires⁸¹.

Retrospectivamente, cuando en 1971 el tema de la controversia por canal Beagle y las islas ubicadas al sur de este había quedado en manos de la corte arbitral de cinco especialistas, este fue un nuevo paso delante de confianza en el sistema de solución pacífica de controversias en que se habían embarcado argentinos y chilenos —por lo menos en lo formal— desde hacía largo tiempo. A pesar de los numerosos incidentes de múltiple naturaleza a lo largo de años de relaciones, *la sangre no había llegado al río* entre ambos países, exceptuando, claro está, el asesinato del teniente de Carabineros Hernán Merino Correa en 1965 por gendarmes argentinos, en el incidente de Laguna del Desierto.

⁷⁸ Hacia agosto de 1978, una apreciación militar estratégica del EMDN chileno hacía referencia, en relación con Perú, de la amplia serie de problemas internos, especialmente por las diferencias entre la asamblea constituyente recién electa y los miembros del gobierno militar, aumento de desórdenes callejeros, presiones sindicales, huelgas de sectores sociales y productivos, pérdida de aprecio de los sectores militares frente a la nueva democracia que venía, restricciones económicas acentuadas por el exagerado armamentismo, presiones de Washington para volver a la democracia, la presión del armamentismo ecuatoriano, etc. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICA INTERNACIONAL Y VECINAL DEL PAÍS AL 8 DE AGOSTO DE 1978, EMDN, MINDEF.

⁷⁹ Oficio, 20 de abril de 1977, INFORMAS SOBRE REUNIÓN GUARNICIONAL EFECTUADA EN QUILLOTA, del comandante del Ala N° 2 al Comando de Combate.

⁸⁰ IRAN, acrónimo de *Inspect, Repair As Necessary*.

⁸¹ Por ejemplo, el C-130H N° 995 estuvo en El Palomar por ocho días a contar del 13 de septiembre de 1977, comisión autorizada por DS (Aviación) N° 905 de 12 de septiembre de 1977. La comisión del otro C-130H, el N° 996, fue autorizada por DS (Aviación) N° 948, de 21 de septiembre de 1977, por un total de diez días.

El 18 de febrero de 1977 los jueces de la Corte Internacional de Justicia de la Haya emitieron su fallo unánime en favor de Chile. El 2 de mayo siguiente, la reina británica dio a conocer la decisión a las partes. Mientras Santiago celebró sin mayores aspavientos el contundente triunfo, el día 3 el canciller trasandino César Guzzetti expresó las reservas de la Casa Rosada frente a la decisión arbitral: “ningún compromiso obliga a cumplir aquello que afecte intereses vitales de la Nación o que perjudique derechos de soberanía que no hayan sido expresamente sometidos a la decisión de un árbitro”⁸².

De esta forma, Argentina optó por plantar un enigma de efectos dilatorios, esto es una alternativa que estaba claramente fuera de todas las reglas del juego. En tal sentido, dijo que ‘daría a conocer su posición oficial’ sobre el fallo ‘en algún momento dentro del plazo de nueve meses que la corte había establecido para la ejecución de lo resuelto’. Esto, según el criterio trasandino, en ningún caso era lo mismo que decir que, en ese plazo, se pronunciaría sobre si ‘aceptaría o no’ la sentencia. Como fuera, dicho término expiraba el 30 de enero de 1978. Lo que en verdad procedía de acuerdo con las normas vigentes era que, una vez que la decisión fuera suscrita y sancionada por la reina Isabel II y notificada a las partes, el cumplimiento del fallo “*quedaría entregado al honor de las naciones*” involucradas, no cabiendo en contra de él recurso alguno, ni tampoco demoras de ninguna especie para decidir si se lo aceptaba o no, o si había que, primero, opinar acerca de cualquier otro aspecto, que era precisamente lo realizado por Buenos Aires.

Fiel a su palabra, durante todo 1977 Argentina mantendría silencio respecto de la actitud que asumiría finalmente luego de este duro revés judicial internacional, aunque las gestiones que comenzó a hacer apenas se le notificó el laudo hicieron evidente que su gobierno militar no se conformaría con este, por lo menos no sin antes intentar dar vuelta por otras vías tan adverso resultado.

Desde mayo de 1977, en consecuencia, Argentina comenzó a explorar otros cursos de acción que le permitieran hacer menos ominoso el fracaso que le significaba el fallo. Cuatro días después de notificado este, el primer acercamiento se produjo a través de la presencia en Santiago del jefe del Estado Mayor Conjunto trasandino, contralmirante Julio Torti. El personero venía comisionado por el general Videla para reunirse con el general Pinochet, a quien traía una carta personal. En esta misiva, Videla proponía iniciar conversaciones para estudiar la delimitación marítima de los mares australes. Chile aceptó esta proposición, no como una forma de obviar el reciente fallo inglés o de claudicar tempranamente ante los requerimientos argentinos, sino porque la

⁸² Ver la numerosa prensa argentina recogiendo las impresiones de ese día y los análisis de juristas de ese país frente a la declaración de su Cancillería, en CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (directores): *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina 1806-1989*, Tomo XIV, Capítulo 68: El Régimen Militar 1976-1983 / Las relaciones con los países latinoamericanos / Las relaciones con Chile. Centro de Estudios de Política Exterior del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires., versión en línea disponible en www.argentina-ree.com.

delimitación marítima en general era un tema que ya estaba siendo estudiado por varios países, entre ellos EE.UU., Reino Unido y Francia, especialmente por el asunto de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva. Chile, entonces, designó a una comisión presidida por el destacado diplomático Julio Philippi Izquierdo; Argentina hizo lo propio, nombrando al general de ejército Osiris Villegas.

Las comisiones se reunieron en dos oportunidades. La primera vez fue en Buenos Aires el 20 de julio y la segunda en Santiago el 20 de octubre de 1977. Estas conversaciones sirvieron para que ambos países dejaran en claro cuáles eran sus posiciones y qué pretendían en cuanto a la división de los mares australes. Argentina pedía que el límite fuera el meridiano del cabo de Hornos, dejando todas las islas hacia el este para Argentina y las situadas hacia el oeste para Chile. Chile, en cambio, quería que la divisoria que debía correr a continuación de la línea que iba por dentro del canal Beagle, fuera el paralelo que pasaba sobre el punto central de la desembocadura.

Mientras tanto, ambos países ejecutaron actos que pudieron interpretarse como avances unilaterales de *hechos consumados*. En julio de 1977, Chile emitió un decreto supremo que estableció las líneas de base rectas en la zona del Beagle, por las cuales –fundándose en el laudo– delimitó la anchura del mar territorial y Zona Económica Exclusiva⁸³. La Armada también instaló puestos de vigilancia y señales en las islas Freycinet, Nueva y Deceit, y colocó al frente de los mismos a algunos de sus oficiales como alcaldes de mar⁸⁴. Esto fue complementado por la decisión de construir un puerto en la isla de Hornos, concretada en los meses de mayo y junio. El gobierno argentino, por su parte, habría ordenado en junio la colocación de una baliza luminosa en una de las islas Barnevelt, ubicadas en el Atlántico, al sur del Beagle, entre otras medidas tales como la movilización de buques de guerra en septiembre de 1977, y el envío de tropas al sur junto con la intensificación de actividades navales y aéreas en la región en disputa en el mes de diciembre de este año⁸⁵.

En los encuentros bilaterales acordados, Chile hizo presente en forma permanente su voluntad de resolver el asunto de acuerdo con las condiciones fijadas por los tratados vigentes y según lo dispuesto por el laudo, y no mediante salidas alternativas como las que buscaba Buenos Aires, las que en

⁸³ DS N° 416 (RR.EE.), 14 de julio de 1977, DETERMINA LAS LÍNEAS DE BASE RECTAS DEL LITORAL CHILENO, ENTRE LOS PARALELOS 41° SUR Y 56° SUR.

⁸⁴ Ordenanza 1120/26 Dirección del Litoral y Marina de Chile, DESIGNA ALCALDES DE MAR.

⁸⁵ En CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (directores): *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina 1806-1989*, Tomo XIV, Capítulo 68: El Régimen Militar 1976-1983 / Las relaciones con los países latinoamericanos / Las relaciones con Chile. Centro de Estudios de Política Exterior del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires., versión en línea disponible en www.argentina-ree.com. Este último sitio web detalla una serie de provocaciones mutuas en que habrían incurrido ambos países, y dentro de estas numerosas declaraciones del jefe de la Armada argentina, almirante Massera, del embajador chileno en Buenos Aires, Sergio Onofre Jarpa, y una serie de mutuas medidas de presión militar, especialmente durante 1978. También hubo medidas de presión económica, cierre de pasos fronterizos para impedir el tráfico de Chile hacia Brasil, e imposición de tarifas a "bienes de seguridad" argentinos que se dirigían a Chile.

esencia significaban redactar un tratado de límites complementario o derechamente modificadorio del Tratado de 1881. Es decir, Chile buscaba una solución basada en el derecho; Argentina, una solución eminentemente política y, por ende, basada en otras consideraciones de poder, incluido el militar.

La percepción chilena luego de la primera reunión bilateral del 20 de julio fue que lo planteado por Villegas era desproporcionado, aparentemente alejado de todo deseo de llegar a una solución consensuada y de buena fe. Según este enviado, su país solo entraría al estudio de los espacios marítimos con Chile si es que Santiago reconocía que eran litigiosas no solo las islas al sur de la isla Nueva, sino que todas las islas a las que se refería el laudo. El general argentino argumentaba que, como su país aún no daba su consentimiento al fallo, esta sentencia internacional todavía *no regía* y nadie podía afirmar todavía de quién eran realmente las islas y, por ende, aún se podía negociar sobre ellas.

Ante tal interpretación, Chile se negó absolutamente: Santiago reclamaba para sí todo el archipiélago del cabo de Hornos, y solo sobre el respeto a esta convicción es que La Moneda se allanaría a discutir sobre delimitación marítima. El Tratado de 1881 y el laudo de 1977 decían claramente de quién eran las islas al sur del Beagle, y este argumento vertebral era irrenunciable para Chile.

Si bien continuarían las conversaciones radicadas en estas comisiones, Argentina mantendría durante el resto del año la misma posición, por lo que el avance de las negociaciones sería nulo. Según los agentes chilenos —y explicando en parte la displicencia argentina—, los trasandinos estaban confiados porque sobreestimaban las dificultades limítrofes que nuestro país estaba experimentando en el norte, con Perú y Bolivia⁸⁶.

Por otra parte, mientras en la mesa de negociación estas eran las posiciones irreconciliables de las partes, durante el mismo año 1977 la prensa argentina dio cabida a una amplia campaña nacionalista y de exacerbación de los ánimos. Además, informó numerosas veces acerca del alistamiento militar argentino, de acciones de sus fuerzas navales y aéreas en el Beagle —que podían considerarse como de abierta provocación—, y circularon acusaciones mutuas de violaciones de espacios aéreos y marítimos. En otra variante, hubo registros de la solapada intervención argentina en los asuntos bilaterales entre Chile y Bolivia, relacionados con el apoyo trasandino a la causa marítima boliviana.

⁸⁶ CONSUSENA, 22 de marzo de 1977, acta 3/77, 1977, p. 9. Cabe recordar acá el comentario hecho por el funcionario diplomático chileno en Lima en 1978, Demetrio Infante, quien sostuvo que en diciembre de 1978 el presidente Jorge Morales Bermúdez fue sondeado por dignatarios argentinos acerca de su posición acerca de la próxima invasión militar argentina a Chile, rechazando expresamente y de plano dicho primer mandatario a través de su primer ministro, Óscar Molina Pallochía. Ver INFORME ESPECIAL: *Los Años Que Vivimos en Peligro*, TVN, 2018, e Infante, Demetrio (2014): *Confidencias limeñas, Charaña, Espionaje y Algo Más*. Editorial Catalonia, 2014, Santiago.

Los estudios político-estratégicos llevados a cabo en noviembre de 1977 por los organismos competentes chilenos sostuvieron que la situación bilateral sufría un agravamiento evidente. Esto se debía a que en Santiago se estimaba que Argentina dilataba sin fecha su esperado pronunciamiento sobre la resolución arbitral británica y "*buscaba provocar reacciones chilenas para esgrimirlas como justificación para desconocer el fallo de la reina Isabel II o para obtener concesiones de Santiago por la vía del amedrentamiento, para lo cual había desplazado fuerzas militares a sus teatros de operaciones*"⁸⁷.

Este espíritu se vio reflejado en una serie de conversaciones sostenidas a contar de la carta del general Videla entregada el 5 de diciembre de 1977 al general Pinochet por el contralmirante Torti, intentos en los cuales se pretendió por Argentina establecer nuevos criterios de delimitación impuestos como última medida y disponiendo libremente sobre islas que eran chilenas. El día 7 siguiente, el general Pinochet reafirmó la posición nacional en el sentido de no apartarse de los términos del Tratado de 1881 y del laudo. Paralelamente, cierta prensa argentina intensificó las notas de corte alarmista acerca de *involuntarias acciones conflictivas* que podrían ocurrir en el Beagle mientras se estuvieran llevando a cabo las conversaciones bilaterales. Además, ya temprano en enero de 1978 la prensa argentina daba pistas de que Buenos Aires podría declarar nulo el fallo⁸⁸.

En enero de 1978, las estimaciones estratégicas chilenas sostenían que "*la extrema posición argentina*" estaba basada 1) en su conciencia de la falta de real fundamento jurídico para desahuciar el fallo de 1977, 2) por el reconocimiento de su superioridad militar, y 3) por las expectativas de debilidad chilena derivadas de tener que manejar una probable guerra adicional en su frontera norte. Estas alternativas daban pie a los argentinos –siempre según las estimaciones de Santiago– para esperar que Chile diera un paso jurídico o político en falso, que mejorara a última hora la postura bonaerense.

Mientras tanto, el gobierno militar argentino seguía adelante con su campaña de concienciar a su opinión pública respecto de la defensa de lo que ellos creían eran sus derechos irrenunciables. Así, la percepción de Santiago era que las autoridades militares argentinas se habían metido en un *camino sin salida* en el tema del Beagle, el cual no podían desandar sin tener que arriesgarse a sufrir serias críticas internas por parte de aquellos mismos que habían estado azuzando por años en contra de Chile. En efecto, durante cuatro décadas distintas autoridades trasandinas habían estado diciéndole a su

⁸⁷ Directiva 01-78 de Operaciones de la CJFA para ALISTAMIENTO OPERATIVO PLAN TRINCHERA AÉREA.

⁸⁸ La prensa argentina, entre ellos el diario *La Razón*, hizo circular a comienzos de enero la versión de que en el ambiente jurídico bonaerense ya estaba circulando, para hacerle observaciones, un borrador de la declaración de nulidad del laudo de 1977, en CONSUSENA, 6 de enero de 1978, Acta 1/1978 continuación, p. 75. Además, varios días antes de que se conociera la declaración argentina de nulidad, Santiago ya sabía lo que se venía pues así se lo había dicho Videla a Pinochet en su reunión en Mendoza el 19 de enero de 1978. Videla se había justificado entonces diciendo que, como ellos ya lo habían anunciado tantas veces, estaban obligados a declarar nulo el laudo por efectos de política interna, en CONSUSENA, 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 5.

población que la zona en litigio era *de ellos* –de los argentinos– y ahora no podía darse la inmensa paradoja de tener que ser un gobierno militar nacionalista –el de Videla– el que les dijera que eso, en definitiva, no era cierto, lo cual aparecería como un asunto francamente impresentable⁸⁹. Además, en Santiago se estimaba que la autoimpuesta fecha de pronunciamiento trasandino sobre el laudo –el 30 de enero de 1978– no traería buenas noticias para Chile y que probablemente dicha respuesta vendría acompañada de una o más *situaciones de hecho*⁹⁰. Y es que la declaración argentina de ser el fallo de 1977 "*insanablemente nulo*" ya estaba en marcha.

En este sentido, interesante resulta conocer la visión de quien fuera el agregado aéreo chileno en Argentina en el segundo semestre de 1978:

Durante 1978 quedó claro que el objetivo estratégico de los argentinos no era invadir Chile, sino tomarse las islas del sur y que Chile no reaccionara ante tal hecho. Uno de los aspectos que me llamó profundamente la atención fue entender por qué los militares argentinos habían tomado una decisión de esa magnitud, que ponía a todo su país en el problema de tener que prepararse para una guerra. Pude observar que en Buenos Aires había numerosos testimonios de que los militares estaban siendo presionados por estamentos académicos del área de historia y geopolítica, en el sentido de que el laudo arbitral debía ser rechazado. Otro tanto estaban haciendo en dicho sentido poderosos sectores empresariales, llamando derechamente a desautorizar el fallo. Sectores políticos también estaban en esa posición: hubo un llamado que hizo a la Junta argentina el político radical Raúl Alfonsín (quien sería presidente argentino entre 1983 y 1989), el que llamó directamente a tomarse las islas y cesar todas las tratativas diplomáticas con Santiago.

La prensa, por su parte, abiertamente comentaba las compras de material de guerra para las tres ramas de las fuerzas armadas argentinas. En este sentido, fue notoria la cobertura mediática a la llegada de los cazabombarderos Dagger, desde Israel, y sus operaciones iniciales desde Aeroparque, y las medidas militares que se estaban adoptando para lo que venía, incluyendo la preparación de un cementerio con fosas verticales en las afueras de la capital federal y otras medidas de ese tipo. La televisión diariamente acusaba a Chile de agresor y amenazaba con la guerra. Cerca de noviembre de 1978, el ejército argentino invitó

⁸⁹ CONSUSENA, 5 de enero de 1978, Acta 1/1978, p. 48. La naturaleza militar del gobierno de Chile también era un factor a considerar muy delicadamente.

⁹⁰ CONSUSENA, 5 de enero de 1978, Acta 1/1978, p. 47.

a los agregados militares a una ceremonia, en la cual el discurso principal estuvo marcado por la próxima acción militar contra Chile, donde “las fuerzas argentinas daban una lección a Santiago y recuperarían todo el territorio que les pertenecía”. En general, era una situación muy desagradable.

GBA (A) Leopoldo Porras Zúñiga⁹¹



PRIMER EJEMPLAR

Edición de Chile, Número 5 de Mayo de 1977

PRECIO PARA SUSCRIBIR \$ 300

Histórico Fallo del Beagle



EL TRIBUNAL ARBITRAL, EN SU SALA DE SESIONES, ANTES DE EMPEZAR SU TRABAJO EN LA AUDIENCIA DEL 2 DE MAYO DE 1977. EN EL CENTRO DEL FONDO SE VE EL MAPA DEL CANAL DE BEAGLE QUE SERÁ OBJETO DEL FALLO.

La signatura en la Resolución es oficial de la declaración de S. M. y lo Dispositivo del Laudo Arbitral.

Declaración de S.M. Y lo Dispositivo Del Laudo Arbitral

El Sr. Presidente de la Corte Arbitral Dr. Carlos María de Cárdenas, presidente de la Corte Arbitral, en la declaración de S. M. y lo Dispositivo del Laudo Arbitral, declara que el fallo de la Corte Arbitral es definitivo y no admite recurso alguno. El fallo de la Corte Arbitral declara que el territorio que se disputa entre Chile y Argentina, el Canal de Beagle, pertenece a Chile, en virtud de su soberanía y de su dominio histórico, y que el territorio que se disputa entre Chile y Argentina, el Canal de Beagle, pertenece a Chile, en virtud de su soberanía y de su dominio histórico.

Suplemento Especial

- Hablan Pobladores de Islas Lennox y Nueva;
- Cronología del Litigio;
- Jueces, Abogados y Nombres Para la Historia;
- Mapas de Epoca Probatorios de Soberanía Chilena, Incluido el De "El Mercurio" de 1881;
- Emocionante Entrega del Fallo;
- La Reacción Argentina

Exclusivo

Doble Página Color con la Carta Original del Fallo y de la Frontera Chileno - Argentina

(Páginas 8, 39, 40, 41 y 42)

Entrevista a Julio Philipp:

Los Argumentos de Chile

Alargado que el fallo del Tribunal Arbitral continúa los cuatro argumentos fundamentales que se dieron fuerza a lo largo de la historia.

- Tratado de 1881 fijó claramente que pertenecían a Chile las islas del archipiélago del Canal de Beagle.
- Masas aluviales pertenecientes a Argentina, luego del Tratado de 1881, pertenecían a Chile.
- Chile, sucesivamente, ha reclamado soberanía sobre las islas, ante de la República Australiana del Beagle descubierto la existencia de una canal en forma que afectaba la posición de Chile.
- Masas aluviales arenal y arenoso luego de las tres islas, en protesta al descubrimiento de las islas del archipiélago argentino.

El fallo del Tribunal Arbitral declara que el territorio que se disputa entre Chile y Argentina, el Canal de Beagle, pertenece a Chile, en virtud de su soberanía y de su dominio histórico.

CANCELERÍA CHILENA:

"Resuelta la Última Cuestión Limitrofe Pendiente"

El Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Carlos Valdovinoso, declaró hoy que el fallo del Tribunal Arbitral resuelve definitivamente la última cuestión limitrofe pendiente entre Chile y Argentina.

El Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Carlos Valdovinoso, declaró hoy que el fallo del Tribunal Arbitral resuelve definitivamente la última cuestión limitrofe pendiente entre Chile y Argentina.

⁹¹ Entrevista realizada en la AGA el 8 de mayo de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

viii. La defensa militar chilena en un año crucial

A comienzos de 1978, y ante el agravamiento evidente de la situación con Argentina, el Ministerio de Defensa chileno hizo saber ante las más altas autoridades nacionales cuál era la perspectiva que manejaba el Estado Mayor de la Defensa (EMDN). La oportunidad elegida fue la reunión del pleno del Consejo Superior de Seguridad Nacional del 5 de enero.

De acuerdo al EMDN –y según estaba la situación a esa fecha–, la primera conclusión a que se había arribado era que Chile solo tenía considerado enfrentar una guerra contra los vecinos del norte, conflicto cuyas probabilidades de producirse se acrecentaban a medida que se acercaba el año 1979⁹². El dispositivo militar que había sido diseñado para abordar esa contingencia no podía sufrir modificaciones, aun cuando el surgimiento de la crisis del Beagle planteaba el reto de cómo defender el que hasta hacía poco era un improbable e impensado Teatro Sur-Austral. Dentro de tal perspectiva, si la guerra estallaba *inicialmente* solo con Argentina, desguarnecer y debilitar el norte sería un error. Si se quería mejorar o fortalecer la zona austral, sin duda que esto era factible, pero se requería mucho dinero y aceleradas inversiones y trabajos, y esto también era muy improbable porque el consenso era que *plata no había*.

Independientemente de que el conflicto armado se iniciara en el norte o en el sur, este degeneraría en forma *inevitable* en una hipótesis vecinal máxima, la temida HV3. Si el conflicto se iniciaba en el sur, la guerra sería contra los tres vecinos. Si, por el contrario, el conflicto comenzaba en el norte, había probabilidades de que Argentina no entrara directamente a la batalla, sino que actuara de forma similar a como lo había hecho en la Guerra del Pacífico, esto es condicionando su neutralidad a obtener ganancias en la zona austral, como mínimo.

Militarmente, entonces, y de acuerdo con el cálculo y diferencia de potenciales y demás antecedentes disponibles, Chile estaba en condiciones aceptables de enfrentar una HV2 contra Perú y Bolivia, pero "*en ningún caso*" una HV1 con Argentina, ni mucho menos una HV3⁹³. La conclusión era –

⁹² En este sentido, la Fuerza Aérea había informado a las autoridades nacionales de defensa acerca del incremento de los contactos nocturnos de radar en las zonas de Antofagasta e Iquique, en condiciones muy sospechosas, especialmente por las alturas y rumbos seguidos, y ante los cuales había reglas de enfrentamiento acotadas. Ver CON-SUSENA 5 de enero de 1978, Acta 1/1978, p. 52.

⁹³ La imposibilidad material de Chile ante una HIPÓTESIS VECINAL MÁXIMA –o HV3– durante 1978, queda de manifiesto a lo largo de toda la presente investigación como un hecho de la causa. Son numerosos los testimonios y documentos que dan cuenta de esa visión. De los análisis político-estratégicos conocidos, que están por escrito y que reflejan la situación de 1978 de acuerdo a las circunstancias específicas de esos días, ver, como ejemplo, el ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 10 DE ABRIL DE 1978, MINDEF, por comité del EMDN integrado por miembros del EMGE, EMGA y EMGFA: según este colectivo, "*no tenemos posibilidad alguna de enfrentar bélicamente una HV3; además de la derrota, ello nos traería amputaciones territoriales en el norte y en el sur*".

entonces— que la posibilidad de hacer frente a una hipótesis vecinal máxima era prácticamente nula. Ante esta alarmante conclusión, una de las premisas básicas derivadas era que correspondería al frente diplomático nacional extremar sus esfuerzos para aminorar la probabilidad de guerra con Argentina o evitar que la crisis con Buenos Aires se agravara⁹⁴. El propio Augusto Pinochet, que presidía el Consejo, se refirió claramente no solo al panorama general, sino que a la política de fondo que debía seguir el país en lo sucesivo ante la emergencia, la que ya era amenazada por la guerra:

Una situación peor a aquella en que se encontraba Chile en 1879... Una posición al borde de un conflicto, con una mala posición mundial y otra serie de factores negativos. Aparte de esto, tenemos un frente bélico incapaz de afrontar una guerra ante tres países.

Lo único de que disponemos para poder enfrentar la situación son dos elementos. Uno, la cohesión nacional demostrada en la Consulta⁹⁵... que demostró al mundo que el país está totalmente sólido, cohesionado y listo para actuar... para cualquier tipo de agresión... Eso deben estar pensando en este momento el señor Massera... y probablemente también Agosti, como lo mismo el presidente Videla... El resultado de la Consulta tiene un impacto en la Argentina, como ya lo dijo el diario Clarín.

¿Cuál otro medio nos queda? El frente diplomático. Es, a mi modo de ver, el que juega un papel fundamental. Es el único que debe actuar en forma muy enérgica, con mucha iniciativa y, sobre todo, con mucha ponderación para evitar que nos veamos mezclados en un problema grave⁹⁶.

Dentro de esta perspectiva estratégica cabía interpretar, entonces, los movimientos militares tridimensionales que se sabía que Argentina estaba haciendo en las zonas sur y austral, especialmente de movimiento de tropas y acopio de medios y recursos. Se estimaba que eran una forma de presionar a Chile para que La Moneda aceptara condiciones contrarias a su postura original de apego irrestricto al laudo de 1977 y al Tratado de 1881. Además, se reafirmaba que había que tener precaución ante las actividades argentinas, sobre todo a nivel de una eventual reacción chilena en falso que diera pie a

⁹⁴ Los análisis del CONSUSENA son amplios y uniformes en considerar que la fortaleza nacional chilena debía basarse en las posibilidades ofrecidas por el derecho internacional, tanto a modo de acción como de reacción frente Argentina, y siempre considerando la alternativa militar como una probabilidad indeseable. Adicionalmente, la opinión del JEMDN, el general de aviación Nicanor Díaz Estrada, era que Argentina nunca había ganado territorios mediante la guerra y que, por su idiosincrasia, lo pensarían mucho antes de ir a la guerra con Chile. Ver CONSUSENA, 5 de enero de 1978, Acta 1/1978.

⁹⁵ Luego de cinco años del Golpe militar a Salvador Allende, en un escenario de rechazo y cuestionamientos internacionales, se realizó una consulta nacional que conminaba a los chilenos a apoyar o no la legitimidad y el actuar del régimen. Los ciudadanos debían optar por SÍ o NO. En un contexto completamente restringido, con partidos políticos proscritos y con una sociedad controlada, se realizó el plebiscito. La opción SÍ se impuso con más del 76% de los sufragios, situación que permitió consolidación del proceso de institucionalización conducido por Augusto Pinochet Ugarte. Ver Biblioteca del Congreso Nacional: "Consulta Nacional otorga respaldo a régimen militar", en *Historia Política / Procesos Eleccionarios*, en web.

⁹⁶ CONSUSENA, 5 de enero de 1978, Acta 1/1978, p. 64 y ss.

Buenos Aires a presentar ante la comunidad internacional a Santiago como agresor o iniciador de vías de hecho.

En resumen, la posición estratégica de Chile y los cursos de acción que debían elaborarse serían, por una parte, defender los derechos territoriales nacionales en la zona austral mediante negociación diplomática y, por la otra, alcanzar y mantener un apresto militar defensivo, procurando evitar un conflicto vecinal⁹⁷.

Aún con las dificultades estructurales existentes para defender el sur ante probables acciones de fuerza argentinas, cada rama de las Fuerzas Armadas chilenas había tomado –principalmente durante el segundo semestre de 1977– una serie de medidas de reforzamiento de sus efectivos destacados permanentemente desde Concepción al sur y en el Teatro Austral. Dentro de las principales medidas adoptadas por la Fuerza Aérea, por ejemplo, estuvo la activación efectiva del Grupo de Aviación N° 12 en Punta Arenas, además de establecer una serie de reglas de estricto control en caso de violaciones del espacio aéreo por parte de la aviación civil o militar argentina –similares a las adoptadas en el frente norte–, en las que predominaba el ánimo de no enfrentamiento y no agravamiento de la situación, sobre todo considerando las particularidades geográficas y meteorológicas de la navegación aérea en dicha zona. La Armada, por su parte, había fortalecido con infantes de marina algunas de las islas y tenía duras reglas de enfrentamiento para el caso de que se produjera una intentona argentina sobre ellas⁹⁸.

El miércoles 23 de enero de 1978 nuevamente las autoridades del CONSUSENA se reunieron para analizar lo que depararían los días siguientes. A esta fecha, ya estaba claro en Santiago que Buenos Aires declarararía nulo el laudo, por lo que se desechó de antemano una segunda reunión de los jefes de Estado que estaba originalmente programada para llevarse a cabo en Antofagasta el 26 de enero siguiente. Este día 26, de acuerdo a las nuevas circunstancias que se esperaba que finalmente ocurrieran, se dejaría para hacer pública la posición chilena ante lo que eventualmente anunciaría Buenos Aires y luego se dejaría pasar un tiempo para que el plano internacional, como de seguro ocurriría, repudiara la flagrante ilegalidad argentina.

En lo que se refiere a materias de defensa, la reunión de las autoridades del CONSUSENA el 23 de enero trajo la reafirmación de que el período crítico para apreciar el surgimiento de las hipótesis vecinales en el norte se iniciaría en el segundo semestre de 1978. A partir de este período, una eventual guerra con Argentina plantearía retos de mucho mayor significación, tanto desde el punto de vista militar –por tener que hacer frente a una guerra

⁹⁷ CONSUSENA, 6 de enero de 1978, Acta 1/1978 continuación, p. 67.

⁹⁸ Y esto, aunque el EMDN estaba al tanto –o se enteraría en su momento– de las medidas de refuerzo llevadas a cabo por las ramas de la defensa, especialmente por el envío de infantes de marina que la Armada había hecho hacia algunas de las islas disputadas. Ver CONSUSENA, 5 de enero de 1978, Acta 1/1978, p. 48 y ss.

a tres manos—, como de los requerimientos estratégicos adicionales que Buenos Aires podría hacer en un escenario tan desfavorable para Chile —aprovechando la crisis en el norte, para exigir que se le diera más de lo que estaba en juego por el simple rechazo del laudo—.

En el otro lado del análisis, también existió la percepción de que Argentina podría muy bien estar considerando *no ir* a la guerra contra Chile, esto debido 1) a la grave serie de problemas internos —pésima situación económica, violación de derechos humanos y prisión de miles de disidentes— que la tenían *contra las cuerdas* ante las Naciones Unidas y Washington; 2) por la repercusión internacional de su ilegal actitud ante el laudo; y 3) por las protestas y sanciones internacionales que podrían generarse por una eventual agresión militar ilegal contra Chile.

Con todo, se estimaba en los círculos de poder chilenos que gran parte del actual *impasse* entre ambos países se debía a la posición irreductible del almirante Massera y su gente. Massera era enemigo interno del general Videla y la lucha política entre sus facciones era feroz⁹⁹. De esta forma, una acción irresponsable iniciada por los marinos argentinos en el Beagle, causada para buscar equilibrios internos en las Fuerzas Armadas argentinas, bien podría producir el efecto de malograr cualquier solución con Argentina, y había que proceder con cuidado de no afectar a Chile por *lios de uniformes* en Buenos Aires¹⁰⁰. En prevención de esto, y especialmente en lo que concernía a la Armada chilena, es que existían claras reglas de enfrentamiento, especialmente formuladas para aprovechar a favor del país cualquier aventura militar adversaria en las islas del Beagle, y cuya aplicación mantuviera a Chile dentro del derecho internacional y siempre resguardando las ganancias logradas en tratados y laudos, pero que a la vez fuera muestra de templanza y alta moral militar, y no de debilidad o aceptación de las vías de hecho que pudiera ejercer Argentina¹⁰¹.

Así las cosas, el Ministerio de Defensa nuevamente aconsejó buscar una solución diplomática para desactivar la amenaza que se presentaba, y esto cuando aún había cierto optimismo en que la situación en el norte podía descomprimirse debido a que la *diplomacia militar* practicada hasta esos momentos había dado algunos resultados en términos de bajar la presión de los peruanos y de hacerles más difícil el poder iniciar una ofensiva que no

⁹⁹ El rol de Massera durante los gobiernos militares argentinos está bien establecido historiográficamente. Al respecto, ver CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (directores): *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina 1806-1989*, Tomo XIV, Capítulo 68: El Régimen Militar 1976-1983 / Las relaciones con los países latinoamericanos / Las relaciones con Chile. Centro de Estudios de Política Exterior del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires, versión en línea disponible en www.argentina-rree.com.

¹⁰⁰ CONSUSENA, 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 17.

¹⁰¹ El mismo general Pinochet estaba muy consciente —y así lo dijo— de que, si a consecuencia de un enfrentamiento limitado en el Beagle morían infantes de marina chilenos a manos de los argentinos, la opinión pública nacional en ningún caso no iba a reaccionar como lo había hecho durante el tema del Snipe o el de Laguna del Desierto, "*llevando los cuarteles*" y *pidiendo acción* a tal nivel que las cosas se le pondrían —a él— derechamente "*incontrolables*", en CONSUSENA, 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 33.

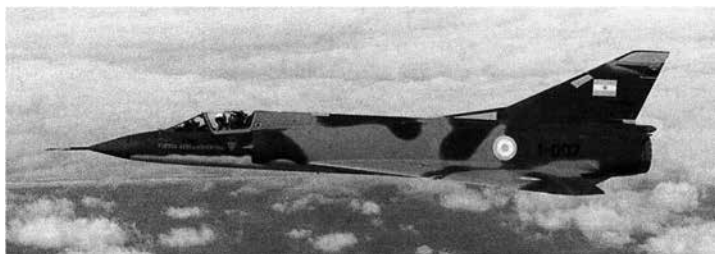
estuviera muy bien fundada y justificada en sus motivaciones y causas, por lo menos ante los ojos del mundo. Sin embargo, el armamentismo limeño, y su inveterada actitud de reivindicación sobre Arica, eran elementos que, de todos modos, aconsejaban mantener la alerta y el despliegue defensivo tal como estaba hasta esos momentos: no se podía –ni se debía– bajar la guardia en el norte.

ix. Breve mirada a la Fuerza Aérea y Aviación Naval argentinas

Al igual como habría sucedido al tener que enfrentar un conflicto en el frente norte, la FACH debería eventualmente empeñarse contra la totalidad del dispositivo contrario, incluyendo en este sus fuerzas de aire, mar y tierra, y contra otros probables objetivos de su potencial nacional. Dicho esto, y para fines netamente comparativos, se verá ahora lo más relevante del potencial aéreo argentino de fines de la década de los años 70. En el caso de Fuerza Aérea Argentina (FAA), este estaba constituido por cinco tipos de aeronaves: Mirage III, Dagger, A-4 Skyhawk, Canberra, F-86F y Pucará. La Armada, por su parte, poseía reactores A-4Q Skyhawk y Aermacchi MB-326GB, además de aviones de exploración aeromarítima y de instrucción/ataque ligero.

Mirage IIIEA

La relación de la FAA con los cazas de ala delta producidos en Francia había comenzado formalmente el 23 de octubre de 1970, cuando tuvo lugar un primer pedido de diez Mirage IIIEA monoplazas y dos Mirage IIIDA biplazas. Los aviones fueron fabricados para Argentina entre 1972 y 1973 y los envíos – por vía aérea y a bordo de transportes C-130 Hercules de la FAA –, se iniciaron en junio de 1972. Los primeros vuelos no comenzaron sino hasta julio de 1973. Un segundo lote de siete Mirage IIIEA fue solicitado en 1977, produciéndose la entrega entre 1979 y 1982. A fines de 1977 también se incorporaron dos Mirage IIIBE biplazas. Desde su llegada a la Argentina, los Mirage III operaron adscritos al Primer Escuadrón de Caza, en la Base Aérea Militar (BAM) Dr. Mariano Moreno, Buenos Aires.



La versión IIIEA del Mirage correspondía al tipo de exportación para Argentina de la versión original E, variante esta última destinada al cumplimiento del rol de cazabombardero, y que a su vez tenía su origen en el celeberrimo

caza interceptor Mirage IIIC. La principal misión del avión argentino era la de interceptación, para lo cual dependía de la guía radárica ejecutada desde tierra. Utilizaba el misil aire-aire francés Matra R 530, de guía radar semiactiva, diseñado originalmente para la caza de bombarderos soviéticos y otros aviones de gran tamaño, con un único ejemplar instalado en línea central bajo el fuselaje. Las instalaciones para operar misiles aire-aire Matra Magic de guía infrarroja vendrían en los aviones del segundo lote arribados a contar de 1979, equipamiento que sería instalado retroactivamente a los aviones del lote inicial. El radar de a bordo era un Thomson-CSF Cyrano IIB. Además, empleaba dos cañones internos de 30mm. El Mirage IIIDA era la versión biplaza del mismo avión, modelo de exportación del entrenador francés Mirage IIIBE.

De los nueve monoplazas y dos biplazas disponibles según inventario, para la crisis con Chile una formación de cinco monoplazas IIIEA y un biplaza IIIDA habrían sido desplegados a último momento hacia Río Gallegos para ataque, defensa aérea y cobertura de las fuerzas terrestres empeñadas en el TEATRO DE OPERACIONES SUR argentino¹⁰².

Dagger

Dagger fue el nombre dado en Argentina a los cazabombarderos Nesher de la Fuerza Aérea Israelí (IAF) que fueron vendidos a la FAA a mediados de 1978. En 1966 Israel había pedido a Dassault la construcción de 50 cazabombarderos Mirage 5J, una versión de ataque a tierra del caza galo Mirage IIIE. Luego del triunfo israelí en la guerra de los Seis Días en 1967, Francia embargó el pedido de los Mirage 5J, entrando en servicio estos aviones luego con la Fuerza Aérea Francesa como Mirage 5F y cancelándose de mutuo acuerdo el original pedido israelí en 1968. Sin embargo, con la ayuda de intermediarios, a contar de 1970 Israel logró hacerse de un total de 51 Mirage 5J y diez biplazas Mirage 5DD, los que arribaron desarmados a este país en aviones C-141 Starlifter de la USAF, siendo ensamblados en la empresa autóctona Israel Aircraft Industries (IAI), y recibiendo el nombre Nesher. Los Nesher –como los originales Mirage 5– eran la versión optimizada para el ataque a tierra de los Mirage III. Propulsados por un turborreactor SNECMA Atar 9C, incorporaron aviónica nativa, asiento Martin-Baker JM-06 cero-cero, y provisión para misiles aire-aire de guía infrarroja de corto alcance. Los ejemplares de producción de este avión participaron exitosamente en misiones de superioridad aérea en la guerra del Yom Kippur, en octubre de 1973. Estas aeronaves podían transportar externamente una carga bélica superior a las cuatro toneladas, tanques suplementarios de combustible y dos misiles aire-aire Shafir o Sidewinder. Más tarde fue reemplazado en la IAF por el IAI Kfir.

¹⁰² NÚÑEZ PADÍN, Jorge (2002). *Dassault Mirage IIICJ/IIIEA*, pp. 7 y ss, y Serie Fuerza Aérea Argentina N° 7, Bahía Blanca, Argentina.



Al momento de su llegada a la Argentina en 1978, los Dagger eran aparatos Neshet monoplazas y Neshet T biplazas extraídos de las reservas israelíes, a los que se les hizo un mantenimiento de preventa y se les reemplazaron algunos de los equipos eléctricos originales por otros en uso en la FAA. La primera unidad que recibiría este material fue el llamado ESCUADRÓN DAGGER, formado a fines de agosto de 1978 a la espera de la próxima llegada de los aviones.

Entre el 26 de noviembre de 1978 y el 23 de diciembre de 1980, Israel entregó a la Argentina un total de veinticuatro Dagger A monoplazas y dos Dagger B biplazas. El 26 de noviembre de 1978 arribaron por barco a Buenos Aires los seis primeros aviones. Los pilotos y personal de apoyo recibieron instrucción previa en Israel y también en Perú, en la base aérea Capitán Quiñones, donde la FAP operaba desde 1968 los similares Mirage 5P.

El 7 de diciembre el ESCUADRÓN DAGGER recibió las órdenes para que aviones y tripulaciones se establecieran en las instalaciones del Área Material Río Cuarto, al sur de la provincia de Córdoba, para adiestrarse con el material, ajustar técnicamente las aeronaves y estar en las mejores condiciones posibles para integrar eventualmente el llamado COMANDO AÉREO DEL TEATRO DE OPERACIONES NORTE (CATON), encargado de las operaciones aéreas en la zona norte argentina. Una vez en el CATON, y debido a la falta de un avión interceptor que apoyara las acciones aéreas en esta zona, los Dagger, además de sus cometidos de ataque, también deberían asumir las eventuales misiones de escolta, defensa aérea y superioridad aérea, empleando para ellos misiles aire-aire Shafrir¹⁰³.

Sin embargo, para el día crítico de la crisis con Chile –que la evolución de los acontecimientos determinaría que fuera el 22 de diciembre de 1978–, los aviones aún no habrían tenido su capacidad operacional inicial certificada, estando recién en etapa de adaptación¹⁰⁴.

¹⁰³ CLARIÁ, MOSQUERA, POSADAS, CETTOLO GENEL y MARINO (2004): *Dagger y Finger en Argentina 1978-2005*, pp. 8-11. Avialatina, Buenos Aires.

¹⁰⁴ NÚÑEZ PADÍN, J. (1994): *IAI Dagger 1978-1982, Parte I*, p. 5. Serie Fuerza Aérea N° 9. Bahía Blanca, Argentina.

A-4 Skyhawk

Antes de la fusión de las empresas aeronáuticas McDonnell y Douglas en 1967, en mayo de 1965 la casa fabricante de los Skyhawk –la afamada Douglas–, propuso a la FAA venderle una serie de aviones A-4B Skyhawk ex US Navy, actualizados y modificados según las necesidades argentinas y redenominados A-4P. La llegada a la Argentina de los primeros aviones se produjo a contar de octubre de 1966, y las entregas de las sucesivas partidas se extendieron hasta abril de 1970. A los cincuenta A-4P finalmente recibidos por la FAA (registrados C-201 a C-250), se agregaron otros veinticinco McDonnell Douglas A-4C comprados en 1974 y recibidos en su totalidad hacia 1977 (registrados C-301 a C-325).

Durante su servicio en Argentina, los aparatos fueron objeto de varias actualizaciones, tanto en sus sistemas electrónicos como de armamento. En este último aspecto, durante 1978 a media docena de A-4C se les instaló misiles aire-aire Shafir y la FAA contó con el apoyo de Israel para el desarrollo de las tácticas y capacidades técnicas necesarias para su adecuada operación. Hacia el segundo semestre de 1978, de los originales cincuenta A-4P, un total de dieciocho naves ya habían dejado el inventario por haber resultado destruidas en diversos accidentes. En relación con los A-4C, las bajas a igual fecha por accidentes ascendían a cuatro aviones, quedando el inventario nominal, entonces, reducido a veintiún reactores. En suma, para lo más álgido de la crisis del Beagle a mediados de diciembre de 1978, la FAA alineaba –nominalmente– un total de hasta cincuenta y tres Skyhawk de ambos tipos, aunque la real operatividad de todos es muy discutible debido a que Argentina igualmente sufría los efectos de embargos de armas y equipos por parte de Washington. A contar de noviembre de 1978, dos escuadrones fueron desplegados hacia bases en el sur del país, para estar en condiciones de combate¹⁰⁵: específicamente, los A-4C desplegados habrían sido doce aviones en la base de San Julián y cuatro en Comodoro Rivadavia.



Línea de A-4P Skyhawk de la FAA (A. Marino/ V. Cettolo)

¹⁰⁵ CETTOLO, MOSQUERA y NÚÑEZ PADÍN, *McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk*, p. 9 y ss., y 24 y ss. Serie Fuerza Aérea Argentina N° 2, Bahía Blanca, Argentina. NÚÑEZ PADÍN, J. *McDonnell Douglas A-4C Skyhawk*, Serie Fuerza Aérea N° 21.

B.Mk.62 Canberra

En 1971, la FAA recibió diez bimotores English Electric Canberra B.Mk.62 y dos T.Mk.64, que correspondían a aparatos modificados especialmente para Argentina de las tempranas versiones británicas B.Mk.2 y T.Mk.4, respectivamente.



Canberra de la FAA

Estos bombarderos tenían un alcance máximo de unas 2.300 millas náuticas y un techo operativo de 48.000 pies. Su capacidad de carga bélica interna era de hasta 6.000 libras en una bodega ventral, y externa de hasta 2.000 libras en pilones subalares.

Para la crisis con Chile en 1978, nueve unidades fueron desplegadas para operar desde la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA, en Bahía Blanca, dentro del llamado Escuadrón Aeromóvil Canberra.

F-86 Sabre

A contar de febrero de 1960, veintiocho de estos cazas reactores de la posguerra habían sido transferidos a la FAA por EE.UU., de acuerdo a las estipulaciones del PAM. Hacia 1977, estos aviones estaban experimentando los últimos momentos de su vida operativa en Argentina, pero las tensiones con Chile determinaron que, en octubre de 1978, trece aviones fueran puestos a punto y estacionados a contar del 13 de diciembre en el aeropuerto de Río Gallegos, a 187 kilómetros de Punta Arenas, donde asumieron la responsabilidad de ejecutar misiones de defensa y superioridad aérea contra los aviones chilenos que eventualmente se aventuraran desde la base puntarenense de Chabunco. Una vez superada la crisis de Beagle, la escuadrilla se replegaría a Mendoza, donde continuarían volando por un mes adicional¹⁰⁶.

IA.58 Pucará

Bimotor a hélice construido por la Fábrica Militar de Aviones argentina (FMA) cuyo primer vuelo ocurrió en agosto de 1969. Fue introducido al servicio con

¹⁰⁶ BALDINI, CETTOLO, MARINO, MOSQUERA y NÚÑEZ PADÍN (1999), *North American F-86F-30-NA Sabre*. Colección Fuerza Aérea Argentina N° 6, p. 17, Bahía Blanca, Argentina.

la FAA en 1974, para ser empleado en tareas de contrainsurgencia, apoyo aéreo estrecho, reconocimiento y ataque. Una de sus notables características era su capacidad para operar desde pistas no preparadas, y muy apto en tareas tácticas a ejecutar en posiciones de combate adelantadas.



IA-58 Pucará, un producto autóctono argentino

El 20 de diciembre de 1978 dos escuadrones de estos aviones asumieron sus posiciones. Uno de ellos quedó establecido en la base aérea militar Puerto Santa Cruz, 275 km al norte de Río Gallegos, con siete aviones. El segundo escuadrón operó desde la base aérea militar Fuerte General Roca, en la ciudad General Roca, en el extremo noroeste de la provincia de Río Negro, con ocho aviones. El 22 de diciembre ambas unidades recibieron órdenes para iniciar las operaciones, pero cuando los aviones estaban por despegar, la orden fue retirada. El mismo día 22, todas las aeronaves comenzaron el redespigie¹⁰⁷.

FAA al 22 de diciembre de 1978		
Tipo	Cantidad	Situación
Mirage III	6	Río Gallegos
A-4C	12	San Julián
A-4C	4	Comodoro Rivadavia
Canberra	9	Bahía Blanca
F-86	13	Río Gallegos
Pucará	7	Puerto Santa Cruz
Pucará	8	Río Negro
FUENTES: LAS MISMAS MENCIONADAS PARA ESTE CAPÍTULO		

La Aviación Naval

El principal y más numeroso medio de ataque aéreo de la aviación naval –el Comando de Aviación Naval, o COAN– era el reactor monomotor McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk. Estos aparatos habían pasado a formar parte del inventario aeronaval a contar de 1972, cuando dieciséis aviones A-4B ex US Navy fueron llevados al estándar A-4Q y entregados por EE.UU. a la Armada trasandina. Una vez en su nueva destinación, pasaron a formar la 3ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Escuadra Aeronaval N° 3. Junto con estas aeronaves operacionales, otras ocho células también transferidas fueron

¹⁰⁷ MOSQUERA, GEBEL, CLARIÁ, CETTOLO, MARINO y POSADAS (2005). *FMA IA-58 Pucará, 30 años en servicio 1975-2005*, páginas 33 y 34. Avialatina, Buenos Aires.

almacenadas en el Taller Aeronaval Central para ser usadas como fuente de repuestos.



A-4Q de la Aviación Naval argentina (Zona Militar)

A pesar de constituir un importante aporte a la Aviación Naval, los aviones no tenían equipos especializados de navegación o ataque y, además, experimentaron varias carencias durante su vida operativa, las que se vieron acrecentadas en las permanentes enmiendas y restricciones políticas norteamericanas luego del golpe militar de 1976 en Buenos Aires. La Armada, consciente de las posibilidades de mejoras, dispuso el estudio de varios programas de actualización, la mayoría de los cuales no se concretaron, lo que a la larga incidió en un bajo índice de disponibilidad operativa.

Hasta diciembre de 1978, a lo menos cinco aviones habían resultado totalmente destruidos en diversos accidentes operacionales, por lo que el inventario nominal ascendía a once unidades. Temprano durante este mismo año, y a propósito de la evolución del diferendo austral, algunos A-4Q fueron desplegados a la base aeronaval Vicealmirante Zar, en Trelew, para proteger las instalaciones frente a eventuales incursiones de la aviación chilena luego de advertirse en el área la presencia de aviones no identificados. Entre el período entre el 8 al 24 de diciembre, esto es desde el zarpe hacia el sur de la FLOMAR desde Puerto Belgrano, Buenos Aires, hasta que se produjo su retorno definitivo desde las aguas australes, once Skyhawk fueron mantenidos en estado de alerta –en distintas condiciones operacionales y para diferentes asignaciones tácticas– a bordo del portaaviones *ARA 25 de Mayo*, buque que formaba parte del dispositivo de ataque contra Chile¹⁰⁸.

En cuanto a un avión de segunda línea, pero con capacidades de ataque, en 1968 la Armada argentina había adquirido ocho reactores Aermacchi MB-326GB –la competencia comercial italiana del Cessna T-37 en los años

¹⁰⁸ NÚÑEZ PADÍN, Jorge (2000). *McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk*, pp. 7, 20 y ss. Serie Aeronaval N° 11, Bahía Blanca, Argentina, y NÚÑEZ PADÍN, Jorge (2008). *McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk*, p. 13. Serie Aeronaval N° 24, Bahía Blanca, Argentina. Además, el autor sostiene que el primer enganche nocturno de un A-4Q naval a bordo del portaaviones había ocurrido en octubre de 1978, poco antes de lo más complicado de la crisis con Chile.

60-, los que arribaron al año siguiente para servir en tareas de entrenamiento avanzado y táctico y con posibilidades de servir en ataque ligero. Fueron empleados a contar de 1970 por la 1a. Escuadrilla Aeronaval de Ataque, en COMANDANTE ESPORA, y en 1972 pasaron a operar desde la base aeronaval de Punta Indio, Buenos Aires. A diciembre de 1978, ocho unidades habrían operado desde la base de Río Grande, isla Tierra del Fuego.



MB-326GB naval argentino

Otra aeronave que puso en servicio el COAN para la crisis fue el Sud-Aviation T-28 Fennec, una adaptación para Francia del North American T-28A Trojan norteamericano. Medio centenar de estas aeronaves llegaron a la Argentina a contar de 1966. En diciembre de 1978, y ya estando en condiciones de ser retirados del servicio naval, diecinueve unidades fueron reactivadas de emergencia. A los T-28 desplegados en las cercanías del Beagle se les asignó la misión de reconocimiento armado, apoyo aéreo estrecho a los infantes de marina, ataque a embarcaciones menores navegando en el área del sector de Bahía Inútil y ataque contra aviones de combate que se encontraran en la fase de aterrizaje en Chabunco. Para su empleo, se les destacó en la base aeronaval de Río Grande y en una pista avanzada situada en la estancia argentina La Sara, y otras pistas auxiliares alternativas de Tierra del Fuego¹⁰⁹.



T-28 Fennec

¹⁰⁹ NÚÑEZ PADIN, Jorge (1999). *North American T-28 Fennec*. Serie Aeronaval N° 10. Instituto Aeronaval, Argentina.

COAN al 22 de diciembre de 1978		
Tipo	Cantidad	Situación
A-4Q	11	ARA 25 de Mayo
S-2E Tracker	3	ARA 25 de Mayo
S-2A Tracker	3	Río Grande
MB-326GB	8	Río Grande
T-28	5	Río Grande y Estancia La Sara
P-2 Neptune	3	Río Grande
FUENTES: LAS MISMAS MENCIONADAS PARA ESTE CAPÍTULO		

x. Posiciones irreconciliables: la guerra se hace probable

Enero de 1978 fue determinante en el progreso de la crisis entre Chile y Argentina. Antes de que el 25 de ese mes Buenos Aires decidiera desahuciar definitivamente el pronunciamiento arbitral británico, se mantuvieron reuniones bilaterales en las cuales Argentina continuó insistiendo en una salida directa con Chile, pero planteando elementos distintos a los que había fijado el fallo, y especialmente pidiendo dividir territorio que ya había sido declarado chileno.

El día 10 de enero, Chile ofreció hacer valer el TRATADO GENERAL SOBRE SOLUCIÓN JUDICIAL DE CONTROVERSIAS –suscrito el 5 de abril de 1972– y concurrir de mutuo acuerdo por una solución ante la Corte de La Haya, pero Argentina naturalmente se opuso porque arriesgaba todo sin posibilidad de lograr nada ante el mismo órgano jurisdiccional al que pertenecían los jueces que habían fallado el reciente laudo. El día 19 siguiente, los jefes de Estado –generales Pinochet y Videla– se reunieron en Mendoza, pero tampoco hubo acuerdo, más allá de la promesa de constituir comisiones mixtas negociadoras que, en seis meses de trabajo, abordaran temas de fondo y fijaran fechas para formalizar y firmar los probables acuerdos¹¹⁰. En esta reunión se fijó un segundo encuentro de jefes de Estado que debía llevarse a cabo el 26 de enero en Antofagasta, pero esta bilateral –teniendo presente que el día 25 salió la declaración argentina de nulidad del laudo– finalmente no se concretaría¹¹¹. Continuaban, paralelamente, los movimientos militares a ambos lados de la cordillera.

Cuando el 25 de enero el Gobierno argentino desahució definitivamente el laudo al declararlo “*insanablemente nulo*”, en Chile ya había

¹¹⁰ CONSUSENA 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 6. Según el general Fernando Matthei, concurrente a la reunión de Mendoza, los argentinos pidieron que se derogara el decreto supremo chileno de julio de 1977 que establecía las líneas de base recta en el Beagle y que Chile les diera cualquier roca en la zona que evitara que Chile se proyectara hacia el Atlántico, ver ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 281.

¹¹¹ La opinión de la diplomacia chilena presente en las reuniones del CONSUSENA era que si Argentina rechazaba el laudo el 25 de enero, como se sospechaba ocurriría, ni el gobierno británico ni la corte de La Haya verían con buenos ojos que Chile recibiera, al día siguiente de esa declaración ilegal, al jefe de estado argentino, ver CONSUSENA 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 35.

conocimiento de esta jugada. La eventualidad de la medida había sido adelantada por Videla a Pinochet en su reciente reunión en Mendoza¹¹². En esencia, el comunicado oficial trasandino sostenía que, si bien la tradición argentina era de respeto por los compromisos internacionales, esto "no equivalía a tener que permitir que una decisión de terceros vulnerase derechos soberanos e intereses permanentes argentinos jamás sometidos a la decisión de árbitro alguno" ... "El laudo arbitral los vulnera; su nulidad manifiesta basada en el exceso de poder y los errores que contiene; la violación de las reglas jurídicas esenciales en que ha incurrido el Tribunal Arbitral, tanto en materia de fondo como de procedimiento, hacen que el Gobierno argentino considere que no está obligado a su cumplimiento", decía.

Al día siguiente –26 de enero de 1978–, Santiago respondió sosteniendo una posición exactamente contraria a la bonaerense, aunque recalcando de todos modos que deseaba una solución pacífica para salir del enredo. Los argumentos de Chile eran:

- 1) El fallo era legalmente obligatorio desde el 2 de mayo de 1977, fecha en que había sido notificado a las partes;
- 2) El fallo era inapelable y su cumplimiento estaba confiado al honor de las naciones signatarias, conforme al Tratado de 1902;
- 3) La declaración unilateral de nulidad hecha por el Gobierno argentino era contraria al derecho internacional y a los tratados que vinculaban a ambos países.



La categórica posición trasandina recogida por la prensa argentina

¹¹² CONSUSENA 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 5 y p. 33, sostiene que La Moneda ya conocía lo que se venía el 25 de enero, por haberse el tema planteado –o al menos dado serias pistas de él– en la reunión de los jefes de Estado: Videla había dicho que, como ellos ya lo habían anunciado tantas veces, estaban obligados a tomar esa medida por efectos de política interna.

xi. Santiago dispone medidas preliminares

Sin perjuicio de que la política nacional conocida y vigente era la de solucionar el diferendo por la vía pacífica –aunque esto significara recurrir a organismos internacionales, cortes especiales, e incluso otras potencias para resguardar el interés nacional y defender la integridad territorial–, la orden para las Fuerzas Armadas chilenas fue rechazar con medios en presencia la eventual ocupación argentina de territorios nacionales que se pudiera producir desde Biobío al sur¹¹³. Adicionalmente, se debía mantener estrecha vigilancia sobre los posibles Teatros de Operaciones y alistar todos los medios disponibles. La Región Militar Austral, por su parte, debía desde ya rechazar con fuerzas locales –y hasta el último hombre– la ocupación física de cualquiera de los territorios de su jurisdicción, incluidos aquellos en disputa¹¹⁴. En cuanto al destino probable de las fuerzas de la RMA, se cumplía así el complejo panorama que se adivinaba para las fuerzas magallánicas a propósito de lo ocurrido en la crisis del Snipe, en 1958: *defenderse con lo que hubiera y no esperar refuerzos*.

Ante la orden librada por el poder político, rápidamente la Fuerza Aérea ordenó a su Comando de Combate y otras dependencias capitales¹¹⁵:

1. Poner en una alerta determinada a todas sus unidades dependientes;
2. Disponer lo necesario a fin de estar en condiciones de reposicionar discretamente algunos de sus aviones desde Biobío al sur;
3. Desplegar piezas de artillería antiaérea desde Biobío al sur;
4. Establecer una red de observadores terrestres que permitiera mantener vigilancia sobre el espacio aéreo de su jurisdicción en las zonas sur y austral;
5. Instruir a sus unidades para que rechazaran cualquier agresión en casos de ser atacadas y resistir hasta el último hombre en caso de asalto;
6. Actuar solo con medios en presencia y no reforzar las guarniciones;
7. Cooperar con el Ejército en ejecución de los planes de empleo de los pobladores chilenos que trabajaren en la Patagonia argentina¹¹⁶;
8. Cooperar con la Armada en tareas que –coordinadas con el Instituto de la Patagonia– esta institución materializara para promover y apoyar acciones de colonización, investigación y desarrollo de la zona.

Otras providencias tácticas tomadas también en enero de 1978 dispusieron adoptar las medidas necesarias para tener debidamente identificado el tráfico aeromilitar argentino en las zonas sur y austral¹¹⁷.

¹¹³ CONSUSENA 23 de enero de 1978, Acta 2/1978, p. 16.

¹¹⁴ Apreciaciones y disposiciones generales en Orden de Operaciones de la Junta de Comandantes en Jefe 3670/1, de enero de 1978.

¹¹⁵ Directiva 01-78 de Operaciones de la CJFA para ALISTAMIENTO OPERATIVO PLAN TRINCHERA AÉREA, incluye modificaciones posteriores.

¹¹⁶ Se estimaba en 250.000 los pobladores chilenos en la Patagonia argentina, y había numerosas medidas concretas que el Ejército debía adoptar.

¹¹⁷ Radiograma, 17 de enero de 1978, Dirección de Operaciones.

xii. Hitos de la crisis

Luego de que en enero de 1978 Argentina declarara que el laudo era nulo y, por ende, no la obligaba, continuó sus negociaciones directas con Chile para intentar alcanzar un acuerdo que no le resultara tan gravoso en la delimitación de los espacios australes. Así, Santiago y Buenos Aires serían testigos de una serie de reuniones de diversa naturaleza en tal sentido, tanto de militares como de políticos y diplomáticos. Y así como los jefes de Estado se habían reunido en Mendoza en enero, ahora correspondió al general Pinochet recibir en Chile a su par, el general Videla.



Seis cazas F-5E de la FACH escoltan al transporte Fokker F-28 que trasladó al jefe de estado argentino a la reunión en Puerto Montt

El 20 de febrero la ciudad de Puerto Montt estaba lista para acoger a ambos gobernantes. El Fokker F-28 *Patagonia* de la AGRUPACIÓN AÉREA PRESIDENCIAL de la Fuerza Aérea Argentina, que transportaba al general Rafael Videla y su comitiva, llegó cerca de las 11 de la mañana a El Tepual. Este bimotor fue escoltado en su entrada y aproximación por cazas F-5E del Grupo N° 7 venidos especialmente desde Antofagasta para cumplir esta tarea. Esta misión al sur de los Tiger II fue ciertamente notable. Primero, siete monoplazas y un biplaza fueron comisionados para estar cinco días fuera de su base habitual, lo que significó un esfuerzo logístico de gran magnitud, si es que se toma en cuenta que involucró el traslado de todo el personal especializado, herramientas y repuestos que garantizaran la plena operatividad de toda la escuadrilla por varios días¹¹⁸. Segundo, sería una operación que se efectuaría desde un aeropuerto –El Tepual– al que era la primera vez que estas aeronaves se desplazaban. Tercero, permitió obtener conclusiones operacionales de alto nivel, especialmente debido a la falta de algunos ítems de apoyo en dicho campo aéreo –

¹¹⁸ Grupo de Aviación N° 7, 16 de febrero de 1978, Orden de Operaciones 01-78 y Anexos.

del todo necesarios para la adecuada operación de estos aviones supersónicos–, y –peor– del mal estado de la pista principal, cuyo uso ponía en riesgo el empleo de estos cazas¹¹⁹. Anecdóticamente, este viaje de los aviones de guerra más modernos de la Fuerza Aérea marcaría para las tripulaciones del Grupo N° 7 el punto geográfico más meridional del país al que llegarían durante 1978, pues el resto del período de la crisis con Argentina se dedicarían exclusivamente a proporcionar defensa aérea en el TEATRO DE OPERACIONES NORTE y en la capital¹²⁰.

Lo más sustancial de la reunión de Puerto Montt fue que ambos gobiernos acordaron relanzar las –hasta ese momento– fracasadas negociaciones bilaterales. A contar de esta oportunidad, funcionarían dos comisiones mixtas, las que deberían presentar resultados en fechas concretas y predeterminadas. La primera comisión debería establecer una serie de medidas iniciales de confianza mutua en la zona austral. La segunda comisión tendría por objeto alcanzar acuerdos de fondo, los que debería entregar a más tardar a comienzos de noviembre de 1978.

En conformidad al espíritu y texto de los documentos generados en la cumbre de Puerto Montt, el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de inmediato hizo suyo el llamado a colaborar con medidas de distensión que ayudaran a solucionar el fondo. En tal sentido, dio instrucciones para evitar actitudes que pudieran afectar el normal desarrollo de las conversaciones que, en lo sucesivo, debían desarrollarse al amparo de la segunda comisión constituida en El Tepual. Así, la Fuerza Aérea no debía reaccionar ante el sobrevuelo de aviones argentinos en el espacio aéreo nacional austral, siempre que estos eventos obedecieran a rutas rectilíneas preestablecidas e informadas oportunamente, entre puntos de salida y destino. Tampoco debía reaccionar cuando se tratara de razonables circuitos de aproximación en aeródromos fronterizos, ni ante la violación de espacio aéreo por aviones que estuvieran en evidente emergencia de mal tiempo o fallas mecánicas. Así mismo, los movimientos propios hacia o desde el territorio jurisdiccional de la Región Militar Austral deberían hacerse teniendo presente en todo momento el no provocar suspicacias y evitar cualquier tipo de incidentes¹²¹.

El ánimo de distensión que –más allá de su natural preparación para la guerra– inspiró a la Fuerza Aérea, se reflejó, además, en el espíritu de diálogo que hasta bien avanzada la crisis manifestó su jefe, el general Matthei. Así

¹¹⁹ Grupo de Aviación N° 7, informe de 24 de febrero de 1976, sobre comisión efectuada a Puerto Montt.

¹²⁰ No hubo desplazamiento de cazas F-5E/F a Punta Arenas durante la crisis de 1978. La primera vez que estos aviones de combate llegaron hasta Chabunco a operar en la zona magallánica fue recién el 12 de junio de 1980, para tareas de mantención de eficiencia operativa de las tripulaciones y para apoyar con los detalles de instalación y calibración de los nuevos medios de detección instalados por la FACH en Punta Arenas.

¹²¹ Orden complementaria a Directiva 01-78, 29 de mayo de 1978. EMGFA. Adicionalmente, luego de la cumbre en El Tepual se impartieron instrucciones específicas para poner en acción un sistema de consultas entre comandantes de unidades chilenos y argentinos, frente a hechos militares o policiales que eventualmente se pudieran producir a lo largo de toda la frontera y especialmente en la zona austral, en Oficio, 12 de julio de 1978, IMPARTE INSTRUCCIONES DE ACUERDO A ACTA DE PUERTO MONTT, del EMGFA al Director de Aeronáutica.

lo constatan las historiadoras Arancibia y De la Maza, a propósito de la reunión secreta que en diciembre de 1978 el general Matthei sostendría con su homólogo argentino, brigadier Basilio Lami Dozo:

Llegó a mi casa particular un día domingo en la tarde, con el agregado aéreo. Recordaba haber conversado conmigo en Mendoza y quiso tantear hasta qué punto estaban unidas las Fuerzas Armadas chilenas. En otras palabras, comprobar si la Fuerza Aérea tenía una posición distinta. Nos sentamos en la terraza y estuvimos varias horas conversando. "No puedo hablar a nombre del presidente ni de los otros colegas de la Junta, pero puedo darte mi opinión –le dije–. Si ustedes estiman que no pueden vivir sin un islote allá abajo, tendrán que tomárselo, porque ninguno de nosotros se los va a entregar. ¿Cómo se te ocurre que un gobierno militar estaría dispuesto a entregar ni siquiera una ínfima parte de su territorio, más aún cuando el laudo arbitral dejó en nuestras manos lo que siempre fue nuestro? ¡Un gobierno militar, cuya misión es defender la soberanía del país! ¡Imposible! Por lo tanto, el problema es de Uds., no de nosotros". De manera que nos separamos en perfecto desacuerdo, aunque en forma muy amistosa, naturalmente. Se dio cuenta de que las Fuerzas Armadas estaban absoluta y férreamente unidas y le quedó claro que nosotros no íbamos a hacer concesiones territoriales de ningún tipo. Al día siguiente, le di cuenta de la reunión al presidente y a los integrantes de la Junta. Algo salió en la prensa, pero, como ustedes dicen, nunca se dio a conocer el motivo de su visita¹²².

xiii. Situación estratégica de Chile

Hacia agosto de 1978 la apreciación de la situación político-estratégica internacional de Chile no había variado positivamente¹²³. Estaba claro que 1) el aislamiento del país en dicho ámbito continuaba existiendo; 2) que la presión ejercida por Estados Unidos en la política interna chilena se había incrementado, especialmente por el manejo del llamado *caso Letelier* –el asesinato por bomba del ex canciller de Allende, cometido en Washington–; y 3) que Naciones Unidas insistía en revisar en detalle la situación interna chilena por los numerosos reclamos por violaciones a los derechos humanos.

Adicionalmente, no cabía esperar mayor apoyo en los países de la región miembros de la Organización de Estados Americanos (OEA), los que se encontraban alineados con la posición mantenida por EE.UU. y tampoco querían verse identificados con la posición dura de La Moneda en la guerra de las

¹²² ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 291-293. La Tercera-Mondadori.

¹²³ ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 8 de agosto de 1978, MINDEF, Comité del EMDN (EMGE, EMGA y EMGFA).

autoridades chilenas contra el marxismo¹²⁴. Brasil, por su parte, sostenía una actitud de total prescindencia respecto del caso chileno. Perú, a pesar de sus dificultades económicas y disidencias internas, mantenía su despliegue estratégico ofensivo en contra de Chile; Bolivia mantenía serias dificultades con la comunidad internacional por el fracaso de su anunciada apertura democrática; y Argentina mantenía abierta la opción de su –hasta ese momento– improductiva política de atraer abiertamente a peruanos y bolivianos en contra de Chile¹²⁵.

Así las cosas, y especialmente considerando la situación vecinal, no se podía descuidar el dispositivo defensivo chileno en el frente norte, en previsión de la HV3 que eventualmente podría producirse luego de iniciadas las probables acciones bélicas argentinas en el Teatro de Operaciones Austral (TOA). En este caso, existía ciertamente la opinión de que los objetivos estratégicos peruanos y bolivianos no necesariamente coincidían, en la medida que Bolivia aún insistía en su posibilidad de acceso soberano al mar por la zona norte de Arica, misma área que formaba parte de la reivindicación peruana, por lo que no se descartaba un acuerdo más amplio –y, en esencia, peligroso para Chile– entre ambas naciones vecinas¹²⁶. Se estimaba que el período crítico para las relaciones bilaterales nacionales llegaría en los meses de noviembre y diciembre de 1978, debido, entre otras razones:

1. Al término de las tareas de la Comisión Mixta N° 2, hecho que estaba programado ocurriera a inicios de noviembre; la visión que había, en todo caso, era pesimista, porque las sesiones de trabajo no habían arrojado resultados distintos a las posiciones de base sostenidas ya por ambos países;
2. Al más favorable clima en la zona austral, el que permitiría el desarrollo de acciones militares sin grandes restricciones meteorológicas;
3. A la estimación de que, en dicho período, Argentina habría alcanzado un buen estado de alistamiento operativo y logístico en la Patagonia.

Ante esta situación, para la Fuerza Aérea en la zona austral no cabía sino acelerar las acciones y medidas de fortalecimiento de la base aérea de Chabunco, con polvorines y puntos de abastecimiento de combustible, acopio de

¹²⁴ ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 10 de abril de 1978, MINDEF, Comité del EMDN (EMGE, EMGA y EMGFA).

¹²⁵ No se desconocía que Buenos Aires también tenía una imagen internacional muy desmejorada en EE.UU. y Europa, por materias de derechos humanos. Además, el análisis sostenía que Argentina mantenía desacuerdos con Brasil, y que no había logrado establecer influencias determinantes en Bolivia, Paraguay y Uruguay. No obstante, dicho país solía moverse cómodamente ante organismos internacionales, tenía fuertes vínculos políticos gracias a su fuerte comercio exterior, y había establecido o fortalecido vínculos militares con Bolivia y Perú. En el caso de Lima, el 31 de octubre de 1978 la embajada argentina entregó a autoridades y prensa un completo documento, explicando el estado del problema con Chile y las medias adoptadas por Argentina para oponerse a las acciones chilenas. Además, Argentina tenía en desarrollo un amplio programa de adquisiciones militares. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 10 de abril de 1978, MINDEF, Comité del EMDN (EMGE, EMGA y EMGFA).

¹²⁶ ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 10 de abril de 1978, MINDEF, Comité del EMDN (EMGE, EMGA y EMGFA).

elementos de apoyo de vida y sanitarios para las tropas desplegadas, y la determinación y/o construcción de –ojalá– un par de pistas o sectores de redespiegue para algunos de los medios aéreos a operar en dicho Teatro¹²⁷.

El 25 de octubre, y fundamentándose en la delicada situación vecinal que enfrentaba el país, el jefe de Estado nombró al general Matthei como presidente de un CONSEJO SUPERIOR DE ANÁLISIS POLÍTICO ESTRATÉGICO, entidad que –según el propio Matthei– durante los días críticos con Argentina cooperó en planificación estratégica y asesoramiento diario al general Pinochet, recibiendo y analizando información de inteligencia que les llegaban desde todas las ramas de la defensa¹²⁸, entre otras tareas. Este colectivo estaba integrado, además, por delegados de la Junta de Gobierno, los ministros de Interior, Defensa y de la Secretaría General de Gobierno, el jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional y los jefes de los estados mayores institucionales.

xiv. Movidas finales en el tablero

El 2 de noviembre, y en medio de un ambiente belicoso, se supo que las sesiones de la Comisión Mixta N° 2 no habían dado los resultados esperados, pues no se había alcanzado logros políticos concretos en la búsqueda de una solución al problema austral. A pesar de los esfuerzos de sus integrantes, seguían en la indefinición los temas de delimitación marítima, soberanía austral y la delimitación de la boca oriental del estrecho de Magallanes¹²⁹. Esto tuvo el efecto de hacer más profundo el desencuentro bilateral, en la medida en que fracasaba la solución directa, se abrían nuevas jornadas de incertidumbre, y debería buscarse la concurrencia de un tercero mediador amistoso en forma urgente si es que se quería evitar el choque armado.

A estas fechas, el clima entre ambos países continuaría enrareciéndose. Por parte de Argentina, se supo de ejercicios de sus fuerzas armadas, oscurecimiento de ciudades, actos concretos de violación de soberanía chilena por medios aéreos y navales, declaraciones belicistas y encendidos discursos alusivos a la justicia de sus reclamaciones, expulsión de ciudadanos chilenos, restricciones comerciales y cierre de pasos cordilleranos, llamados a reservistas y vistosas acumulaciones de tropas en las fronteras, etcétera¹³⁰. Mientras tanto, Chile se prepararía para enfrentar la crisis, aunque generalmente con una población no totalmente informada de lo que ocurría –o de, al menos, de la real gravedad de los hechos–, preparándose en silencio, prácticamente sin que el norte supiera lo que hacía el sur, y viceversa.

¹²⁷ ESTUDIO DE LA SITUACIÓN POLÍTICO-ESTRATÉGICA ACTUAL, 8 de agosto de 1978, MINDEF, Comité del EMDN (EMGE, EMGA y EMGFA).

¹²⁸ Oficio de la Casa Militar 3020/230, 25 de octubre de 1978, del Presidente de la República al JEMDN. Además, mención en ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 287. La Tercera-Mondadori.

¹²⁹ Solo se alcanzó acuerdo sobre otros temas: complementación económica y coordinación de política antártica.

¹³⁰ GALLARDO, Op. Cit., pp. 149, y ORTEGA, Rodolfo (2011) *Crisis Internacionales*, pp. 239 y ss.

Ante el fracaso total de la Comisión Mixta, el mismo 2 de noviembre el canciller chileno Hernán Cubillos pidió a los argentinos que se llevara el asunto a la Corte Internacional de Justicia o se optara por la mediación amistosa de un tercer país¹³¹. El general Videla, quien era partidario de una salida mixta, propuso dejar algunas cosas para una mediación y otras para el trato o negociación directa, como se le hizo ver en esas mismas horas al embajador chileno en Buenos Aires, Sergio Onofre Jarpa. En esta nueva etapa, ambos gobiernos acordaron que el mediador fuera el papa, aunque sin determinar exactamente qué puntos serían sometidos a su consideración, aspecto este último que motivó el rechazo argentino. La solicitud de recurrir a La Haya, por su parte, sería desechada por la Casa Rosada en nota de 14 de noviembre.

En un esfuerzo por mantener abierta la negociación bilateral directa, el 11 de diciembre el canciller argentino Carlos Washington Pastor se reunió en Buenos Aires con su colega chileno y le presentó una propuesta que tenía al Acta de Puerto Montt y a los acuerdos de la Comisión Mixta N° 2 como la base sobre la que debería acotarse la futura intervención vaticana. Esto fue rechazado por Chile, que insistía en negociar respetando lo fallado por el laudo y en no alterar más lo ya existente en cuanto a la delimitación del Beagle. Esto fue visto en Argentina como "*intransigencia chilena*"¹³². Fuentes argentinas sostienen que, luego de este nuevo fracaso, el día 12 de diciembre surgió como inevitable la opción del OPERATIVO SOBERANÍA, impulsado por los sectores militares y políticos duros argentinos. Esto significaba la toma por la fuerza de las islas y áreas en disputa, acción militar que debía ser ejecutada aproximadamente a contar del 19 de diciembre, y a más tardar en las últimas horas del 22 de diciembre¹³³. Este plan de guerra argentino habría tenido como movimientos principales una serie de acciones de la Flota de Mar (FLOMAR) en las aguas australes, de la FAA atacando bases aéreas y líneas de comunicaciones a lo menos desde Puerto Montt al sur, y del Ejército cruzando los Andes por diversos puntos de la frontera común para meter diversas cuñas en Chile¹³⁴. Por parte de Chile, según relataron después el propio general Pinochet y otros líderes militares y civiles, habría habido una respuesta de similar alcance, no limitada necesariamente a la zona en conflicto¹³⁵.

¹³¹ GALLARDO, Op. Cit., pp. 150, citando, y recomendando, el libro de GOÑI, Carlos (1984) *Crónica del conflicto chileno argentino* (Ediar Editores, Santiago).

¹³² CHURCH, Jon Marco, *La Crisis del canal Beagle*, en *Estudios Internacionales*, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, N° 161 (2008), p. 18.

¹³³ Ver CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (directores): *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina 1806-1989*, Tomo XIV, Capítulo 68: El Régimen Militar 1976-1983 / Las relaciones con los países latinoamericanos / Las relaciones con Chile. Centro de Estudios de Política Exterior del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires, versión en línea disponible en www.argentina-ree.com.

¹³⁴ Es desconocida, a esta fecha, la planificación real del llamado OPERATIVO SOBERANÍA, como fue bautizada la planeada acción de agresión argentina en contra de Chile en 1978. Partes de este habrían trascendido a varias fuentes, principalmente argentinas, pero normalmente a nivel de especulaciones.

¹³⁵ CHURCH, Jon Marco, *La Crisis del canal Beagle*, en ESTUDIOS INTERNACIONALES, Instituto de Estudios Internacionales, U. de Chile, N° 161 (2008), p. 19. Descripciones de lo que probablemente habría ocurrido en términos militares en el conflicto pueden encontrarse con detalle en BERNSTEIN, Enrique (1989) *Recuerdos de un Diplomático, Representante ante el Papa Mediador 1979-1982*, Volumen IV Editorial Andrés Bello, Santiago, Chile.

El mismo 12 de diciembre, el papa envió un telegrama a ambos gobiernos, pidiendo que prevaleciera la paz y se adoptaran medidas de solución política. Este documento fue publicado por la prensa de los dos países.

La tensión militar en la zona austral se incrementó el día 18 de diciembre, esperándose por parte de los chilenos el inicio de hostilidades navales durante el 20. Este último día, Chile pidió a Argentina –en la llamada *nota de Navidad*– seguir las negociaciones y que aceptara la intervención vaticana. Ese mismo día, la FLOMAR habría efectuado su primera marcha atrás mientras avanzaba hacia mar chileno por aguas atlánticas luego de que –es lugar común hasta el día presente, aunque no necesariamente un hecho cierto– *debería enfrentar intensas tormentas* que impidieron su actuar. Al día siguiente, Buenos Aires rechazó la intervención vaticana y Chile informó a la OEA acerca de una posible agresión en su contra, pidiendo una reunión urgente del órgano de consulta del TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA (TIAR)¹³⁶ para que se acordaran las medidas que, en caso de que se produjera el ataque argentino, deberían ser tomadas en ayuda de Chile o, en todo caso, las que conviniera adoptar para el mantenimiento de la paz y la seguridad del continente¹³⁷.

Finalmente, las gestiones ante el Vaticano llevadas a cabo por sectores moderados y por las iglesias de ambos países¹³⁸, lograron que el 21 de diciembre el pontífice Juan Pablo II decidiera enviar a una comisión que mediara entre ambos gobiernos. Esta decisión fue comunicada rápidamente a los embajadores ante la Santa Sede, justo en momentos en que las fases iniciales del OPERATIVO SOBERANÍA estaban en marcha. Chile aceptó de inmediato; Argentina se tomó más tiempo, aunque aún con espacio para dar –por segunda vez– orden de regreso a su flota naval, la que en las últimas horas del 22 de diciembre avanzaba por el Atlántico para accionar en las aguas australes. Huelga decir que, en ambas acciones navales trasandinas, la Escuadra chilena salió oportunamente a su encuentro con claras órdenes de combate, estando ambas flotas a pocas horas –o millas náuticas– del esperado choque¹³⁹.

El 23 de diciembre se conoció que el cardenal Antonio Samoré sería el enviado papal, la tensión comenzó a disminuir progresivamente y el 8 de enero de 1979 se suscribió en Montevideo un acta aceptando la mediación pontificia y asumiendo ambos Estados el compromiso de no utilizar la fuerza¹⁴⁰.

¹³⁶ GALLARDO, Op. Cit., p. 155

¹³⁷ GALLARDO, Op. Cit., p. 162.163.

¹³⁸ Ver también GARNHAM, Juan Pablo: *El secreto rol de EE.UU. en la crisis del Beagle*, en REVISTA QUÉ PASA, de 28 de agosto de 2014, en www.quepasa.cl

¹³⁹ Aún no son públicamente conocidas las *reales causas* por las cuales la FLOMAR habría dado marcha atrás en las dos oportunidades mencionadas entre el 20 y 23 de diciembre de 1978, más allá de los efectos de las gestiones de alto nivel que se estaban haciendo para que interviniera el Vaticano.

¹⁴⁰ Para un cronograma de las acciones chilenas y argentinas en las crisis de 1977 y 1978, ver ORTEGA, Rodolfo (2011) *Crisis Internacionales*, pp. 239 y siguientes, Colección de Investigaciones ANEPE, N° 25, primera reimpresión mayo de 2012, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Santiago.

CAPÍTULO CUARTO

*TRABAJANDO DURO:
UNA FUERZA AÉREA NO SE IMPROVISA*

La Fuerza Aérea es una institución que se caracteriza especialmente por el aspecto esencialmente técnico de sus medios operativos. Por este motivo, debe estar en constante renovación de sus elementos, ya que ellos no pueden ser improvisados. Necesita de personal especializado y una infraestructura de acuerdo con la idea operativa de la Fuerza Aérea y dentro del conjunto de la defensa nacional, para aprovechar debidamente las características de flexibilidad, movilidad y el gran poder destructivo del avión moderno.

Memoria Anual de la FACH, 1952

En el segundo semestre de 1978, *ad portas* del eventual conflicto armado con Argentina por el mar e islas australes, parte importante de las limitaciones materiales que afectaban a la Fuerza Aérea había sido determinada por décadas de relaciones bilaterales de Chile con Estados Unidos de América.

La escasez de medios y recursos de las instituciones de la defensa nacional desde la época de la Segunda Guerra Mundial tenía algunas de sus raíces en una serie de causas. Por un lado, estaba la vacilante suscripción de La Moneda al esquema de seguridad hemisférico diseñado por Washington ante los requerimientos de dicho conflicto global y, luego ante el nuevo escenario planteado por la Guerra Fría. También influyeron el tradicional divorcio entre las áreas de diplomacia y defensa, y la incomprensión, desacuerdo o desinterés en gran parte del mundo político nacional acerca del rol que la defensa debía jugar como elemento fundamental del orden republicano. Esto, además, se había traducido en décadas de subinversión financiera en el sector y ocasionaba, en relación con los países vecinos, un nocivo desbalance estratégico, el que duraría, al menos, hasta fines de los años 70¹⁴¹. En este sentido, y en el mismo período, Perú y Argentina habían hecho constantes y fuertes inversiones en tecnología y equipos militares –y en algunos casos hasta en investigación y desarrollo–, y también habían llevado a cabo hechos concretos que demostraban voluntad de empleo de la herramienta militar, tanto en el concierto regional como en el internacional¹⁴².

En lo relativo a la FACH, la influencia norteamericana se instaló con gran fuerza en Chile a contar de 1940, lo que, por diversas vías, se extendió por las décadas siguientes. Tanto fue así que, tras un largo y accidentado proceso, en 1978 el 67% del total de la procedencia de origen de las aeronaves de todo tipo de la institución era estadounidense, y el 61% de la cantidad total de aviones de combate.

¹⁴¹ Ver MENESES, Emilio: *Ayuda Económica, Política Exterior y Política de Defensa en Chile, 1943-1973*, en Estudios Públicos N° 35, 1989, pp. 39 a 69, Centro de Estudios Públicos, Santiago.

¹⁴² Particularmente interesante y explicativo del rol de Chile en el concierto sudamericano e internacional en el período desde 1935 en adelante, resulta el trabajo del profesor NAVARRO MEZA, Miguel, titulado *Chile y la Segunda Guerra Mundial, algunas consideraciones políticas y estratégicas*, publicado en Revista Política y Estrategia, N° 136, 2020, pp. 79-111, ANEPE, Santiago.

i. En 1940 comienza la influencia estadounidense en la FACH

Las consecuencias de la guerra iniciada en Europa con la invasión de Polonia el 1 de septiembre de 1939 pronto se manifestarían en Chile y en su Fuerza Aérea. A ese año, el estado general de las Fuerzas Armadas chilenas era muy precario y, contra la mayoría de los pronósticos, la aviación estaba sufriendo los efectos negativos de la gran compra de aviones italianos y alemanes llevada a cabo en 1937 por el general del aire Diego Aracena, y que tanta polémica trajera en esa época¹⁴³.

Así, y poco antes del inicio del conflicto mundial, la Fuerza Aérea adolecía de un grave problema material, incluso contando las cuantiosas adquisiciones hechas por el general Aracena. Un Consejo Aéreo de enero de 1939 llegó a la conclusión de que había que adquirir nuevos aviones y aprovechar los limitados fondos de que se disponía. Los criterios que primaron para dar este paso fueron los siguientes¹⁴⁴:

1. Superar el estado de postración derivado de la falta de operatividad del material europeo adquirido en 1937;
2. Estar en condiciones de ofrecer al mando político nacional una aeronave que tuviera capacidades ofensivas;
3. Poder reentrenar rápidamente a pilotos que ya estaban formados y tenían numerosas horas de vuelo en sus bitácoras personales;
4. Volver a estar en condiciones de apoyar las tareas de colaboración con la Armada y el Ejército, las que se habían visto mermadas.

Para lo anterior, el Consejo propuso la compra de aviones de la fábrica estadounidense NORTH AMERICAN AVIATION, emitiéndose una orden de compra a mediados de 1940 por doce unidades nuevas del monomotor NA-44, el que era promovido como *bombardero liviano de ataque y bombardeo en picada*¹⁴⁵. Los aviones llegaron a fines de marzo de 1941¹⁴⁶, equipados para

¹⁴³ Con la anuencia de la mayoría de su Consejo Aéreo, en 1937, y con cargo a la ley N° 6011 de enero de este año, el general del aire Diego Aracena adquirió en Alemania e Italia un total de doce bimotores Junkers Ju 86 de bombardeo, nueve biplanos Arado Ar 95 de enlace y observación, quince biplanos de instrucción Focke-Wulf Fw 44, veinte monomotores Breda Ba 65 de ataque y nueve Nardi FN.305 de instrucción, más artillería antiaérea, repuestos varios y otro material de apoyo. Este nuevo material arribaría entre 1938 y 1939 y parte importante de él tendría numerosos accidentes y escasos niveles de disponibilidad operacional. Así las cosas, la situación militar y aérea chilena antes de 1940 devino en crítica y deficiente. Ver detalles en NAVARRO, Op. Cit., pp. 24-26.

¹⁴⁴ Informe de 9 de julio de 1941, del comandante en jefe de la Fuerza Aérea al presidente de la república, explicando los criterios utilizados para las nuevas compras de aviones en los EE.UU.

¹⁴⁵ Una completa referencia acerca del empleo inicia de estos aviones en la FACH puede verse en una serie de documentos, entre ellos los titulados SOBRE CURSO DE INSTRUCCIÓN EN AVIONES NA-44 (26 de abril de 1941), CURSO DE ENTRENAMIENTO EN AVIONES NA-44 (sin fecha), e INSTRUCCIONES DE VUELO PARA EL NORTH AMERICAN NA-44 (sin fecha), todos de la MANA y firmados por O. Niergarth, entre muchos otros de la época.

¹⁴⁶ *El Mercurio*, domingo 30 de marzo de 1941.

operar con armamento, y a contar de abril siguiente¹⁴⁷ fueron entregados al Grupo de Aviación N° 4, basado en El Bosque.



North American NA-44 de la FACH

A esa medida adoptada por el Consejo a comienzos de 1939, siguió otra de mayor alcance y directamente relacionada. Entre septiembre y noviembre del mismo año, el Gobierno chileno hizo las gestiones ante el Departamento de Estado, en Washington, para obtener el envío a Chile de una misión profesional del US ARMY AIR FORCES (USAAF). Esta misión tendría por objeto cooperar con el Ministerio de Defensa chileno y con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea en el desarrollo y funcionamiento institucional. Los oficiales extranjeros que fueran enviados a Chile deberían desempeñarse como asesores tácticos y técnicos de la FACH en lo referente a aviación, trabajando muy estrechamente en una amplia diversidad de ámbitos con los aviadores nacionales. La misión tendría una duración inicial de tres años, contados desde la firma del respectivo contrato, aunque la realidad de las cosas determinó que su presencia se extendiera por décadas. Este acuerdo binacional fue firmado el 23 de abril de 1940 por el secretario de Estado Cordell Hull y el embajador de Chile en Washington, Alberto Cabero (1939-1942)¹⁴⁸.

El trasfondo político del acuerdo por la misión fue adecuar a la FACH para su progresiva inserción dentro del contexto global de defensa del espacio aéreo continental. Como puede apreciarse, el consentimiento estadounidense para el envío de este grupo de sus aviadores se dio antes del ingreso de EE.UU. a la guerra que estaba en curso, y dentro de una perspectiva estratégica defensiva continental en la cual Chile estaba, junto con Argentina, Paraguay, Uruguay y Bolivia, en el conjunto de países que, para Estados Unidos, tenían *importancia secundaria*, detrás de Brasil, México, Ecuador, Perú, Colombia, Venezuela y los países de América central¹⁴⁹. A esta apreciación acerca de la

¹⁴⁷ *El Mercurio*, miércoles 2 de abril de 1941.

¹⁴⁸ Executive Agreement Series N° 169, Military Aviation Mission, Agreement between the USA and Chile, signed April 23, 1940. USA Government Printing Office, Washington, 1940. La autorización dada por el presidente de los EE.UU. se hizo gracias a una ley del Congreso de este país de 19 de mayo de 1926 titulada AUTORIZA AL PRESIDENTE PARA DESIGNAR OFICIALES Y PERSONAL DEL EJÉRCITO, DE LA MARINA DE GUERRA Y DEL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA DE LOS EE.UU. DE AMÉRICA, PARA COLABORAR CON LOS GOBIERNOS DE LAS REPÚBLICAS DE LA AMÉRICA LATINA EN ASUNTOS MILITARES Y NAVALES.

¹⁴⁹ NOCERA, en Op. Cit., p. 408 y 409, menciona la tesis de que en 1939 Chile estaba excluido de los planes de defensa de EE.UU., pues lo primordial en diciembre de ese año para la WAR PLANS DIVISION era establecer la

escasa importancia de Chile ciertamente poco ayudó ante los ojos de Washington el que Santiago se mantuviera por largo tiempo neutral en la guerra¹⁵⁰.

La delegación fue conocida en Chile como MISIÓN AÉREA NORTEAMERICANA (MANA), y arribó a Chile el 4 de junio de 1940, estableciéndose en dependencias cedidas por el Ministerio de Defensa. Venía al mando el mayor Omer Niergarth, quien era secundado por otros dos oficiales, todos de la USAAF. La MANA optó en un principio por reorganizar la estructura de la Fuerza Aérea e implementar en la Escuela de Aviación nuevos y modernos programas de estudio, iguales a aquellos bajo los cuales se instruían y entrenaban los aspirantes y oficiales en EE.UU.

Vistas las consideraciones políticas superiores que marcaron el inicio del que sería el alineamiento estratégico de Santiago con Washington, la presencia estadounidense en la Fuerza Aérea se planteó desde un inicio como la única alternativa existente para intentar superar los complejos problemas que habían quedado en evidencia luego de la incorporación del material europeo a fines de los años 30. Este nuevo proceso de vinculación traería influencias que se notarían 1) en el tipo de material aéreo a transferir a Chile, 2) en la asignación de tareas operacionales de acuerdo mayormente con los intereses de EE.UU., y 3) en la progresiva adopción de aspectos de orden doctrinario.

Este ascendiente se mantendría en diversos grados en el futuro, durante décadas. Así, inicialmente el material transferido sería solo para instrucción, arribando –a contar de 1941– sendas partidas de Fairchild PT-19 y Vultee BT-13 Valiant, los que comenzaron a prestar servicios a contar de ese mismo año. Todas las nuevas aeronaves, junto con numerosos monomotores North American AT-6 Texan que llegarían poco después para fortalecer la instrucción avanzada y también para tener material con alguna capacidad de fuego, formarían durante varios años a los pilotos chilenos, consolidando en la FACH la filosofía norteamericana en todas las etapas del vuelo, desde lo primario hasta lo táctico.

Luego de la entrada de EE.UU. a la guerra a raíz del ataque japonés del 7 de diciembre de 1941, los lazos con Chile se estrecharían, aunque no sin ciertas dificultades¹⁵¹. Después de los sucesos de Pearl Harbor, La Moneda

cantidad de fuerza aérea necesaria para evitar que Alemania pudiera establecer una base cerca de la protuberancia de Brasil. Hacia 1940, Washington estableció que los países del grupo privilegiado estaban allí debido a que su defensa era más problemática.

¹⁵⁰ El 8 de septiembre de 1939, a una semana de iniciada la guerra, Chile dictó un decreto supremo declarándose neutral. Dos días después del ataque japonés a Pearl Harbor, Chile reafirmó su neutralidad por medio de otro decreto. Recién el 20 de enero de 1943, La Moneda dispuso romper relaciones diplomáticas con los países del Eje. El 13 de abril de 1945, Chile le declaró la guerra a Japón, pero solo para cumplir con los requisitos de entrada a la Organización de las Naciones Unidas; de esta forma, Chile tuvo el dudoso honor de ser el último país del mundo en declarar la guerra a Japón.

¹⁵¹ Ver NAVARRO, Op. Cit., pp. 29 y ss. Se refiere, en general, a numerosas dificultades relacionadas con el precio del cobre que vendía Chile, la influencia alemana y la penetración nazi en el país, las negociaciones para que Chile accediera a las mejores condiciones del *Lend-Lease* y los tipos de materiales de defensa que Santiago pedía le

adoptó una posición de apoyo a EE.UU. y a su idea de la defensa continental, influyendo en parte en esta decisión la impresión que prevalecía en las autoridades nacionales de que Chile podría ser atacado por Japón en algún momento indeterminado. Pero EE.UU. condicionó la entrega de ayuda militar a cambio de que Santiago accediera a realizar algo en lo que cual La Moneda *estaba en deuda* y esto era mostrar *verdadera vocación* por la causa aliada. Así, Washington esperaba que Chile declarara la guerra o a lo menos rompiera relaciones con las potencias del Eje, siendo esto la mínima condición exigida por EE.UU. para hacerle extensivos los beneficios de la Ley de Préstamos y Arriendos de 1940 (Lend-Lease Act). Sin embargo, esta posición no sería adoptada por Chile sino años después.



Vultee BT-13, de instrucción básica, en 1943

Ante el nuevo escenario de guerra en el Pacífico del sur, Chile tuvo que hacerse cargo de fortalecer sus alicaídas Fuerzas Armadas, proceso que requirió esfuerzo tanto en el aspecto monetario para la compra de equipos, como organizativos de diversa índole. En este último aspecto, fue el 31 de diciembre de 1941 que se promulgó la Ley N° 7.144, publicada el 5 de enero siguiente, que creó el CONSEJO SUPERIOR DE DEFENSA NACIONAL (CONSUDENA), colectivo presidido por el ministro de Defensa, que debía velar por el análisis e implementación de medidas relacionadas con la defensa nacional¹⁵².

Principalmente debido a una serie de polémicas internas, fue recién el 20 de enero de 1943 que La Moneda puso fin a sus relaciones diplomáticas con los países principales que formaban el Eje, aunque sin pasar a ser directamente beligerante en su contra, como sin duda habría preferido Washington. De este modo, se allanaron varias de las dificultades políticas que Chile había sostenido durante todo el año anterior con EE.UU. En lo aeronáutico, fue a contar de esta decisión que nuestro país pudo solicitar formalmente la cesión –en términos económicos ventajosos– de material de vuelo.

fueran entregados, en momentos en que EE.UU. prefería abastecer con preferencia a sus aliados más directos. Durante todo 1942, la relación entre ambos países habría estado marcada por varias dificultades. NOCERA, Op. Cit., p. 410, menciona también como factor de roces la petición de EE.UU. de poner un punto de observación en el estrecho de Magallanes, la que fue negada por Chile.

¹⁵² NAVARRO, Op. Cit., p. 31-32. En general, la intención de crear a este Consejo fue adecuada, pero con escasos efectos prácticos, especialmente por la condición de guerra mundial que se vivía.

ii. Material entregado hacia fines de la Segunda Guerra Mundial

La entrega de material militar a Chile sería cumplida por Washington en base a una política de doble vía. Primero, asegurar que Chile se mantuviera dentro del bando aliado y en los términos diseñados por EE.UU. Segundo, satisfacer algunas de las necesidades militares del país, pero solo para que este tuviera alguna posibilidad de cumplir los compromisos asumidos en la defensa del Pacífico, y sin considerar necesariamente las hipótesis de conflicto que Santiago soberanamente pudiera visualizar, tanto en su relación con los países vecinos o dentro de las propias perspectivas que Chile evaluara del avance japonés, aun cuando Tokio había experimentado pérdidas capitales durante la batalla de Midway en junio de 1942. En este último sentido –el de poder ser empleados los medios aéreos a ser transferidos en hipótesis de conflictos estrictamente locales–, no era tanto que los aviones cedidos por EE.UU. *no sirvieran* –tácticamente hablando– para ser empleados en crisis o guerras vecinales, sino más bien si su uso en dichas circunstancias *estaba o no permitido* por el cedente o –de ocurrir esta hipótesis– generaría o no indeseadas consecuencias políticas para Santiago en los salones político-militares de Washington¹⁵³.

Además, la introducción de material bélico desde los EE.UU. sería, en número e importancia, solo el que las fuerzas aéreas de los países receptores –en este caso, Chile– *estuvieran en condiciones* de recibir –tanto en las capacidades profesionales de sus cuadros, como en cuanto a infraestructura operacional–, y en cantidad solo suficiente para que las fuerzas locales se fueran adaptando *progresivamente* a su uso y a los aspectos doctrinarios militares involucrados. Este era un procedimiento cuya filosofía ya había sido establecida por la política de la MANA de comienzos de los 40.

Esta actitud vigilante y a la vez tutelar, propia de los EE.UU. en su relación con casi todos los países de la región, se mantendría en las décadas por venir –especialmente durante la Guerra Fría– y sería fuente de dificultades de diversa naturaleza para Chile. Por lo pronto, el material que sería entregado a la Fuerza Aérea a contar de 1943 en razón de la guerra con Japón, serviría –según lo impuso EE.UU.– para cooperar en la protección de las líneas de comunicaciones navales que pasaban por aguas nacionales, en una época en que –por lo demás– ya había cesado el arrollador avance nipón en el Pacífico y este país asiático se encontraba irremediablemente a la defensiva frente a la desatada potencia militar-industrial norteamericana.

¹⁵³ El empleo de los bombarderos B-26 Invader transferidos a la FACH mediante el PAM en los años 50 fue un caso en que su eventual uso bélico en el incidente del islote Snipe habría violado los términos de su cesión a nuestro país. Ver capítulo II de este mismo trabajo.

Dentro de los términos descritos, la FACH recibiría inicialmente tres hidroaviones Consolidated PBV-5 Catalina, quince anfibios Vought-Sikorsky OS2U-3 Kingfisher y cuatro Naval Aircraft Factory N3N, para ejercer la vigilancia de algunos espacios marítimos nacionales. Con estas aeronaves, a fines de junio de 1943 se formó el llamado COMANDO COSTANERO, unidad de la Fuerza Aérea que, en general, debía prestar apoyo inmediato y directo a los buques de la Escuadra o barcos mercantes contra probables amenazas submarinas y de superficie, explorar rutas marinas y ayudar a mantener a determinadas zonas libres de ataques sorpresivos, para asegurar la libre navegación. Más tarde arribarían aviones anfibios Consolidated OA-10 Catalina.



Douglas A-24 Banshee, bombardero en picada

A pesar de lo positivo de tales entregas, la cesión a la Fuerza Aérea de aviones de combate no fructificaría, a excepción de la llegada en enero de 1944 de una docena de Douglas A-24B Banshee, los que serían asignados al Grupo de Aviación N° 4 que operaba, primero, desde El Bosque y, después, desde Colina. Este avión era la versión para el US Army del afamado explorador y bombardero en picada naval SBD Dauntless que tanto protagonismo tuviera en la batalla de Midway al destruir cuatro portaaviones principales y causar la debacle japonesa. Esta modesta cesión no fue sino reflejo de la escasa importancia que EE.UU. confería a las necesidades de defensa tal cual las estimaba Chile, y solo permitió disponer de una mínima capacidad ofensiva contra alguna unidad naval enemiga que, eventualmente, se colara hacia el mar chileno, pues los Banshee no tenían capacidad para enfrentar a aviones de combate adversarios en la disputa por el control del aire. Adicionalmente, en 1943 se había frustrado el envío en vuelo a Chile de una docena de cazas Curtiss P-40 que estaba a punto de entrega.

Sin duda, en la negativa de entrega de material de combate –además de las razones ya expuestas– influyó el hecho de que, en octubre de 1943, EE.UU. hizo saber a Chile que no continuarían los traspasos de equipos de guerra, debido a que el peligro japonés *ya no existía más* en la región¹⁵⁴. Esto provocó gran decepción en Chile, puesto que la cesión en términos

¹⁵⁴ MENESES, Emilio. *Ayuda económica, política exterior y política de defensa en Chile 1943-1973*, en Estudios Públicos N° 35 (1989), p. 42. Centro de Estudios Públicos. Santiago, Chile.

convenientes de ayuda militar había sido una de las causas principales –junto con la venta de cobre chileno a un precio fijo– por las cuales La Moneda había decidido –a pesar de sus reticencias históricas y su tradicional neutralismo– ponerse abiertamente del lado de los Aliados pocos meses antes¹⁵⁵. La Fuerza Aérea, en consecuencia, con el material entregado por EE.UU. durante la primera mitad de la guerra, no alcanzó a mejorar sustancialmente más que las áreas de instrucción y vigilancia aeronaval, ambas muy importantes sin duda alguna, pero aún lejos de permitir sustanciales progresos en sus formaciones de combate y de transporte, que eran las que le permitían a cualquier aviación moderna sostener su independencia respecto de las otras ramas de la defensa, su autonomía operacional, y estar en un mejor pie para aportar en crisis y conflictos bélicos de acuerdo a los cánones de guerra aérea ya en boga.

iii. Posguerra y Guerra Fría, tiempos de compromisos

El nuevo escenario planteado a contar de 1944 –esto es, sin la posibilidad de recibir equipos bélicos desde EE.UU. y con el precio del cobre superando al valor fijado en acuerdo con Washington¹⁵⁶–, dejó a mal traer las expectativas de Chile. Ante eso, y debido a que ya se había adoptado la decisión de ser parte del sistema de defensa diseñado por los estrategas en EE.UU. para ser aplicado en Latinoamérica, la dependencia estaba prácticamente consumada. Esto se vio refrendado cuando, para poder integrar el nuevo orden mundial representado por la naciente ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU), en abril de 1945 Chile debió declarar la guerra a Japón mientras en La Moneda gobernaba el presidente Juan Antonio Ríos (1942-1946†).

Para la Fuerza Aérea, el fin de la Segunda Guerra Mundial y la enorme cantidad de material aéreo que quedó en desuso significaron la posibilidad cierta de hacerse de nuevos medios. Ya había ocurrido algo parecido en 1918 con el término de la anterior guerra mundial, cuando en ese entonces la aviación militar nacional –aún a cargo del Ejército– recibió numerosas partidas de aeronaves desde los depósitos británicos de posguerra.

De esta forma, en 1946 EE.UU. notificó a Chile que su PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN DE MATERIAL DE GUERRA EN EXCESO le había asignado para ser ofrecidos en venta, al 20% de su valor real, dos PBV-5 u OA-10 Catalina, doce bombarderos North American B-25J Mitchell, veinticinco cazas Republic P-47D Thunderbolt, diez transportes Douglas C-47, cinco entrenadores avanzados de bombardeo Beechcraft AT-11 Kansan, cinco AT-7 de entrenamiento

¹⁵⁵ MENESES, Op. Cit., p. 42.

¹⁵⁶ VILLALOBOS, S. y otros (2011) *Historia de Chile*, tomo IV, 19a. edición, p. 775 (Editorial Universitaria): durante la Segunda Guerra Mundial, a pesar de que el valor de la libra de cobre bordeaba los 40 centavos de dólar, EE.UU. le fijó un precio máximo de 12 centavos. Durante la guerra de Corea, EE.UU. nuevamente fijó los precios en 27,5, cuando en el mercado estaba a 55.

avanzado de navegación, y ocho monomotores Beechcraft UC-43 –u ocho Noorduyn C-64 Norseman– biplanos de transporte y de servicios generales. En la venta no estaba contemplada la entrega de repuestos, los que deberían adquirirse al precio de mercado.

Inventario de la FACH en 1946		
Unidad	Aviones	Total
Escuadrilla Comando en Jefe Los Cerrillos	Fairchild PT-19	2
	Vultee BT-13	3
	North American NA-44	2
	North American AT-6D	5
	DL-22	1
	Beechcraft C-45F	1
Grupo de Aviación N° 1 Iquique	North American AT-6B	1
	North American AT-6C	7
	North American AT-6D	3
	Fairchild PT-19	3
	Focke Wulf Fw.44	1
	Vultee BT-13	1
Comando Costanero Grupo de Aviación N° 2 Quintero	Consolidated PBY Catalina	3
	Stearman N3N	4
	Vought-Sikorsky OS2U-3	11
	North American AT-6B	1
	North American AT-6D	3
	Vultee BT-13A	5
	Vultee BT-13B	4
	Fairchild PT-19	2
Grupo de Aviación N° 3 Temuco	Avro Jacobs	4
	Fairchild PT-19	2
	Vultee BT-13A	4
	Vultee BT-13B	1
	North American NA-44	2
	North American AT-6B	4
Grupo de Aviación N° 4 Colina	Douglas A-24B	11
	North American AT-6C	4
	North American AT-6D	5
	Vultee BT-13A	4
Grupo de Aviación N° 5 Puerto Montt	North American NA-44	2
	North American AT-6B	4
	Vultee BT-13B	5
	Fairchild PT-19	3
Grupo de Aviación N° 6 Punta Arenas	North American NA-44	4
	Vultee BT-13B	5
	Fairchild PT-19	5
Primera Brigada Aérea Antofagasta <i>(asignación temporal)</i>	North American AT-6B	1
	Fairchild PT-19	1
	Vultee BT-13B	1
Escuela de Aviación El Bosque	Fairchild PT-19	30
	Vultee BT-13A	6
	Vultee BT-13B	16
	North American AT-6B	1
	North American AT-6C	2
	North American AT-6D	11
FUENTE: ESTADO GENERAL DE AVIONES DE LA FACH AL MES DE ENERO DE 1946, Dirección de los Servicios.		

Ante este auspicioso panorama –considerado como una oportunidad inmejorable para modernizar a la Fuerza Aérea, sobre todo frente a los avances de sus similares vecinas¹⁵⁷– el comandante en jefe accidental de la Fuerza Aérea, general de brigada aérea Edison Díaz, consultó a la Dirección del Material si las condiciones de infraestructura de la institución serían o no capaces de "*recibir dicho material y darle una garantía efectiva para asegurar su vida*"¹⁵⁸. Esta consulta se refería específicamente acerca de la disponibilidad de personal técnico, pistas de aterrizaje, instalaciones, equipos de aeródromos, máquinas, herramientas, etcétera. Una de las respuestas provino desde la Maestranza Central de Aviación, única dependencia en Chile capaz de hacer revisiones y reparaciones totales de los aviones. Esta unidad de la Fuerza Aérea sostuvo¹⁵⁹ –duramente, si se quiere, pero con justificados motivos– que "*no tenía siquiera la capacidad para hacerse cargo del material actual de la institución y que durante 1946-1947 dicho panorama se vería agravado por el profundo mantenimiento que debía hacerse a los Fairchild de instrucción primaria y los Vultee BT-13*". Dentro de las causas de este problema –adujo la Maestranza– estaba el déficit de hasta 250 especialistas, la falta de infraestructura física adicional en otras regiones del país, la carencia de instalaciones apropiadas en la misma Maestranza en Santiago, y la falta de instalaciones de mantenimiento del segundo escalón en las unidades tácticas. En cuanto al material aéreo por arribar, el jefe de la Maestranza respondió que, en cuanto a adecuación técnica, no habría mayor dificultad para abordar trabajos en los Catalina y los transportes C-47, pero que el material nuevo representaría para la Fuerza Aérea –por lo menos en el ámbito que a él le correspondía– un desafío mayor que había que enfrentar con medidas especiales¹⁶⁰.

El alto mando, como siempre, estaba perfectamente al tanto de todas las carencias. En comunicación dirigida al ministro de Defensa, el propio comandante en jefe discurrió respecto de cómo había sido necesario asegurar las negociaciones con EE.UU. ese año, a pesar de que la institución presentaba insuficiencia en instalaciones para atender el tráfico de aeronaves modernas y carecía de la adecuada infraestructura aeronáutica; además, que los países vecinos habían aprovechado al máximo las oportunidades dadas por el país del norte en el mismo sentido, y que la Fuerza Aérea no podía quedar reducida y en inferioridad de condiciones, sobre todo en esta oportunidad en que la venta del material aéreo se planteaba en términos económicos extremadamente ventajosos¹⁶¹.

¹⁵⁷ Oficio, 18 de noviembre de 1946, NEGOCIACIÓN EXISTENTE CON EE.UU. RESPECTO A SUMINISTRO DE MATERIAL DE VUELO E IMPLEMENTOS PARA LA FUERZA AÉREA, del CJFA al MINDEF.

¹⁵⁸ Oficio, 14 de febrero de 1946, SOBRE ADQUISICIÓN DE MATERIAL DE VUELO, de la CJFA al Director del Material.

¹⁵⁹ Oficio, 8 de mayo de 1946, SITUACIÓN QUE SE CREARÁ EN LA INSTITUCIÓN CON MOTIVO DE LAS ADQUISICIONES DE MATERIAL AÉREO EN PROYECTO, del Director de los Servicios al CJFA.

¹⁶⁰ Una de dichas medidas era, incluso, conseguir bodegas para guardar los conjuntos de repuestos que serían adquiridos, pues la Fuerza Aérea no disponía de esos inmuebles y los que había en Los Cerrillos eran insuficientes. Ver oficio, 25 de mayo de 1946, FACILIDADES PARA INSTALACIÓN DE UNIDADES Y ALMACENAMIENTO DE MATERIAL, del Comando del Material a la CJFA.

¹⁶¹ Oficio, 18 de noviembre de 1946, NEGOCIACIÓN EXISTENTE CON EE.UU. RESPECTO A SUMINISTRO DE MATERIAL DE VUELO E IMPLEMENTOS PARA LA FUERZA AÉREA, del CJFA al MINDEF.

Hacia marzo de 1946, las conversaciones bilaterales habían consolidado el paquete aeronáutico a adquirir por Chile en un total de sesenta y siete aviones de entrega progresiva, más opción de otros cuatro, de acuerdo al siguiente detalle:

- Doce B-25, más la posterior entrega de cuatro adicionales;
- Diez C-47;
- Dieciocho Beechcraft AT-11 y AT-7;
- Veinticinco P-47;
- Dos OA-10 Catalina.



Bombarderos North American B-25J Mitchell de la FACH

A pesar de sus obvias limitaciones, la institución abordó en forma rápida y optimista –como generalmente ocurría– la solución de los problemas que involucraría la llegada del material. Los ejemplos de esto son abundantes, aunque solo mencionaremos el hecho de que, en julio de 1946, la Comandancia en Jefe ordenó la creación de un Grupo de Instrucción en Quintero, el que estaría compuesto por una escuadrilla de cazas y otra de bombarderos¹⁶². Esta unidad sería equipada con el material que venía. El jefe de la MANA debería asumir como asesor directo del jefe del nuevo grupo. Pocos días después sería dictada otra orden, con nuevas y numerosas instrucciones relativas a la llegada de los aviones y al reordenamiento a todo nivel que debía producirse dentro de la institución¹⁶³. Hacia septiembre, la propia Fuerza Aérea solicitaba a su agregado en EE.UU. que acelerara lo más posible la entrega de algunos de los aviones, pues ya se estaba en condiciones de recibirlos¹⁶⁴.

¹⁶² Orden de la CJFA N° 491, CRÉASE UN GRUPO DE INSTRUCCIÓN DE BOMBARDEO Y CAZA, CON GUARNICIÓN EN QUINTERO, de 11 de julio de 1946.

¹⁶³ Orden de la CJFA N° 15, MEDIDAS NECESARIAS PARA OPERAR MATERIAL DE VUELO PRÓXIMO A LLEGAR AL PAÍS, de 15 de julio de 1946.

¹⁶⁴ Oficio, 13 de septiembre de 1946, de la CJFA a la Misión Aérea de Chile en EE.UU.

Mientras la llegada del material excedente estadounidense se encontraba en marcha, en 1947 el gobierno del presidente Gabriel González Videla (1946-1952) suscribió el ingreso de Chile al PACTO DE RÍO DE JANEIRO, acuerdo multinacional de defensa mutua conocido también como TRATADO INTERAMERICANO DE ASISTENCIA RECÍPROCA (TIAR), y promovido por los EE.UU. como mecanismo de autodefensa hemisférica occidental de los países americanos frente a la expansión del comunismo soviético. El mismo año, Chile rompió relaciones diplomáticas con la URSS¹⁶⁵.

Las evaluaciones realizadas hacia 1948 decían que el esfuerzo hecho por el Gobierno en levantar nuevos polos industriales¹⁶⁶, obligaba a pensar en proteger a dichos centros vitales de la economía, los que estaban –o estarían– situados en distintas regiones del país. Sin embargo, la dotación de aviones de guerra estaba aún muy lejos de satisfacer las necesidades mínimas de la actual organización, permitiendo tener solo un tercio de lo requerido por cada unidad táctica, a pesar de que ya se había hecho una concentración del material de guerra en solo algunas de ellas y por lo cual habían quedado varias unidades en obligado receso¹⁶⁷.

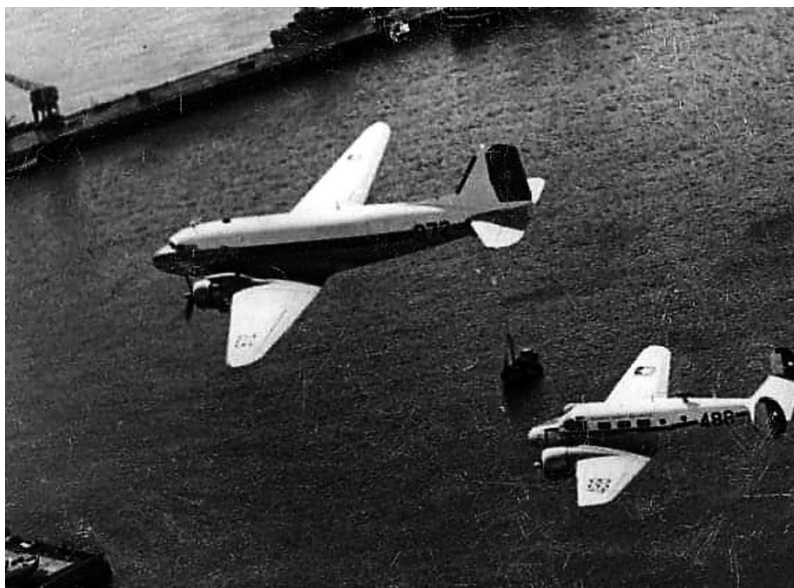
Las más serias dificultades se daban en cuanto a la composición de las unidades aéreas, principalmente por la falta de aviones que fueran realmente adecuados a las misiones que había que desarrollar, y que estos existieran en la cantidad suficiente para dotar a los grupos establecidos para tiempo de paz, buscando también una adecuada instrucción y entrenamiento. Además, había escasez de personal especializado, y las instalaciones terrestres eran insuficientes. Las pistas aéreas, por su parte, resultaban inadecuadas para su uso por aviones modernos. Las bases aéreas estaban precariamente dotadas, con equipos rudimentarios y escasos. La única de estas que cumplía con los mínimos necesarios era la de Quintero, lo que se había logrado luego de grandes sacrificios y esfuerzos institucionales, aun cuando los cazabombarderos P-47D no podían operar en su capacidad táctica total porque las características de su pista no lo permitían¹⁶⁸.

¹⁶⁵ NAVARRO, Op. Cit., pp. 35 y ss, sostiene que el TIAR fue la primera manifestación de la denominada Doctrina Truman o de Contención, la que preconizaba la formación de sistemas de alianzas políticas y militares para contrarrestar lo que era percibido como el expansionismo soviético durante la confrontación este-oeste. Continúa diciendo que, a pesar de que Chile no estaba bajo amenaza soviética, Santiago aceptó ingresar en la alianza militar del TIAR para mantener la cercanía política con EE.UU., y a pesar de la habitual neutralidad del país. Además, estar en un sistema formal de seguridad hemisférica tenía para Chile dos ventajas: 1) poder solicitar la eventual intervención de Washington si es que su seguridad externa se veía amenazada; 2) poder disimular su evidente inferioridad militar frente a los vecinos, la que se arrastraba desde el decenio de los 30.

¹⁶⁶ Durante el gobierno de Arturo Alessandri (1932-1938), Chile buscó recuperarse de las crisis económicas internacionales mediante un proceso de creciente industrialización y sustitución de importaciones, política que fue seguida por los gobiernos siguientes hasta 1950. Ver TURNO, J. y MOSLARES, C. "Chile. De la industrialización mediante sustitución de importaciones a la liberalización y diversificación comercial", en Boletín Económico de ICE, junio 2007.

¹⁶⁷ MEMORIA ANUAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE CORRESPONDIENTE A 1948, CJFA, 10 de marzo de 1949.

¹⁶⁸ *Ibid.*



Douglas C-47 y Beechcraft C-45 sobrevolando el muelle Arturo Prat, en Punta Arenas

En cuanto a los aviones recibidos desde los EE.UU. en el bienio anterior, había una evaluación positiva de sus características, pero los *stocks* de repuestos ya habían disminuido y esto ponía en riesgo la operatividad de las aeronaves que aún estaban en vuelo. En general, además de más piezas y partes, se requería como mínimo el arribo de otros ocho B-25J, diecinueve P-47D, diez D18S/C-45, treinta AT-6 Texan y tres C-47¹⁶⁹. La situación operacional quedó en evidencia cuando el comandante en jefe, general del aire Aurelio Celedón Palma (1947-1952), respondió un requerimiento del CONSUDENA dando cuenta del programa de gastos de la Fuerza Aérea para el año 1949 con cargo a los fondos de la Ley N° 7.144. Analizando el desarrollo material que la institución había alcanzado luego de dieciocho años desde su creación, el general procedió a hacer un balance de las fuerzas de combate disponibles en condiciones de vuelo¹⁷⁰. Este conjunto alcanzaba solamente a cinco bombarderos B-25, cinco cazas P-47, cuatro bombarderos en picada A-24B y un bote volador Catalina. Además, la estimación del mando aéreo era que la situación presupuestaria en que se mantenía a la Fuerza Aérea, incluyendo la cuota que le correspondía de acuerdo con la Ley N° 7.144, resultaba a todas luces insuficiente y no le permitía alcanzar un mínimo de poder combativo que justificara ante la opinión pública los gastos que la institución solicitaba al Fisco. Importante es señalar que el mismo documento sostiene que no podía resultar desconocido para la autoridad de Defensa el hecho de que *"la aviación se enfrentaba a un revolucionario cambio en sus métodos de propulsión y (también) que era seguro que, en un breve lapso, la Fuerza Aérea se vería obligada, para mantener su*

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ Oficio, 21 de abril de 1948, del CJFA al MINDEF.

valor combativo, a adaptarse al uso de los nuevos prototipos de aviones a propulsión a chorro que ya habían sido adquiridos por los países limítrofes". La proposición final del general Celedón para comenzar a solucionar el problema que él mencionaba fue que se hiciera una "desapasionada revisión de las cuotas de dinero que actualmente se estaban asignando a las fuerzas de la defensa nacional".

Así las cosas, los números que manejaba el inventario real de la Fuerza Aérea estaban muy lejos de sus verdaderos deseos. En el mismo año 1948 se conoció un plan de desarrollo para ejecutar en tres períodos anuales, el que, reducido al 23% de lo que realmente se necesitaba, pedía formar al menos ocho escuadrillas con un total de 156 aviones de combate –cazas de escolta, cazas de defensa y caza bombarderos; bombarderos pesados y medianos; y transportes– y setenta y dos aviones de entrenamiento monomotor y bimotores. A esta estimación, se acompañaba un ilustrativo listado con el inventario total operacional de la FACH en 1948:

Inventario FACH en 1948	
Aviones	Total
North American AT-6	51
Vultee BT-13	45
North American B-25	10
Consolidated Catalina PBY-5	2
Consolidated Catalina OA-10	3
Stearman N3N	4
Vought Sikorsky OS2U-3	7
Republic P-47	11
Beechcraft AT-11	8
Beechcraft C-45	1
Douglas C-47	6
Douglas A-24B	5
LAe. 22 DL	1
Fairchild PT-19	42
FUENTE: CJFA, INFORME DE 10/6/1948	

En 1949, el general Celedón efectuó una visita profesional a los EE.UU. De este periplo, desarrollado entre fines de marzo y comienzos de abril, se obtuvieron interesantes conclusiones. La primera fue que, si bien la recientemente fundada (1947) USAF volaba tres tipos de reactores de caza, ninguno de ellos tenía permiso para ser exportado. Los aviones de este tipo que el general Celedón voló en su visita fueron el Lockheed F-80 Shooting Star, usado como aparato de levantamiento aerofotográfico y de instrucción a reacción; el Republic F-84 Thunderjet y el North American F-86 Sabre. En cuanto a temas de instrucción, constató que el sistema usado por Chile era –naturalmente– muy diferente al de sus anfitriones. En Chile aún se empleaba el método de preguerra propuesto por la MANA y sus modificaciones, que establecía una progresión de vuelo primario/básico/avanzado basada en la triada Fairchild PT-19/M62, Vultee BT-13 Valiant y North American AT-6 Texan. La actual USAF, en cambio, iniciaba la instrucción con el Texan (a un reconocidamente

alto costo económico, sin embargo), para pasar a entrenadores avanzados tales como los cazas North American F-51 Mustang, los bombarderos ligeros Mitchell B-25 y el ya mencionado F-80, según la función a desempeñar. Si bien las diferencias en este ítem eran perfectamente comprensibles dadas las diferencias entre ambas fuerzas aéreas, a su vuelta al país el general Celedón recomendó que se estudiara no solo la mejor forma de aproximarse a los estándares norteamericanos, debiendo preverse tanto los avances en aviación que nuestro país debería asumir, como también el problema representado por la obsolescencia de los ya anticuados Fairchild, BT-13 y AT-6, en ese orden¹⁷¹.



Línea de Republic P-47D Thunderbolt de la Fuerza Aérea

iv. El gobierno de C. Ibáñez, 1952-1958

En 1952, y aunque la economía nacional no era positiva, las perspectivas de desarrollo de la FACH eran optimistas. Ciertamente, y debido a consideraciones presupuestarias, había clara conciencia en el alto mando de que, en lo material y en lo relativo a infraestructura de bases aéreas, la institución no respondía a los conceptos en boga sobre poder aéreo –de hecho, aún faltaban algunos años para que pusiera por escrito su primera doctrina básica de empleo–, sobre todo si es que se la comparaba con las demás fuerzas aéreas de la región¹⁷². Así, la más reciente adquisición había sido de algunos aviones canadienses DHC-3 Beaver utilitarios, con los cuales se buscaba fortalecer las áreas logísticas, apoyo y abastecimiento, en un papel que la institución venía practicando desde siempre.

Mientras se esperaba una mejoría en temas de financiamiento –derivado esto de una adecuada aplicación de la Ley N° 7.144 y una mejor repartición del presupuesto de defensa–, la institución se dedicaba a fortalecer la formación y profesionalización de sus cuadros, y realizaba estudios para

¹⁷¹ Oficio de 18 de octubre de 1950, SE REFIERE A REEMPLAZO DEL MATERIAL FAIRCHILD Y VULTEE, del Director de los Servicios al EMGFA, afirma que debido a las dificultades para conseguir repuestos y por ser aviones que estaban fuera de fabricación desde hace varios años, solo se podría mantenerlos en servicio por otro año y medio más.

¹⁷² MEMORIA ANUAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE CORRESPONDIENTE A 1952, CJFA/EMGFA.

establecer su mejor organización para tiempos de paz y de guerra. Con todo, incluso dentro de esta perspectiva, la llegada de nuevos aviones era absolutamente esencial, habiendo plena claridad de que no se podía seguir fundamentando el conocimiento y experiencia del personal solo en la instrucción teórica, ciertamente muy importante, pero incompleta. Para áreas tales como navegación, vuelo instrumental, tácticas, tiro y bombardeo, se necesitaba dotación completa de aeronaves¹⁷³.

El 9 de abril de 1952, en las postrimerías del gobierno de González Videla, Chile adhirió al PACTO DE ASISTENCIA MUTUA (PAM), en lo que fue otro paso categórico en la pretendida asociación estratégica con EE.UU. Este tratado fue una consecuencia del TIAR y otros instrumentos firmados por Chile para participar en el fortalecimiento de la defensa continental.

Algunos de los fundamentos del PAM estaban bien descritos en el decreto supremo que lo promulgó en Chile¹⁷⁴:

- Ayudar a cualquier Estado americano que fuera víctima de un ataque armado, para actuar conjuntamente en la defensa común y en el mantenimiento de la paz y la seguridad en el continente americano;
- Fomentar la paz y seguridad de acuerdo con la Carta de la ONU y participar eficazmente en acuerdos de defensa propia, tanto individual como colectiva;
- Cooperar en los esfuerzos de seguridad colectiva de la ONU y en la reglamentación y reducción universal de armamentos.

Como señala Navarro¹⁷⁵, a través de este instrumento Washington pretendía:

1. Liderar y dirigir la defensa continental;
2. Asegurar la no penetración soviética en América latina;
3. Modernizar las Fuerzas Armadas regionales;
4. Asegurar, en lo militar, la estandarización doctrinal y tecnológica con EE.UU.;
5. Prevenir eventuales competencias armamentistas y evitar la entrada de otros proveedores.

El texto del PAM estableció, además, que el Gobierno de Chile debía aportar *"la plena contribución que le permitiera su existencia como país para acrecentar la fuerza defensiva del mundo libre, además de comprometerse a incluir dentro de la ayuda transferible a EE.UU. las materias primas estratégicas en bruto, semielaboradas y elaboradas que este país necesitare y de*

¹⁷³ MEMORIA ANUAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE CORRESPONDIENTE A 1952, CJFA/EMGFA.

¹⁷⁴ Decreto Supremo 328 Ministerio de Relaciones Exteriores, 6 de julio de 1952.

¹⁷⁵ NAVARRO, Op. Cit., p. 36.

que careciere por insuficiencia o posible insuficiencia de sus propios recursos naturales, y que pudiere haber en Chile"¹⁷⁶.

A pesar del ácido debate político interno que advirtió que el PAM traería excesiva dependencia de EE.UU., el gobierno de Ibáñez se mantuvo dentro del tratado y confió en que una agresión contra Chile no sería permitida por Washington o, en caso de producirse, sería rechazada por dicho país. En parte por esto, y por las condiciones deprimidas de la Hacienda pública, el gasto de este gobierno en defensa fue variable, pero con clara tendencia a la baja en los últimos cuatro años del período¹⁷⁷.

Cabe señalar que la aplicación del PAM en ámbitos relacionados con la Fuerza Aérea fue paralela a la permanencia en nuestro país de la MANA, la que a estas alturas dependía de la USAF –creada en 1947– y ya no más del USAAF. Así, la MANA continuó asesorando al alto mando en temas de instrucción y organización, en lo relacionado con tipos de aviones disponibles y mecanismos administrativos a través de los cuales convenía obtenerlos, y en todo lo que tuviera que ver con los detalles propios de la llegada, incorporación y adaptación del nuevo material aéreo cedido por EE.UU. a Chile. A pesar de su importancia manifiesta en la relación aérea con EE.UU., la competencia que la Fuerza Aérea le reconoció a la MANA en esta etapa estuvo solo relacionada con lo que dicha Misión pudiera tener que decir en relación con el PAM –la defensa hemisférica–, y no con sus intervenciones –que las hubo– en materias de la FACH relacionadas con sus hipótesis de conflicto vecinal o de seguridad nacional, mismas que la institución pensaba estaban fuera de la competencia e incumbencia de los norteamericanos¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Desde 1959, el PAM experimentó en EE.UU. varias enmiendas destinadas a cautelar los intereses de Washington. Por ejemplo, la posibilidad de terminar el Pacto cuando la nación receptora realizara expropiaciones de intereses norteamericanos sin haber iniciado a lo menos seis meses antes las debidas diligencias destinadas a indemnizar debidamente con una justa compensación (Hickenlooper, 1962). Esto fue especialmente complejo cuando Chile y otros países idearon el tema de las 200 millas marítimas de Zona Económica Exclusiva y los EE.UU. no reconocieron el sistema y continuaron enviando sus pesqueros a los mares del sur. Otra enmienda (Fullbright, 1959) limitó sucesivamente los montos en dólares de la ayuda transferible, ya que EE.UU. estimaba que el principal deber de cada país latinoamericano era salir del subdesarrollo y no acumular armas de guerra. Esta última fue una de las causas por las cuales los países de América latina decidieron mirar a Europa para equiparse según sus deseos. Hacia 1967-1968 esto significó que EE.UU. decidiera, por ley, descontar o retener de la ayuda del Pacto los montos de dinero que los países como Chile invirtieran o gastaran en ayuda militar en otros países. Esto pasó cuando Perú quiso reemplazar sus cazas F-80 y F-86 por F-5A y EE.UU. se opuso al cambio, obligando a Lima a ir a Londres por Hunter y Canberra y a Francia por los Mirage. Para un interesante detalle, ver CARRASCO A., Carlos: *Programa de Asistencia Militar y las ventas militares de EE.UU. al exterior*, en Revista de Marina, mayo-junio de 1976, Valparaíso. Chile

¹⁷⁷ MENESES, Op. Cit., p. 46. Sostiene que, al entregarse el gobierno a Arturo Alessandri a fines de 1958, el gasto de defensa de Chile iba en descenso y fue igual al efectuado en 1949.

¹⁷⁸ Cuando la FACH deseaba adquirir algún material desde los EE.UU. vía PAM o vía mercado libre, la MANA daba su opinión incluso ante autoridades políticas chilenas. Esta opinión no siempre era coincidente con lo que la Fuerza Aérea quería. A veces, la posición del jefe de la MANA era contraria a las ideas del alto mando. Cuando esto ocurría, el respectivo comandante en jefe lo hacía presente, a menudo sosteniendo que los planes de la FACH no estaban necesariamente asociados a los designios del PAM, ni tampoco tenían por qué estarlo *todas* las compras del material aéreo que la FACH pretendía hacer. Ver Oficio, 17 de noviembre de 1959, OPINIÓN DEL JEFE DE LA MANA EN RELACIÓN CON PROYECTO DE ADQUISICIÓN DE MATERIAL PARA LA FUERZA AÉREA, del CJFA al MINDEF.

Detallar todas las circunstancias derivadas de la entrega de material aeronáutico a Chile como consecuencia del PAM, excedería largamente los alcances del presente trabajo. Sin embargo, se puede adelantar que, si bien la aplicación de dicho acuerdo sería una provechosa ayuda para que la Fuerza Aérea recibiera aviones y cumpliera con algunas de sus obligaciones, en ningún caso esta herramienta sería la panacea para alcanzar todos los objetivos institucionales. Esto se debería, principalmente, a la propia naturaleza del PAM. Esta dictaba que los aviones transferidos por EE.UU. de acuerdo a sus cláusulas *solo* podían ser usados para la defensa hemisférica y no en otra actividad bélica. Además, porque las cantidades entregadas a Chile no satisfacían los requerimientos mínimos de las estimaciones locales, ni equiparaban –en el mero cómputo de fuerzas– a los programas de desarrollo aéreo de los adversarios vecinales del país. Finalmente, porque los equipos cedidos, aun siendo de utilidad, eran material que generalmente estaba en desuso o era obsoleto tecnológicamente hablando. Algo de esto se verá a continuación.

Ilustrativo resulta conocer, en el mismo sentido, la opinión del general del aire Fernando Matthei, comandante en jefe de la Fuerza Aérea a contar de julio de 1978¹⁷⁹:

Estados Unidos, a través del PAM, nos regalaba aviones, repuestos y municiones, en cantidades cuidadosamente dosificadas, a fin de que no fuéramos demasiado poderosos. Lo mismo ocurría con las otras fuerzas latinoamericanas que, con excepción de Argentina, pertenecían al sistema. Si bien es cierto el PAM resultó beneficioso para el transporte y el entrenamiento, en términos operativos apoyaron una unidad de cazas anticuados (los P-47), una de bombarderos B-26 ya venerables, y una de aviones antisubmarinos (los Grumman Albatross). Sin duda, a los gobiernos de Ibáñez y Alessandri les resultó muy cómodo no gastar un peso en equipar a la Fuerza Aérea, pero lo grave del asunto es que la institución perdió la capacidad de planificar su desarrollo, su actividad logística –manejada al arbitrio de los Estados Unidos– y la voluntad de proyectarse hacia el futuro.

Como fuera que se viera la ligazón del PAM con Chile, y lo nocivo o no de la dependencia estratégica con Washington basada en este documento, lo cierto es que el análisis hecho en la Fuerza Aérea al respecto en su momento fue bastante realista¹⁸⁰:

La FACH, más que cualquier otra rama de la defensa nacional, está sometida a continuos cambios, los que se han pronunciado en esta época de las velocidades supersónicas y avances hacia el área espacial.

¹⁷⁹ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 194 y 195. La Tercera-Mondadori.

¹⁸⁰ Memorando de la Dirección de Instrucción, sin fecha, pero de 1958, RAZONES QUE ACONSEJAN EL ENVÍO DE OFICIALES Y SUBOFICIALES AL EXTRANJERO.

El no mantener el ritmo de este avance y aplicar los procedimientos necesarios para que la FACH conserve sus características propias que la hacen decisiva en toda contienda bélica, traerá estancamiento en su desarrollo. Como único paliativo para evitar el retroceso es imprescindible mantener al día los conocimientos teóricos que rigen el empleo del poder aéreo y proporcionar un mínimo de equipo para entrenamiento.

El equipo moderno se está recibiendo por el PAM, por lo que las unidades operativas y equipo complementario de la FACH son proporcionados en su totalidad por el PAM. Los fondos presupuestarios son escasamente suficientes para mantener el material de vuelo existente y reponer el de instrucción y transporte.

Así, el PAM ha dotado a la FACH con las únicas unidades de combate que tiene con material moderno, imposibles de adquirir con el simple presupuesto. En forma simultánea, ha entregado todo el equipo necesario para mantener este valioso material.

Fuera del material de vuelo, además proporciona moderno y valioso material de electrónica, tales como radares, equipos de radio y ayuda a la navegación, el que instalado a lo largo del país ha permitido la operación de los aviones de la FACH y de las líneas aéreas comerciales en forma más regular y en todas las condiciones de tiempo, aporte de incalculable importancia.

Además, la USAF está ofreciendo los cursos en EE.UU. para la operación de todo este tipo de material. De no tomar estos cursos, el PAM se verá obligado a reducir la ayuda.

De todos modos, en tiempos de aperturas económicas, la actitud de la FACH ante el apoyo del PAM, para aprovechar cada fracción del apoyo norteamericano y del entrenamiento, fue digna de destacar, y así lo hicieron los propios estadounidenses. A propósito de algunos cambios que afectarían al Grupo N° 7 en cuanto a la futura destinación hacia otras unidades de su personal más experto en aviones a reacción –los T-33 y F-80 que comenzarían a llegar en 1956–, en 1959 el jefe de la MANA, en ese entonces el coronel USAF William Calhoun, Jr., calificó a esta unidad de cazas de la Fuerza Aérea como¹⁸¹:

Organización vital para la defensa de Chile y del hemisferio occidental... que ha logrado recientemente un grado de efectividad de combate que le permite cumplir eficientemente las tareas asignadas por el Gobierno de Chile y de los EE.UU. para su común defensa. Esta capacidad combativa es el resultado de un trabajo arduo realizado en los dos últimos años por parte de los oficiales y suboficiales del Grupo N° 7, de la FACH y de esta Misión...

Además, debe tenerse presente que gracias a la gran eficiencia lograda por esta unidad... es que se ha constituido en lugar de visita obligado para muchas personalidades norteamericanas. La Misión de la USAF, en especial, ha hecho al Grupo N° 7

¹⁸¹ Carta, 30 January, 1959, USAF Mission to Chile to Chief of Staff, Chilean Air Force.

el sitio preferido para llevar a los visitantes de esta organización del PAM....

Como resultado de estas visitas, se han recibido varios informes de nuestros cuarteles generales superiores, asegurando que el Grupo N° 7 es el mejor escuadrón de caza y bombardeo de Sudamérica.

Lo importante de todo esto es que muchos de estos visitantes son precisamente los funcionarios que deben aprobar o desaprobado las peticiones anuales de material del PAM que hace la Misión de la USAF en Chile. La impresión favorable que se ha creado por causa de la eficiencia de esta unidad del PAM en el área de Santiago ha contribuido grandemente a la favorable acogida que han tenido los pedidos de material en nuestros cuarteles generales superiores. Por esto, es de suma importancia para toda la Fuerza Aérea de Chile que se continúen las operaciones del Grupo N° 7 en el más alto grado de eficiencia.

v. La era del jet, desde 1954

Con la suscripción del PAM naturalmente se esperaba que hubiera una sustancial mejora material en la Fuerza Aérea. En tal sentido, y contando con que efectivamente fueron transferidos algunos aviones utilitarios y de rescate, existía la legítima expectativa de que los escasos cazabombarderos P-47D – que eran los únicos aviones de caza que entonces tenía la FACH para defender "los centros vitales de la economía nacional y nuestras vulnerables vías de comunicaciones terrestres marítimas y aéreas"¹⁸²– fueran complementados, o derechamente reemplazados, en el rol de combate aéreo por otros aviones que representaran *de mejor manera* los avances tecnológicos en aviación, adelantos que ya eran comunes en otras latitudes. En 1953 ya se cumpliría el tercer año del conflicto en Corea, donde las lecciones operacionales de la guerra aérea ocurrida en esa península eran de amplio impacto y ante las cuales no se podía permanecer impasible. Además, tanto Perú como Argentina estaban incorporando a sus fuerzas aéreas aviones reactores, frente a los cuales los fieles Thunderbolt poco podían hacer, a pesar de sus notables prestaciones, su importante armamento y el aprecio que por ellos sentían las tripulaciones chilenas.

La natural opción de la FACH fue pedir que, con cargo al PAM, se cedieran desde EE.UU. aviones a reacción. En junio de 1953, el comandante en jefe, general Armando Ortiz Ramírez (1952-1955), realizó una visita profesional a EE.UU., en la cual plantearía el deseo concreto de la institución porque se le transfirieran algunos reactores de combate para hacer frente a las

¹⁸² MEMORIA ANUAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE CORRESPONDIENTE A 1952, CJFA/EMGFA 1953.

necesidades institucionales¹⁸³. No obstante, y entre otras razones¹⁸⁴, el general se encontró con la cerrada negativa de los estadounidenses, quienes adujeron que nuestro país carecía de la infraestructura necesaria para operar las nuevas prestaciones buscadas (*un tema que, por lo demás, la propia Fuerza Aérea tenía muy presente y esperaba solucionar oportunamente para la adecuada introducción del nuevo material que deseaba*). A cambio, recibió de sus anfitriones la transferencia de bombarderos medianos Douglas B-26 –los primeros de los cuales llegarían a Chile en noviembre de 1954– y nuevas unidades del Republic P-47. A su regreso a Chile, y en respuesta ante este fracaso, el general Ortiz dispuso que se aceptara una oferta británica por algunos reactores De Havilland Vampire.



De Havilland T Mk.55 Vampire de la Fuerza Aérea

Así fue cómo la Fuerza Aérea daría el salto hacia la anhelada aviación a reacción. En este sentido, en octubre de 1953 fueron adquiridos en Inglaterra los que serían los primeros aviones de este tipo en el inventario, en la forma de modestos cinco monomotores biplaza de entrenamiento avanzado y caza De Havilland T Mk.55 Vampire, con repuestos suficientes para dos años de operaciones¹⁸⁵. El primero de estos aviones tuvo su vuelo inaugural en cielos chilenos en abril del año siguiente. Fueron asignados al Grupo N° 7, en Los Cerillos, y cada uno de ellos estaba habilitado para operar con dos miras y una

¹⁸³ Situación mencionada por MAGLIOCHETTI, M. y VILLARROEL, D. (2014) en *El avión De Havilland Vampire*, p. 76, MNAE, Chile.

¹⁸⁴ La política de EE.UU. en esa fecha era de mantener los *stocks* de aviones más modernos para satisfacer necesidades propias y las de sus aliados contra la expansión del comunismo en Indochina y Medio Oriente. La propia Fuerza Aérea sabía de la buena voluntad de la USAF y del presidente de EE.UU. para apoyar la transferencia de aviones modernos, pero esto se estrellaba con la realidad internacional. Ver Carta, 5 de mayo de 1954, del Agregado Aéreo en EE.UU., GBA Ernesto Romero R., al CJFA.

¹⁸⁵ Contrato de compraventa de aviones Vampire, Londres, 21 de octubre de 1953, entre la FACH / Máximo Errázuriz Ward y The de Havilland Aircraft Co. Ltd., Hatfield, Inglaterra.

cámara registradora de tiro, equipo de radio de alta frecuencia, estanque desprendible de 100 galones, portabombas de 500 o 1.000 libras y portacohetes. Adelantemos que, a diferencia de otros aviones empleados por la Fuerza Aérea en la misma época, el tipo Vampire incluso llegaría a operar en el norte de Chile durante la crisis del Beagle en 1978.

En 1953 también se adquirió en EE.UU. la primera partida de veinticinco monomotores de instrucción Beechcraft B45 Mentor (T-34), los que fueron dados de alta en la Escuela de Aviación el 5 de julio de 1954, luego de un vuelo desde Kansas hasta El Bosque llevado a cabo por tripulaciones nacionales. Esta aeronave –que en 1978 también tendría protagonismo en el Teatro de Operaciones Sur– permitiría actualizar los aviones de enseñanza primaria con miras a mejorar la calidad de las tripulaciones, y varias partidas de ellos estarían en servicio hasta la entrada en operaciones del entrenador ENAER T-35 Pillán, fabricado en Chile en la década de los 80.



J-21 a J-24 fueron los números de orden asignados a los cuatro primeros T-33A arribados a Chile en 1956

A pesar de su negativa inicial, pronto EE.UU. accedería a la entrega de los reactores de la casa Lockheed que había solicitado Chile. Así, el 18 de octubre de 1956 arribaron a Los Cerrillos los primeros cuatro aviones de entrenamiento T-33, los que fueron entregados gratuitamente por los EE.UU. en conformidad a la Sección de Ayuda Gratuita (*Grant Aid*) del PAM. Otros diez serían solicitados este mismo año basándose en la SECCIÓN DE AYUDA REEMBOLSABLE del mismo tratado. Por su parte, los primeros dos cazas F-80 arribaron en vuelo a Chile en febrero de 1958, y hacia el 10 de agosto de ese año ya había catorce de estos aviones dados de alta en el Grupo N° 7. En 1960 se recibirían otros cuatro, hasta completar un total de dieciocho. Interesante resulta decir que, de acuerdo a solicitud de la MANA, la llegada de cada F-80 significó la baja y devolución a EE.UU. de dos P-47, y esto debido no solo a necesarias medidas de racionalización interna de la propia Fuerza Aérea, sino que también porque el PAM permitía a Chile recibir el apoyo para solo una unidad de caza¹⁸⁶.

¹⁸⁶ Memorando Grupo N° 11 Comando de Unidades y ACTA REUNIÓN EN LA CJFA del 23 de abril de 1958.

Finalmente, durante las postrimerías del mandato de Ibáñez se dictó la Ley N° 13.196, o LEY RESERVADA DEL COBRE, la que estableció un impuesto del 15% de las utilidades de la industria minera del cobre nacional a favor de compras de sistemas de armas y pertrechos para la defensa nacional, y que fue promulgada el 20 de octubre de 1958, ya transcurridos dos meses de finalizada la crisis del islote Snipe y a pocos días de tener que entregar el bastón presidencial al siguiente mandatario, Jorge Alessandri Rodríguez.

vi. El gobierno de J. Alessandri, 1958-1964

El gobierno de Jorge Alessandri Rodríguez se hizo cargo del país el 3 de noviembre de 1958, mientras aún se descomprimía la crisis por el islote Snipe, la que había llegado a su fin formal cuando, el 17 de agosto de ese mismo año, los presidentes Ibáñez y Frondizi acordaron la salomónica decisión de retrotraer la situación al estado de cosas existente hasta antes del comienzo de los hechos que la habían originado.

Durante la tensión que a raíz de ese asunto se había producido en los mares australes –y como ya se analizó en el capítulo II de este mismo trabajo– se manifestaron todos los problemas derivados de años de postergación en temas de defensa y de falta de material adecuado en todas las ramas de las Fuerzas Armadas chilenas, cual más, cual menos.

A pesar de lo ocurrido, durante este nuevo gobierno el gasto militar se mantuvo en niveles muy bajos, principalmente debido a que la Administración decidió tres cuestiones básicas: a) priorizar las iniciativas de desarme vecinal y la diplomacia activa; b) mantener disciplina y austeridad fiscal; c) dejar que fuera el PAM el mecanismo que proveyera lo necesario para el país en términos militares¹⁸⁷.

Alessandri, sin embargo, debió retroceder en su política vecinal luego de que en Buenos Aires –en 1962 y luego de decenas de intentos frustrados– su par Arturo Frondizi fuera finalmente expulsado del poder ejecutivo por un golpe de Estado dado por militares que reactivaron los nacionalismos antichilenos. Además, se evidenció que *la solución de defensa* ofrecida por el PAM en ningún caso era óptima, por las diferencias de criterios de fondo que había entre EE.UU. y algunos de los beneficiarios de este programa, entre ellos Chile. Dejar la defensa a la aprobación o ayuda que pudiera aportar Washington en términos de una pretendida paz hemisférica, o limitarse a recibir los equipos militares que EE.UU. estuviera de acuerdo a entregar, no parecía la mejor política soberana:

¹⁸⁷ MENESES, Op. Cit., p. 49.

Un elemento de tensión permanente entre la política de ventas de material de defensa norteamericano y las adquisiciones de los países latinoamericanos consistía en el problema de los objetivos para los cuales el primero vendía —a precios subvencionados— y los otros compraban. El deseo de los Estados Unidos era prepararlos para resistir una guerra submarina o una escalada guerrillera de parte de la Unión Soviética.

Chile, al igual que los otros países sudamericanos, compraba pensando en los medios militares que poseían sus vecinos. El entrenamiento antisubversivo de poco servía en el evento de un combate con unidades blindadas peruanas o tropas de montaña argentinas. Del mismo modo, el énfasis antisubmarino de las Operaciones Unidas era inútil contra la fuerza naval argentina organizada en torno a un portaaviones y sería de poco servicio contra los submarinos peruanos, puesto que tenían el mismo entrenamiento. La solución a los dilemas estratégicos chilenos en definitiva se centraba en saber estar con la cantidad de fuerzas apropiadas por el tiempo necesario en la zona de crisis hasta que Estados Unidos acudiera en su ayuda. Esto implicaba que la doctrina militar chilena tenía que ser defensiva y políticamente "hemisférica" a fin de tener la garantía de esa ayuda¹⁸⁸.

vii. De doctrinas, misiones y capacidades

Una de las áreas notables en que durante los años 50 se manifestó en la Fuerza Aérea la influencia no solo de EE.UU. a través del PAM, sino que también del estado en que se encontraba el desarrollo del pensamiento sobre poder aéreo —especialmente el bombardeo estratégico y la independencia, autonomía y superioridad que la aviación debía tener respecto de armadas y ejércitos de tierra—, fue en el tema doctrinario.

Muy en general, una doctrina militar es el documento rector básico de las actividades de una institución militar; un conjunto de preceptos y conceptos, principios generales, procesos y normas, que sistematizan y coordinan las actividades de una fuerza armada. En una doctrina aérea se explicitan los principios generales que rigen el empleo de los medios aéreos en operaciones militares, con miras a obtener un determinado objetivo de carácter estratégico, operacional o táctico.

En agosto de 1956, y debido a la necesidad que había de contar con una guía de dicha naturaleza en la institución, se aprobó la primera DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA AÉREA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, elaborada por su Estado Mayor. Este documento debía ser tenido como la palabra oficial de la Fuerza Aérea en todas las concepciones doctrinarias y orgánicas,

¹⁸⁸ MENESES, Op. Cit., pp. 51 y ss.

constituyendo, además, el fundamento para la elaboración de sus doctrinas funcionales y reglamentos tácticos y administrativos¹⁸⁹.

Naturalmente, y luego de la fundación de la Fuerza Aérea en 1930, no era la primera vez que la institución tenía contacto con este tipo de elementos teóricos. En 1937, durante la comandancia en jefe del general del aire Diego Aracena, había sido fundada en Santiago la Academia de Guerra Aérea, instituto que debió entrar en receso entre 1941 y 1949 debido a la necesidad ineludible de tener que destinar a los oficiales de la FACH a seguir los cursos de vuelo impartidos en EE.UU. –y también en Chile– para recibir y operar el abundante material de vuelo transferido en esos tiempos por Washington¹⁹⁰. Ante esta situación, en 1945 algunos oficiales nacionales –junto con otros oficiales latinoamericanos– asistirían a la ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR de Fort Leavenworth, Kansas, para continuar sus estudios de estado mayor y así poder mantener continuidad en estas materias luego de su vuelta al país. Estos cursos continuarían después en la AIR UNIVERSITY norteamericana, una vez que se fundara la USAF en 1947 y de que se implementara el PAM a contar de 1952.

Las tareas fundamentales de la FACH habían sido puestas por escrito en el nivel superior de conducción de la defensa en septiembre de 1954 –un par de años antes de que apareciera aquella primera doctrina– con la promulgación del Decreto Supremo N° 37. Este cuerpo legal, que reglamentaba el tema de la constitución de las Fuerzas Armadas y se refería a aspectos de fondo aplicables a sus tres ramas¹⁹¹, había establecido que la Fuerza Aérea debía, en general, estar en condiciones de desarrollar capacidades ofensivas, defensivas y de transporte para *“garantizar la defensa del país contra ataques aéreos y obligar al enemigo a capitular, por medio de acciones aéreas aplicadas directamente contra los puntos vitales de su estructura nacional”*. Estas ideas serían recogidas en la Doctrina de 1956¹⁹².

Así fue como la Doctrina, entonces, luego de destacar que en los conflictos modernos el poder aéreo era un factor dominante sin el cual ninguna guerra podría afrontarse con posibilidades de buen éxito, pedía que se diera a la Fuerza Aérea el lugar de innegable importancia que le correspondía en la defensa nacional, pues se comprendía que durante un conflicto ninguna nación podía sobrevivir por mucho tiempo frente a la acción de una fuerza aérea adversaria superior. Además, era ya un axioma que todo conflicto moderno se iniciaba con un violento y sorpresivo ataque desde el aire, el cual, de no ser neutralizado oportunamente por una fuerza aérea debidamente equipada,

¹⁸⁹ Oficio del Estado Mayor, 7 de agosto de 1956, DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA AÉREA DE LA FACH, ELEVA A LA CONSIDERACIÓN DEL COMANDANTE EN JEFE. También, Orden Especial de la CJFA N° 109, 14 de agosto de 1956, APRUEBA DOCTRINA INSTITUCIONAL.

¹⁹⁰ *Cincuentenario Academia de Guerra Aérea 1937-1987*, página s/n. FACH, Imprenta del Servicio Aerofotográfico, abril de 1987.

¹⁹¹ Decreto Supremo N° 37, 15 de septiembre de 1954, CONSTITUCIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS.

¹⁹² Capítulo II B. MISIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE.

daría al adversario todas las ventajas propias de un primer golpe, ante lo cual después resultaría muy difícil recuperarse.

Por lo mismo, la primera Doctrina de la FACH estableció que la misión de la Fuerza Aérea era "*garantizar la defensa del país contra los ataques aéreos y obligar al enemigo a capitular, por medio de acciones aéreas aplicadas directamente contra los puntos vitales de su estructura nacional*" (Capítulo II, B). A continuación, sostenía que dicha misión se cumplía: "*1° Luchando por el control del aire, conquistándolo y ejerciéndolo; 2° Realizado operaciones aéreas estratégicas destinadas a destruir el potencial bélico, logístico y económico del adversario, como así mismo su voluntad de lucha, y 3° Proporcionando apoyo aéreo de combate y logístico a las fuerzas de superficie*".

En cuanto a las funciones de la Fuerza Aérea, el listado de ellas iba en la misma línea de fijarle altas y demandantes responsabilidades, debiendo organizarse, instruirse y equiparse para:

- a. Realizar operaciones de Fuerza Aérea y operaciones conjuntas aéro-terrestres y aeronavales
- b. Ganar el control del aire y ejercerlo
- c. Garantizar la seguridad del país contra ataques aéreos
- d. Obtener la superioridad aérea local, donde fuera requerida
- e. Efectuar operaciones aéreas defensivas
- f. Proporcionar apoyo aéreo y seguridad a las operaciones navales y líneas de comunicaciones marítimas
- g. Proporcionar apoyo aéreo a las operaciones anfibas y a las de superficie que realizan la ocupación
- h. Proporcionar apoyo aéreo de combate y de transporte a las operaciones aéreas aerotransportadas
- i. Ejecutar el servicio de informaciones aéreas de carácter estratégico y táctico
- j. Efectuar los transportes aéreos operativos y logísticos propios y, de acuerdo a los medios disponibles, el de las otras instituciones.

Hacia 1958, y conforme a lo explicitado en su propio Reglamento Orgánico, las tareas de la Fuerza Aérea eran "*garantizar la seguridad de Chile contra ataques aéreos y obligar al enemigo a capitular por medio de acciones aéreas aplicables directamente contra los puntos vitales de su estructura nacional*"¹⁹³. En este sentido, la Fuerza Aérea debía estar en condiciones "*de atacar, mediante bombarderos medianos y pesados, las fuentes de recursos del adversario, desarticulando sus sistemas bélicos, económicos y políticos, como también lograr por medio de estos ataques el quebrantamiento moral del país enemigo, a fin de destruir su voluntad de lucha y propósitos de*

¹⁹³ Documento de análisis MISIÓN Y CAPACIDADES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1958. EMGFA.

continuar la guerra"¹⁹⁴. Esto era lo que, en términos estratégicos, se venía pensando desde la Primera Guerra Mundial y, luego, en los escritos del italiano Giulio Douhet –*El Dominio del Aire*– desde 1921 en adelante, muy en la línea de lo que fuerzas aéreas de las potencias habían realizado durante la Segunda Guerra Mundial, abarcando prácticamente todos los aspectos de la guerra, no solo en el aire, sino que también en los escenarios terrestres y marítimos. En tiempo de paz, la institución debía contribuir al mantenimiento de la seguridad interior, al progreso y al enlace de las zonas extremas de la nación.

Para llevar adelante estos cuantiosos e importantes deberes, la FACH elaboró entonces un documento conocido como PLAN DE POTENCIAL MÍNIMO, el que debería ejecutarse en un plazo de nueve años, con objetivos parciales a cumplir cada tres. De acuerdo a estos programas, la Fuerza Aérea debía ser capaz de entrar en acción inmediatamente de requerida, disuadir a posibles agresores y, de ser Chile el país agredido, repeler al enemigo y aplicarle severas represalias.

Las necesidades de la Fuerza Aérea en términos de establecer un "*potencial mínimo*" tanto en lo referido a inventarios de material aéreo, como de recursos humanos y desarrollo de infraestructura, resultaron ser expectativas *todavía demasiado altas* para las condiciones de todo tipo –principalmente económicas y sociales– imperantes en el Chile de fines de los 50, aunque bien podría decirse que también eran realistas si se tenía presente que los deberes legales que tenía la FACH eran tanto estar preparada y equipada para enfrentar cualquier crisis de tipo vecinal, como también estar en condiciones de asumir –nominalmente, al menos– las obligaciones militares impuestas al país de acuerdo al tratado hemisférico de 1952. Y en este sentido es que es necesario tener presente lo ocurrido justamente en esos días con el asunto del islote Snipe y otras crisis posteriores (Lauca, Laguna del Desierto), donde el despliegue de la Fuerza Aérea no estuvo para nada exento de grandes dificultades, a lo menos¹⁹⁵, como ya fue descrito.

Como la propia Fuerza Aérea viera que el deseo de adquirir numerosas aeronaves en 1958 era inabordable en términos financieros y operacionales, desarrolló el concepto de "*necesidades mínimas para mantener el entrenamiento operativo*". Esta idea, sin resolver los problemas estratégicos que afrontaba la institución, sí contribuiría –se pensaba entonces– a ofrecer alguna disuasión mínima –en entidad y duración– frente a los intereses de potenciales agresores. El material aéreo adquirido en base a estos criterios permitiría, al menos, formar *unidades-escuela* de especialidades fundamentales,

¹⁹⁴ Documento de análisis MISIÓN Y CAPACIDADES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1958. EMGFA.

¹⁹⁵ Ver NAVARRO, Op. Cit., p. 50, donde sostiene que "*en todas las oportunidades en que se generaron crisis vecinales, Chile debió enfrentarlas en condiciones de manifiesta inferioridad militar*", aludiendo a los sucesos de 1958, 1975-1979 y 1978-83.

las que representarían las bases de una futura movilización en caso de conflicto armado¹⁹⁶.

Ese cuantioso material mínimo de vuelo con que supuestamente debería contar la institución era el siguiente, de acuerdo al mismo documento citado:

1. Un grupo de cazabombarderos *tipo* F-86, de veintitrés aviones;
2. Un grupo de bombarderos *tipo* Canberra, de dieciséis aviones;
3. Un grupo de caza defensa *tipo* F-86, de veinticinco aviones;
4. Un grupo de alarma y control de aviones, para introducirse en el empleo de radares;
5. Un grupo aeronaval (patrullaje antisubmarino), de doce aviones;
6. Una escuadrilla de bimotores de transporte, de ocho aviones;
7. Una escuadrilla de cuatrimotores de transporte, de seis aviones;
8. Un grupo de instrucción de hélice, de cuarenta aviones;
9. Un grupo instrucción reactores, de cuarenta aviones.

Lamentablemente para lo esperado por la Fuerza Aérea, las decenas de aviones de este planteamiento igualmente serían un tema absolutamente imposible de abordar, por lo menos en el corto y mediano plazo. Es por esto que ambos conceptos –el de *potencial mínimo* y el de *necesidades mínimas*– a poco andar, y vista la imposibilidad de su cumplimiento, irían paulatinamente quedando fuera de las consideraciones de la propia institución¹⁹⁷.

Así, la forma de entender las tareas institucionales en caso de guerra en esa misma época, y tal como había sido planteado en su primera doctrina, quedaba en un nivel de *meros deseos*, pues no se adecuaba ni a la realidad económica nacional, ni a las escasas capacidades concretas que el Estado podía entregarle a la propia Fuerza Aérea en ese entonces. Y esto, sobre todo, en un contexto no solo de las obligaciones impuestas por el PAM en lo hemisférico y bajo dependencia de los EE.UU., sino que también considerando los intereses estratégico-regionales propios de la relación de Chile con los países vecinos. En resumen, lo planteado por el Decreto Supremo N° 37 de 1954, y la obligada recepción de estos contenidos legales en la primera doctrina institucional, establecieron para la Fuerza Aérea una serie de deberes y tareas para los cuales la institución no obtuvo de la conducción política de la nación los medios que solicitó.

¹⁹⁶ En lo relacionado con infraestructura, la idea a 1958 era mantener y terminar la base de Cerro Moreno, mejorar la gran base aérea de Quintero y construir bases en Puerto Montt, Chabunco y en Oficina Victoria, en el norte del país.

¹⁹⁷ Muy ilustrativo en todo el tema de los conceptos vertidos resulta el artículo de WERNER, Eduardo: *El Pacto de Ayuda Militar, su primer decenio*. En Boletín N° 7, julio de 2008, pp. 4 a 21. Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, DGAC, Chile. Del mismo modo, para una visión crítica de los "planes de potenciales mínimos", como de la doctrina del bombardeo estratégico aplicada a la realidad nacional, ver ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 110-113, La Tercera-Mondadori.

viii. Perspectivas para la década siguiente

En 1959 se conocieron las perspectivas de desarrollo de la Fuerza Aérea para la nueva década por iniciarse. Así, a fines de este año se hizo llegar al ministro de Defensa una comunicación que explicaba las expectativas que había en tal sentido, documento que destacaba los deseos de la institución por operar preferentemente aviones a reacción. De esta forma, y bajo un plan de 40 millones de dólares de la época, la Fuerza Aérea esperaba operar un conjunto de ocho bombarderos Martin B-57E Canberra, veinte cazas North American F-86D Sabre, quince entrenadores Cessna T-37 Tweet, seis aeronaves de guerra anti-submarina Grumman S2F-1 Tracker, siete helicópteros Sikorsky H-19B Chickasaw, más instalaciones para talleres especializados, hangares, artillería antiaérea, armamento de aviación y entrenamiento para las tripulaciones de los aviones¹⁹⁸.

Con tales requerimientos en la mano, el 9 de noviembre el ministro se reunió con el jefe de la MANA, el coronel Calhoun. La respuesta que dio el aviador extranjero fue naturalmente negativa ante dichos planes, dando una serie de motivos. El principal de estos fue que, con sus deseos, la FACH se salía del plan que en conjunto había elaborado con la MANA a mediados de 1958, el que contenía objetivos de largo alcance que buscaban aumentar la efectividad de la Fuerza Aérea de acuerdo con un desarrollo gradual e integral de todas las áreas requeridas, plan común que aún no estaba totalmente terminado¹⁹⁹. Si bien el informe del estadounidense fue lapidario, en varios de sus párrafos reconocía que Chile era, con la sola excepción de Brasil, el usuario del PAM que obtenía más logros y ventajas del material suministrado. Así, en relación con la FACH, el informe de Calhoun consignó que el último DIARIO DE SEGURIDAD MUTUA DE LA USAF, de julio de 1959, había dicho:

Se ha obtenido un empleo del T-33A, por término medio de 24 horas por aeronaves-mes, un aumento del 50% sobre lo logrado en el Año Fiscal 1958. Esto se debe al empleo que se está haciendo del T-33A en América Latina. Ha de saberse que esta cantidad significa una hora más sobre todos los términos medios logrados en todo el mundo por aviones de este tipo entregados de acuerdo con el PAM.

El informe del jefe de la MANA, sin embargo, fue "*rechazado enérgicamente*" ante el ministro por el comandante en jefe, el general del aire Barros Ortiz. Principalmente, porque el aviador estadounidense –"*un excelente asesor PAM*"– parecía elaborar sus argumentos en relación solo con el papel que el tratado continental le asignaba a la Fuerza Aérea en la defensa hemisférica, sin considerar los "*problemas netamente nacionales*", ni las necesidades de la

¹⁹⁸ Oficio, 3 de noviembre de 1959, SOBRE PROYECTO DE ADQUISICIÓN MATERIAL DE VUELO Y ARMAMENTO PARA LA INSTITUCIÓN, del Comando del Material a la CJFA.

¹⁹⁹ Memorando para el MINDEF, 10 de noviembre de 1959, de la MANA al MINDEF.

institución en otros ámbitos distintos, ni los esfuerzos interministeriales o sectoriales que efectivamente se estaban realizando en Chile para dar solución a los problemas de infraestructura aeronáutica, entre otras materias²⁰⁰. Aun así, en su respuesta, el general Barros llamó a la autoridad a considerar –nuevamente– las necesidades de la institución en materia de infraestructura aeroportuaria, "*materia en la que los puntos de vista de Fuerza Aérea sobre el desarrollo de bases aéreas habían ocupado siempre un lugar secundario, debido a las restricciones presupuestarias*".

En 1959, el inventario nominal institucional estaba constituido por el siguiente material de vuelo.

Inventario FACH en 1959	
Aviones, por función	Total
ENLACE Cessna	12
TRANSPORTES Medianos (DC-3, C-47) Livianos (C-45, C50, DHC-2, DHC-3)	10 23
AERONAVALES Catalina Grumman	8 4
INSTRUCCIÓN Vultee Mentor NA T-6	5 39 27
CAZAS T-33A F-80C Vampire	3 (*) 13 (*) 5
BOMBARDEROS B-26	33 (*)
HELICÓPTEROS Sikorsky S-55 Bell 47D-1	4 3
FUENTE: Oficio, 3/11/59, PROYECTO DE ADQUISICIÓN MATERIAL DE VUELO Y ARMAMENTO PARA LA INSTITUCIÓN, del Comando del Material a la CJFA. (*) Llegados de acuerdo al PAM.	

ix. La agitada década de los 60

En 1960, y de acuerdo con la muy buena estimación que había en EE.UU. acerca del desempeño del Grupo de Aviación N° 7, esta unidad fue invitada con su material de guerra y tripulaciones a participar de un ejercicio combinado con la USAF a llevarse a cabo en la zona del canal de Panamá, el que se realizaría en marzo y se extendería por veinte días. Su nombre, BANYAN TREE

²⁰⁰ Oficio, 17 de noviembre de 1959, OPINIÓN DEL JEFE DE LA MANA EN RELACIÓN CON PROYECTO DE ADQUISICIÓN MATERIAL PARA LA FUERZA AÉREA, del CJFA al MINDEF.

II. La formación chilena sería de cinco cazas F-80C y dos transportes Douglas C-47. Este ejercicio profesional discurría sobre la base de una demostración de las capacidades de defensa y ayuda mutua de la Organización de Estados Americanos (OEA) en caso de agresión contra el crucial paso marítimo panameño. Participarían cinco fuerzas aéreas latinoamericanas, la USAF y el US Army, todos operando bajo el mando del COMANDO DEL CARIBE UNIFICADO de los EE.UU.

Paralelamente, este mismo año la Fuerza Aérea se dedicó a poner al día sus planes y programas, teniendo presente lo ocurrido en el Snipe y atenta a una eventual reedición de esta crisis en alguna parte de la frontera, y mientras estaba pendiente entre ambos países el acuerdo sobre las fórmulas arbitrales a adoptar para resolver el problema bilateral de fondo. La idea era estar en condiciones para enfrentar las amenazas que las Fuerzas Armadas argentinas pudieran plantear desde latitud de 43° al sur, con especial énfasis en lo que pudiera ocurrir en la zona del Beagle.



Una de las escasas imágenes de un F-80 chileno en los ejercicios BANYAN TREE II

El año 1960 también fue importante porque se elaboró un acabado programa de adquisiciones de acuerdo –todavía– con el concepto de *potencial mínimo* y considerando las disponibilidades presupuestarias para el período considerado hasta 1964²⁰¹. Este programa se refería, en general, a la dotación de personal, aviones e infraestructura necesaria. Algunos de sus aspectos más relevantes eran que la Fuerza Aérea debía *estar siempre* en condiciones de entrar en acción, actuando principalmente por disuasión, y siendo capaz de repeler ataques, todo dentro de la política de corte defensivo de Chile. El plan se hacía cargo, además, de las etapas y objetivos no logrados en planes anteriores. Las compras más urgentes de material se referían a doce aviones de instrucción del tipo T-33, dieciséis cazas del tipo F-86, tres aviones antisubmarinos del tipo P2V Neptune, S2F Tracker o SA-16A Albatross, y siete helicópteros (tres de los cuales debían ser anfibios). Para las bases de Chabunco y El Tepual se consideraba adquirir hangares. De acuerdo a estos requerimientos, se llevaron

²⁰¹ ESTUDIO DE UN PLAN DE ADQUISICIONES DE ACUERDO AL POTENCIAL MÍNIMO Y A LAS DISPONIBILIDADES DE FONDOS, 1960-1964, Dirección de Operaciones.

a cabo varias conversaciones con las autoridades políticas estadounidenses y de la USAF, para acordar un proceder común que permitiera dotar a la FACH con aviones reactores para cumplir sus múltiples tareas de tiempo de paz y de seguridad nacional²⁰².

A raíz de esta planificación, la Fuerza Aérea comenzó este mismo año los trámites para adquirir una partida de dieciséis cazas North American F-86 Sabre. El 10 de marzo, el comandante en jefe, general del aire Diego Barros Ortiz (1955-1961)²⁰³, hizo llegar hasta el ministro de Defensa y el CONSUDENA los planes de desarrollo institucional. Ese mismo mes había visitado Chile el jefe del sistema del PAM, el general de la USAF Donald Hutchinson, quien aseguró al jefe aéreo chileno que *ahora sí* existía la real posibilidad de acceder a los Sabre. La prevención fue, sin embargo, que los aviones estaban para venta normal, pertenecían a la USAF y no podían ser transferidos de acuerdo al PAM²⁰⁴.



El F-86 Sabre estuvo en el interés de la FACH durante varios años. En tal sentido, la USAF y los sectores de Defensa de EE.UU. lo ofrecieron a Chile reiteradamente

Hacia abril siguiente, las averiguaciones hechas en EE.UU. por el general Alfredo Lavín Ramírez –jefe del Material de la FACH, enviado en comisión–, eran bastante auspiciosas. Se había logrado el visto bueno de la USAF para entregar quince de sus propios F-86, actualmente en servicio, pero recorridos a cero horas, con repuestos suficientes para dieciocho meses de operaciones. El trato se haría en una gestión que significaba pagar a través de un crédito de tres años, e incluiría también la compra de repuestos para otros aviones de la FACH en un crédito financiado por la USAF y pagadero en tres meses. La oferta decía que, después de transcurrido el plazo de un año y medio de operaciones

²⁰² MEMORANDO PARA EL MINISTRO DE HACIENDA CON MOTIVO DE SU VIAJE A EE.UU., 26 de diciembre de 1962.

²⁰³ Don Diego Barros Ortiz asumió el mando de la institución el 6 de octubre de 1955 siendo general de brigada aérea, grado al que había llegado en mayo anterior. Fue ascendido a general del aire el 7 de diciembre del mismo año. Ver revista Fuerza Aérea, N° 152, enero-marzo de 1980, p. 74, Editorial FACH, y ROJAS R., Jorge (sin año) *Generales Fuerza Aérea de Chile 1930-1959*, Tomo I, p. 46, Museo Nacional Aeronáutico de Chile.

²⁰⁴ Oficio, 5 de abril de 1960, SOBRE ADQUISICIÓN DE MATERIAL F-86, del CJFA al MINDEF.

de los Sabre en Chile, habría una buena posibilidad de que se apoyara su operación con cargo –esta vez sí– al PAM²⁰⁵.

Al mes siguiente, el ministro de Defensa comunicó a su par de Relaciones Exteriores el avance del asunto y le solicitó que arbitrara las medidas para llevar adelante la negociación ante el Departamento de Estado²⁰⁶. Sin embargo, en noviembre de 1960 sorprendentemente esta última autoridad estadounidense negó el permiso para toda la operación, aduciendo que las limitaciones impuestas por el Congreso de EE.UU. respecto de uso de fondos de seguridad externa, la hacían imposible. Sin embargo, dejó abierta la puerta para el caso de que Chile pudiera pagar *al contado* por todo lo solicitado²⁰⁷. A fines de noviembre, el agregado aéreo en Washington recibió los consejos de Hutchinson en el sentido de que fuera la MANA quien hablara con el embajador de EE.UU. en Santiago, para pedir una reconsideración de la decisión; sin embargo, el general Barros rechazó esta salida y ordenó "*iniciar conversaciones con representantes de firmas europeas para obtener el material de combate planificado*"²⁰⁸.

Paralelamente a toda esta frustrada gestión para obtener el grupo de F-86, en septiembre de 1960 sobrevolarían y aterrizarían en Chile catorce flamantes F-86F Sabre de la Fuerza Aérea Argentina, formando la primera de dos partidas de un total de veintiocho de estos cazas adquiridos el 7 de diciembre de 1959 por Buenos Aires... *de acuerdo con los términos del PAM*. Sería el propio general Barros Ortiz quien pondría en conocimiento de las autoridades chilenas el hecho de la escala técnica en suelo nacional de los nuevos cazas trasandinos²⁰⁹.

Sin perjuicio de las instrucciones del comandante en jefe, en febrero de 1961 el Comando del Material solicitó al mando superior que se autorizara que la Misión Aérea en Washington averiguara si subsistían o no las originales condiciones exigidas para la venta del paquete de los deseados F-86. Para esto, el nuevo antecedente puesto sobre la mesa fue que, de acuerdo con un ajuste hecho por la Fuerza Aérea respecto de sus diversas partidas de financiamiento, esta vez se podía intentar pagar por los aviones y los repuestos *sin necesidad de recurrir al crédito* que originalmente se esperaba conseguir en Estados

²⁰⁵ Oficio, 19 de mayo de 1960, SOBRE ADQUISICIÓN DE 15 AVIONES F-86 SABRE, de la CJFA al MINDEF.

²⁰⁶ Oficio, 14 de junio de 1960, ADQUISICIÓN DE 15 AVIONES F-86 SABRE, del MINDEF al MINREL.

²⁰⁷ Carta, 14 de noviembre de 1960, del Secretario de Estado subrogante al Agregado Aéreo de Chile en Washington.

²⁰⁸ Carta, 29 de noviembre de 1960, del CDA Rogelio González, jefe de Misión Aérea en Washington, al Comando del Material, informando tramitación de gestiones en EE.UU. Oficio, 30 de noviembre de 1960, MATERIAL DE VUELO PARA LA FUERZA AÉREA DE CHILE, del CJFA al MINDEF.

²⁰⁹ Oficio, 31 de agosto de 1960, del CJFA al MINDEF. También en BALDINI y otros (1999) *North American F-86F-30-NA Sabre*, serie Fuerza Aérea Argentina N° 6, Bahía Blanca, Argentina; de acuerdo a este trabajo, la escala en Chile fue hecha en Antofagasta, desde donde los aviones se dirigieron a la BAM El Plumerillo, Mendoza, donde quedarían basados.

Unidos²¹⁰. Una vez obtenido el visto bueno de La Moneda, la MANA recibió en Santiago la debida notificación del reinicio de las gestiones y del esfuerzo que la Fuerza Aérea estaba haciendo "*por mantenerse estandarizada en material norteamericano y por ajustarse a las exigencias de Washington*"²¹¹.

Previendo situaciones difíciles, el mando de la Fuerza Aérea –ya con el nuevo comandante en jefe, general del aire Eduardo Iensen Francke (1961-1964)– tenía que asegurarse y continuar actuando con la seriedad que lo caracterizaba. Así fue como durante 1961 –y en la línea de lo ordenado antes por el general Barros– la institución hizo contacto con numerosos proveedores europeos, para obtener información actualizada de sus productos. En tal sentido, se ordenó a la Misión Aérea en Washington que reforzara los contactos con distintos fabricantes aeronáuticos, tales como la NORTHROP INTERNATIONAL, BLACKBURN AIRCRAFT LIMITED, FIAT DIVIZIONE AVIAZIONE, ENGLISH ELECTRIC AVIATION LTD., SVENSKA AEROPLAN AKT., NORTH AMERICAN AVIATION CO., GRUMMAN AIRCRAFT ENGINEERING CO., AVIONS MARCEL DASSAULT, THE DE HAVILLAND AIRCRAFT, CONVAIR, MATRA y otros tantos, para cotizar precios y características tanto de aviones como municiones y proyectiles superficie-aire modernos²¹². De este proceso informativo, es interesante destacar dos asuntos:

1. En mayo de 1961 se manifestó interés oficial por contar con información del sistema de misiles antiaéreos de corto alcance Sea Cat, que la casa irlandesa SHORT BROTHERS estaba a punto de presentar en el mercado²¹³. Así mismo, hubo requerimientos de información a las casas CONVAIR y RAYTHEON/NORTHROP, por sus sistemas Tartar y Hawk²¹⁴.
2. En junio de 1961 se contactó a la NORTHROP CO. por su avión T-38 Talon, moderno biplaza de entrenamiento avanzado, el que en 1956 había sido elegido por la USAF como reemplazo de sus entrenadores T-33. La FACH también se mostró interesada en el proyecto de la Northrop denominado N-156F, un avión de caza supersónico también bimotor, que había sido desechado tempranamente por la USAF, pero que en abril de 1962 el gobierno de John F. Kennedy declararía como vencedor en el programa de un caza de exportación vía PAM para los aliados de Washington, avión que debía ser barato y confiable: bajo esta premisa, el proyecto resultante sería conocido como F-5A/B Freedom Fighter. Previsoramente, la Fuerza Aérea sostuvo que "*estos tipos constituirían una solución ideal para nuestros medios y*

²¹⁰ Oficio, 17 de febrero de 1961, SOBRE ADQUISICIÓN DE 15 AVIONES SABRE F-86, del Comando del Material al EMGFA.

²¹¹ Oficio, 21 de febrero de 1961, SOBRE ADQUISICIÓN DE 15 AVIONES SABRE F-86, del Comando del Material a la MANA.

²¹² Oficio, 6 de diciembre de 1961, COTIZACIONES PLAN DE ADQUISICIONES LEY 7.144, del CJFA al Comando del Material.

²¹³ Carta, 3 de mayo de 1961, del JEMG a la Shorts Brothers.

²¹⁴ Carta, 17 de mayo de 1961, PROYECTILES TELEDIRIGIDOS TIERRA-AIRE, del Director de Operaciones al Agregado Aeronáutico de la Embajada de Chile en Washington.

posibilidades", y la solicitud de información detallada se hizo por veinte unidades del F-5A²¹⁵.

En el segundo semestre de 1961, la Fuerza Aérea se vería ampliamente beneficiada por el inicio de las entregas de un reactor de entrenamiento avanzado que tendría gran importancia en la institución: los Cessna T-37. Estos habían sido adquiridos de acuerdo al PAM durante el año anterior, y las primeras cuatro unidades arribaron a Los Cerrillos en una fecha indeterminada documentalmente aún entre el 31 de agosto –día en que estaba definida oficialmente su llegada– y los primeros días de septiembre. Como fuera, el 21 de julio anterior ya estaban designados los primeros diez alumnos y el personal de mantenimiento que debería hacerse cargo de las aeronaves. Los aviones de esta primera partida llegaron tripulados por oficiales de la USAF, y el 3 de octubre de 1961 fue dictado el decreto que dio de alta a los aviones en el inventario de la Escuela²¹⁶.



Los primeros Cessna T-37B para la Fuerza Aérea, recién arribados a Santiago en 1961, aún con restos de sus marcas de identificación y colores USAF (colección Sergio Pulgar)

Gracias a la llegada de estos primeros T-37B, fue perentorio hacer rápidamente una serie de necesarios arreglos de la pista e instalaciones de la base de El Bosque. Del mismo modo, se pidió a la USAF la asignación de becas para que oficiales chilenos fueran lo más pronto posible a EE.UU. a recibir cursos de instructor, y también que se extendiera la permanencia en Chile del jefe de los pilotos que habían traído estos reactores. Además, siguiendo una sana costumbre, de inmediato se solicitaron los estudios conducentes a determinar las posibilidades de artillar a estos aparatos²¹⁷, y en 1962 se ordenó acelerar este mismo proceso²¹⁸. La Fuerza Aérea recibiría un total de treinta y dos aviones T-37 –incluyendo doce unidades de la versión C, con mejoras de fábrica en las

²¹⁵ Carta, 14 de junio de 1961, SOLICITA ANTECEDENTES SOBRE EL T-38 TALON, del JEMG a la Northrop Corporation.

²¹⁶ Orden del Comando del Material, 3 de octubre de 1961, DISPONE ALTA DE LOS AVIONES CESSNA T-37B NÚMEROS J-370, J-371, J-372 Y J-373, EN LA ESCUELA DE AVIACIÓN.

²¹⁷ Oficio, 20 de octubre de 1961, por el cual el comandante de la Brigada de Instrucción se refiere a la conveniencia de dotar a los T-37 con armamento y cámaras fotográficas, del Secretario General de la Fuerza Aérea al EMGFA.

²¹⁸ Oficio, 3 de abril de 1962, AVIONES T-34 MENTOR – ARMAMENTO, del CJFA a la Brigada de Instrucción.

áreas de combustible y armamento, arribadas entre 1963 y 1964–, los que llegarían al país en un total de seis partidas distintas. Varias de estas aeronaves serían movilizadas durante la crisis del Beagle en 1978, para ejecutar salidas de patrullaje, apoyo aéreo estrecho y ataque, entre otras.

También en septiembre de 1961 se concretó la visita profesional a EE.UU. del jefe de Estado Mayor General, el general de aviación Máximo Errázuriz Ward. Este alto oficial –que llegaría a ser comandante en jefe en el período 1964-1969– estuvo en ese país entre el 1 y el 17 de ese mes, período en el cual fue recibido en bases aéreas y fábricas. En su visita, el general conoció de primera mano el material Lockheed C-130 Hercules y Northrop T-38 Talon operacionales en distintas bases de la USAF, y al mismo T-38 en las instalaciones de la casa fabricante, donde también recibió datos relevantes y de mucho detalle acerca del estado de avance del nuevo proyecto N-156F. Una visita a la Cessna permitió conocer pormenores de la línea de producción de los entrenadores T-37, donde se le informó acerca de los quince ejemplares encargados por Perú y de cómo este país había pagado por el desarrollo de una versión armada y con estanques externos de punta de ala. En cuanto a las posibilidades de artillar los T-37B que Chile estaba recibiendo esos mismos días, se le explicó que no era nada de difícil, y que solo se necesitaba disponer "*de atornilladores y remachadoras*", y que el trabajo bien podía hacerse en Santiago, en el Ala de Mantenimiento. En cuanto a las posibilidades de desarrollar una versión fotográfica del mismo biplaza de entrenamiento, efectivamente se le podía instalar una cámara marca Zeiss, pero que, para lograrlo, era necesario equipar al avión con asientos no eyectables. La visita a la fábrica Grumman, en Nueva York, le permitió explorar las posibilidades de transformar los SA-16A a la versión SA-16B, de mayor valor militar. Todos estos proyectos tendrían gran importancia, pues serían adoptados muy pronto por la FACH, de una u otra forma.

El viaje del general Errázuriz culminó con una visita al Pentágono, donde pronunció un discurso ante una nutrida audiencia presidida por el general Kingsley, jefe de todos los pactos de ayuda mutua firmados por EE.UU. Dentro de los numerosos tópicos a que el oficial chileno se refirió estuvieron:

1. La necesidad de estrechar lazos institucionales en diversos aspectos;
2. Que la US Navy apoyara a la FACH en temas de patrullaje naval y guerra antisubmarina, pues esta función la ley la asignaba a la Fuerza Aérea;
3. Que se posibilitara la entrega de grandes aviones de transporte para atender de mejor manera a las regiones extremas e Isla de Pascua;
4. La conveniencia de establecer en Chile la secuencia T-34, T-37 y T-38 en la instrucción y entrenamiento de las tripulaciones y personal de apoyo.

Como corolario de esta exposición ante el Pentágono, el mismo día se suscribió con la casa Grumman el contrato para la actualización de los tres aviones SA-16A Albatross que la Fuerza Aérea empleaba desde julio de 1958²¹⁹.



El Albatross N° 567 fue originalmente uno de los tres SA-16A entregados por el PAM a la Fuerza Aérea en 1958, y que, como aparece en la imagen, se vio beneficiado por el programa de mejora y conversión a la versión HU-16B/ASW ejecutado en 1962

En octubre de 1961, el comandante en jefe, general Iensen, comunicó al jefe de la MANA en Santiago la nueva política institucional de largo plazo, y su relación con las disposiciones del PAM²²⁰. En términos generales, la idea del mando era agradecer los esfuerzos prestados por el sistema, pero también precisar algunos asuntos pendientes, en beneficio de una mejor comprensión mutua. El general sostuvo que el deseo de la Fuerza Aérea era cumplir sus obligaciones dentro de los más altos estándares posibles, aun con todas las dificultades económicas del país. En tal sentido, hizo presente al estadounidense que los medios aéreos que entregaba y apoyaba el PAM debían estar de acuerdo con dicha orientación fundamental y no representar un compromiso que limitara el progreso de la FACH u orientara su desarrollo en otra dirección, especialmente si se consideraba que el más alto porcentaje de su esfuerzo estaba destinado a operar los aviones entregados por el PAM. De acuerdo con estas premisas, los objetivos establecidos en la política de la Fuerza Aérea, y que se solicitaba que el tratado continental apoyara, eran disponer de:

1. Una escuadrilla de aviones T-38 artillados y un grupo de cazabombarderos con quince F-80, todo apoyado por el PAM. Al término de este apoyo, los F-80 deberían ser reemplazados por otra escuadrilla de aviones polivalentes del tipo T-38 o N-156F, para formar un grupo de caza con la primera escuadrilla mencionada;
2. Un grupo de quince aviones Grumman SA-16B, entregado y apoyado por el PAM, para tareas antisubmarinas;
3. Un grupo de B-26 entregados y apoyados por el PAM, cuya operación era deseable se extendiera hasta 1967;

²¹⁹ INFORME SOBRE LA VISITA EFECTUADA POR EL JEMGFA A LOS EE.UU. DESDE EL 1 AL 17 DE SEPTIEMBRE DE 1961. EMGFA, 29 de septiembre de 1961, a la CJFA.

²²⁰ Oficio, 7 de octubre de 1961, EXPONE PLAN INSTITUCIONAL EN RELACIÓN AL PAM, del CJFA al jefe de la MANA.

4. Un grupo de entrenamiento básico de veinticinco aviones T-34 Mentor, operados en la actualidad por la Escuela de Aviación;
5. Una escuadrilla de entrenamiento avanzado con doce Cessna T-37, apoyados por el PAM, de los cuales ya habían arribado cuatro unidades;
6. Una escuadrilla de quince T-37 con armamento, vía PAM, para cumplir misiones de apoyo a fuerzas de superficie;
7. Un grupo de transporte de dieciocho Douglas C-47, de los cuales seis deberían ser entregados por el PAM. Para el abastecimiento de zonas apartadas del país, sería necesario considerar dos o tres aviones polimotores de transporte, tales como los C-54 o los C-130 Hercules;
8. Una unidad de cohetes teleguiados tierra-aire.

El mismo documento hacía presente otros requerimientos para acelerar los proyectos de infraestructura, entrenamiento e instrucción.

Hacia 1962 la situación de los Sabre se encontraba en espera de solución, pero estaba más o menos establecido que la USAF transferiría inicialmente a Chile doce aviones, a ser entregados a principios del año siguiente²²¹. Lo más interesante del período es que la negativa inicial a transferir estas aeronaves vía PAM parece haber quedado en el recuerdo, pues los documentos disponibles a contar de este año discurren sobre la base de que la llegada de los cazas sería en los términos de ese acuerdo continental. Mientras tanto, en Chile ya se había determinado que sería la base aérea de Cerro Moreno la que albergaría a los F-86, pues era la única en condiciones de hacerlo: Quintero carecía del largo de pista requerido para el adecuado rendimiento táctico de los cazas y, además, estaba muy ocupada con los aviones de aplicación anti-submarina; y las de Punta Arenas y Puerto Montt no tenían ni las capacidades técnicas, ni de apoyo de vida requeridas²²².

En agosto de 1962, el comandante en jefe –general Iensen– viajó a Washington para concretar aspectos del plan que –desde 1960– la Fuerza Aérea había acordado desarrollar con los estadounidenses y que buscaba incorporar más reactores al inventario institucional. En los encuentros sostenidos por él con las autoridades aéreas, la USAF seguía postergando una respuesta definitiva a varios puntos, en especial aquel referido a los F-86, en que la cantidad supuestamente comprometida para entregar a Chile en 1963 ahora ya no eran doce unidades, sino que ocho. A pesar de los tira y afloja, la opción por el caza de la North American aún se mantenía en la mesa de conversaciones, debido a que era el único que se podía transferir a nuestro país, habiéndose llegado, incluso, a analizar positivamente el desarrollo de una inédita *versión bimotor* del mismo –un *Twin Sabre*– curiosamente considerada de

²²¹ Oficio, 27 de junio de 1962, ASENTAMIENTO UNIDAD F-86 EN CERRO MORENO, del JEMGFA al CJFA. De la misma forma, la cantidad de F-86 autorizada por el CONSUDENA en la actualización hecha en sesión N° 450 de 31 de julio de 1962 al PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES DE LA FUERZA AÉREA 1960-1964 hablaba de trece unidades, más siete T-33, dos T-37 y dos aviones fotogramétricos.

²²² Oficio, 3 de julio de 1962, ASENTAMIENTO UNIDAD DE F-86 EN CERRO MORENO, de CJFA al EMGFA.

"*excelentes condiciones técnicas y operativas*" por la Fuerza Aérea. Incluso con esta perspectiva, la FACH ciertamente conocía la serie de problemas que frenaban la esperada decisión por los F-86, aunque fuera por un número cada vez menor:

1. Los aviones ya no se estaban produciendo en EE.UU.;
2. La USAF los había retirado de su inventario;
3. La idea del *Twin Sabre* era irrealizable, salvo que Chile financiara los estudios y los prototipos;
4. Había conocimiento de que los aviones tenían baja disponibilidad operacional y un elevado número de accidentes en la unidad que los operaba la USAF;
5. El flujo de repuestos y piezas de recambio para los F-86 era deficiente, lo que estaba afectando decisivamente el empleo de estos aviones por parte de usuarios latinoamericanos²²³.

De esta forma, la opción de los F-86 se fue quedando sin posibilidades y sin la preferencia de Chile, sobre todo cuando tampoco existía ninguna garantía de su adecuado funcionamiento por un período de vida razonable. Además, el surgimiento del nuevo producto de la Northrop —el YF-5A— ya estaba ganando adeptos, aunque la USAF le asignaría un rol solo como bombardero ligero. El F-5A se adaptaría muy bien a la Fuerza Aérea, principalmente porque, siendo un avión de capacidades superiores a lo que se empleaba en Chile, no representaba mayores problemas logísticos ni tampoco necesitaba grandes desarrollos de infraestructura, algo en lo que el país aún tenía serias falencias.



Northrop N-156F Freedom Fighter, s/n 59-4987, prototipo para el F-5A

Por lo anterior, fue en 1962 que la Fuerza Aérea manifestó por primera vez su interés oficial en el Freedom Fighter. Esto se concretó en una solicitud que la FACH hizo al ministro de Hacienda²²⁴, quien pronto iría en visita oficial a Washington. La FACH le pidió a esta autoridad que manifestara a las autoridades políticas de EE.UU.:

²²³ Carta, 23 de enero de 1963, APOYO QUE RECIBE LA FUERZA AÉREA DE CHILE DEL PACTO DE ASISTENCIA MILITAR, del CJFA al MINDEF.

²²⁴ MEMORANDO PARA EL MINISTRO DE HACIENDA CON MOTIVO DE SU VIAJE A EE.UU., 26 de diciembre de 1962.

1. El interés concreto que existía por los F-5A, y las alternativas financieras que se manejaban para hacerse de los nuevos cazas supersónicos. Como se sabía de antemano que estos aviones no tenían posibilidades de ser transferidos por el PAM, la idea de la Fuerza Aérea era obtener los permisos para la compra a la fábrica de ejemplares nuevos, los que se esperaba fueran complementados más adelante con los mismos tipos que fuera posible ceder vía PAM cuando se abriera esta posibilidad. Así, la solicitud era manifestar a los norteamericanos que el deseo chileno por los F-86 ya no iba más;
2. Que, en cuanto a la necesidad de transportes multimotores, el preferido de la FACH era el C-130 Hercules, y aunque se sabía que no estaba permitida su cesión ni su venta a Chile, sí era posible al menos solicitarlo, sobre todo teniendo presente que ya estaba confirmada la entrega de algunos ejemplares a Argentina;
3. Que, en relación con la proyectada transferencia de dieciocho bimotores Grumman Albatross para sumarlos a los tres que ya operaba la FACH, ya se sabía que la entrega no se haría en 1963, pero se remarcó que se debía pedir celeridad en las gestiones, porque las aeronaves eran de gran necesidad para que Chile cumpliera con su deber de proteger las líneas de comunicaciones marítimas en conformidad al pacto hemisférico;
4. Que, aunque no se había manifestado antes un interés concreto, bajo el mando del general Iensen la Fuerza Aérea había reevaluado positivamente la posibilidad de recibir aviones North American T-28 Trojan para entrenar a sus tripulaciones en tareas de contrainsurgencia, un tipo de misión que se consideraba "*de absoluta necesidad*" en atención a las condiciones en que se desarrollaban ciertos acontecimientos políticos en América latina²²⁵.

En marzo de 1963, el general Iensen recibió en Santiago al subjefe del Estado Mayor General de la USAF, oportunidad en la que el comandante en jefe trató con el estadounidense la necesidad de que el PAM autorizara las nuevas transferencias para la Fuerza Aérea. En especial se refirió a:

1. La conformidad de la FACH con postergar la aspiración por los C-130, pero que, entonces, era necesario obtener tres Douglas C-118, más instrucción, repuestos y apoyo;
2. Obtener ocho T-33 con armamento, a fin de preparar tripulaciones en la debida forma, especialmente luego de que la entrega de los ocho F-86 ofrecidos por el PAM quedara anulada;
3. Apurar la conformación en Chile de una escuadrilla de nueve SA-16B Albatross hacia fines de 1963;
4. Apurar la entrega, antes de que terminara 1963, de los ocho T-37 acordados con el PAM, para complementar a los cuatro ya operativos en

²²⁵ En 1961 Argentina había recibido sus primeros veinticuatro T-28A Trojan, de un total de 58 aviones.

Chile, y así lograr constituir una unidad con doce aviones, y que en lo posible fueran entregados con armamento;

5. Obtener medidas de reacondicionamiento del material B-26;
6. Acelerar la gestión para obtener, vía PAM o compraventa directa a la fábrica, los F-5A, el único avión a reacción de fabricación norteamericana que podía satisfacer los requerimientos de la Fuerza Aérea sin tener que reforzar excesivamente su infraestructura.

La respuesta de las autoridades de la USAF llegó en abril siguiente. Esta se refirió en detalle a los requerimientos de la FACH²²⁶:

1. En relación con los Douglas C-118 Liftmaster (la versión militar del transporte civil DC-6), la posibilidad de que algunos ejemplares fueran cedidos vía PAM o venta común y corriente era muy difícil, porque estaban en pleno servicio con la USAF. La alternativa para la FACH era intentar hacerse de algunos ejemplares DC-6 del mercado civil, tarea en la cual la USAF podía ayudar;
2. En cuanto a T-33 artillados, la USAF no contaba con dichas naves, pero podía intentarse la modificación de algunos entrenadores si es que Chile financiaba los gastos de ingeniería²²⁷;
3. Respecto a los Grumman SA-16, el contrato firmado por Chile para la modernización de sus tres aviones estaba atrasado en su ejecución, por falta de fondos adicionales para la compra de repuestos y sistemas; y la posibilidad de transferir más de estos aviones era nula debido a que ya no se fabricaban;
4. En lo referido a los T-37, estaba en curso el programa PAM de entrega a Chile, aunque había algunas cuestiones que resolver con la fábrica por la disponibilidad vía PAM de algunos ítems relativos a su artillado;
5. En cuanto a las posibilidades de hacer mejoras en los B-26, estaba pendiente la precisión de algunos aspectos de detalle; y
6. En relación con los F-5A, esta aeronave estaba recién en etapa de producción inicial, y los aspectos relativos a su venta o entrega vía PAM no estaban decididos definitivamente por EE.UU. aún. La USAF apoyaría la venta o cesión de estos aviones a los países que tuvieran una *verdadera y establecida necesidad*, y las autorizaciones, de todos modos, debían conseguirse a través del Departamento de Estado.

El interés de la Fuerza Aérea por conseguir el F-5A era constante en estas fechas, aunque la institución estaba en conocimiento de que la política del Departamento de Estado era de no transferir este avión a los países de América

²²⁶ Carta, 1 de abril de 1963, NECESIDADES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, del subjefe del estado mayor general de la USAF al CJFA.

²²⁷ Hacia junio de 1963, los ocho aviones artillados ya tenían permiso de cesión a Chile. Carta, 2 de julio de 1963, ENTREGA MATERIAL AÉREO POR INTERMEDIO DEL PAM, del JEMGFA al CJFA.

Latina, si bien no eran conocidos todos los alcances de tal decisión²²⁸. Hacia junio de 1963 todo parecía depender de lo que dijera el subsecretario para Asuntos Panamericanos del Departamento de Estado, pues extraoficialmente se suponía que era este funcionario quien se oponía a permitir entrega de material de guerra moderno a Chile, principalmente porque en sectores políticos de ese país no se entendía cómo Santiago estaba conciliando sus peticiones de préstamos económicos para avanzar en el desarrollo nacional y, a la vez, pretendía gastar sus divisas en materias de defensa, punto de vista que habría sido compartido por altos funcionarios y por el coordinador de PROGRAMAS DE LA ALIANZA PARA EL PROGRESO, quienes estaban porque los problemas locales de límites y soberanía fueran resueltos en forma pacífica con la intervención de la OEA²²⁹.

Así las cosas, no es de extrañar que en estos momentos la Fuerza Aérea realizara estudios adicionales para determinar qué aviones de combate representarían una real medida de disuasión frente a los problemas vecinales que aquejaban al país desde el tema del Snipe. Entonces, si bien fue a contar de 1962 que se manifestó el interés por el F-5A y en 1963 se hicieron gestiones directas para su obtención, también es de esta época el interés por otro avión que ya tenía un interesante historial operativo en varios países del mundo: el cazabombardero Hawker Hunter. Un total de dieciséis de la versión F.4 de estos aviones –con denominación de exportación Mk.52– ya habían sido incorporados a la Fuerza Aérea del Perú en 1956, para apoyar las tareas del escuadrón de F-86F Sabre que esta misma aviación había recibido poco antes vía PAM.



El avión XB188, uno de los prototipos del Hawker Hunter

Los estudios de rigor hechos por el mando de la FACH sostuvieron²³⁰ que el Hunter era una muy buena alternativa frente al anhelado F-5A, caza este último que aún no estaba realmente disponible y del cual no había ninguna seguridad de que se fuera a exportar a Chile, a pesar de que en 1962 había sido designado como un nuevo activo de los programas de transferencias vía PAM

²²⁸ En carta, 23 de enero de 1963, APOYO QUE RECIBE LA FUERZA AÉREA DE CHILE DEL PACTO DE ASISTENCIA MILITAR, del CJFA al MINDEF.

²²⁹ Carta, 10 de junio de 1963, ADQUISICIÓN CIENTO AVIONES F-5, del agregado aéreo en Washington al EMGFA.

²³⁰ Estudio comparativo de cazas para la FACH, 1963, sin autor. Documento FACH.

a los aliados de Washington. Además, si bien el Freedom Fighter ofrecía características superiores, el Hunter resultaba ser una excelente alternativa si se balanceaban precio, alternativas de pago y disponibilidad inmediata. Comparado con el Douglas A-4 Skyhawk, el Hunter lo superaba en todos los ítems. Comparado con el Dassault Mirage III, si bien el caza supersónico francés tenía rendimientos superiores, en cuanto a precio y algunos específicos radios de acción y empleo táctico el Hunter aún era una buena opción. Desde un punto de vista estratégico, también se veía de buena manera tener algo de independencia frente a EE.UU. En todo caso –y como sostuvo una visión también de esta época²³¹– si se decidía ir por aviones europeos, había que proceder con *delicadeza* y cancelar previamente cualquier petición de aviones a EE.UU., para que Washington no interpretara la eventual gestión en el Viejo Continente como una especie de *presión* para obtener aviones norteamericanos por *vía indirecta*.

x. El gobierno de E. Frei, 1964-1970

Los ya citados estudios de Navarro en relación con los temas de conducción político militar chilena en el siglo XX, concluyen que en el gobierno de Eduardo Frei Montalva –elegido en noviembre de 1964– hubo renuencia del Poder Ejecutivo hacia la función militar en particular, y a la de la función de defensa en general. Esto se habría manifestado –inicialmente y hasta el incidente del alzamiento militar del general Viaux en Santiago en 1969– de diversas formas²³²:

1. La ideologización de las relaciones político-militares, en el sentido de que las Fuerzas Armadas resultaban disfuncionales a los planteamientos políticos del partido en el gobierno y, en consecuencia, se las ignoraba en su rol por razones coyunturales de mera apreciación ideológica;
2. Una visión política en la que los conflictos vecinales no tenían mayor consideración, y que parecía excluir automáticamente la posibilidad de ocurrencia de estos;
3. La falta de menciones a temas de defensa o de las Fuerzas Armadas en el programa de gobierno;
4. El empleo preferente de los recursos humanos y medios materiales de las FF.AA. en labores de apoyo a la comunidad y desarrollo social;
5. El involucramiento de las FF.AA. en las complejas tareas de resguardo del orden interno;

²³¹ Carta, 17 de Julio de 1963, ENVÍA ANTECEDENTES DEL AVIÓN F-104, del agregado aéreo en Washington al EMGFA.

²³² Todas las causas que NAVARRO menciona en su completo estudio sirven para explicar cómo se fue incubando un clima de profundo desagrado en las instituciones militares por el abandono en que estas se encontraban, misma circunstancia que el 21 de octubre de 1969 desembocó en la insurrección del coronel Roberto Viaux Marambio –el *Tacnazo*–, quien se acuarteló en el Regimiento de Artillería N° 1 Tacna, en Santiago, para exigir mejoras salariales y en las condiciones de vida de los militares, y avances concretos en el tema del equipamiento bélico.

6. La falta de solución del problema de remuneraciones del personal de las FF.AA., lo que se arrastraba por décadas.

En una época caracterizada por tendencias inflacionarias y por la variabilidad de los precios internacionales del cobre, la esperada renovación del equipamiento material de las FF.AA. quedó en compás de espera. El Ministerio de Hacienda, por su parte, comenzó a retener los recursos otorgados para compras de material bélico por la Ley del Cobre, y prefirió destinarlos a otras políticas públicas que tuvieran mejor rentabilidad social. Esto afectaría naturalmente a la inversión en defensa, impidiendo el reemplazo de parte de los obsoletos equipos que operaba Chile. Sin embargo, y en este ambiente adverso, la Fuerza Aérea lograría sacar adelante su anhelado programa de compra de aviones de combate, el que pronto fructificaría en el pedido de los Hawker Hunter en Inglaterra.

En cuanto a las relaciones con Washington, el gobierno de Frei Montalva se mantuvo, en general y en una primera etapa, dentro de los lineamientos estadounidenses para el desarrollo de las repúblicas latinoamericanas contenidos en la iniciativa de ALIANZA PARA EL PROGRESO. Este era un programa de ayuda económica, política y social de EE.UU. hacia América latina, de iniciativa del gobierno de John F. Kennedy (1961-1963[†]) y mantenido a medias por su sucesor, Lyndon B. Johnson²³³. Temas propios de las relaciones exteriores, tales como el manejo de las diferencias vecinales territoriales, quedarían supeditados a la suerte de *espíritu americanista* o *integracionista* que llegó aparejado a las consideraciones económicas y de flujo de créditos financieros desde EE.UU. o desde otras instituciones internacionales, y dentro de la visión de que los conflictos vecinales debían quedar excluidos de mayores consideraciones.

²³³ Para una visión crítica de la actitud de La Moneda al sostener –desde fines de los 50, pero con énfasis en los 60– una política de relativa independencia política frente a las medidas internacionales adoptadas por la Casa Blanca (Cuba y otros casos), y a la vez solicitar abiertamente el cuantioso apoyo económico financiero de los norteamericanos, ver MENESES, Op. Cit., pp. 50 y ss.

EL MERCURIO
 Domingo 10 de Octubre de 1965
 Precio: \$ 100

Nueva Provocación de Gendarmería Argentina: Oficial de Carabineros Ultimado en la Frontera




La grave crisis de Laguna del Desierto, 1965

La grave crisis de Laguna del Desierto, 1965

COMUNICADO DE LA SECRETARIA DE GUERRA: AGRESION CHILENA EN LAGUNA DEL DESIERTO
GENDARMERIA REPELIO UN ATAQUE SORPRESIVO DE LOS CARABINEROS

Señala que Estos, Además, Desoyeron la Orden de Abandonar el Territorio Argentino de Acuerdo con lo Convenido * Consideráse Necesario "Lograr una Solución Pacífica sin Dejar de Preservar Nuestra Soberanía" * Santiago: Envían Más Carabineros al Sur

Clarín
 10 Págs.
 Buenos Aires, Martes 9 de Noviembre de 1965

OTROS HECHOS IMPORTANTES DEL PANORAMA NACIONAL
Shell Banderas al viento. Se reanuda el comercio de Shell en la zona de Laguna del Desierto. Pág. 25.
Cooperativas Caso de los cooperativistas de Laguna del Desierto. Pág. 25.
Pugliese Hoy se recibe por el presidente un telegrama de la Unión Soviética. Pág. 25.
Automotores Buzos en el mar. Se reanuda el comercio de automotores. Pág. 25.
Bolsa En la jornada de hoy se cerró con ambiente optimista. Subió 54 puntos y 23 mil. Inf. en la página 42.
Dólar Volvieron a vender y a comprar dólares. El tipo con paridad es de \$ 200. Inf. en la página 42.
Huésped En visita oficial llegó el ministro de Defensa, General Aramburu. Pág. 25.
Luz y Fuerza El personal de Luz y Fuerza de la zona de Laguna del Desierto. Pág. 25.
Oleografía Comenzaron los trabajos de la oleografía. Pág. 25.



PERDIOSE UN AVION NAVAL INTENSIFICAN SU BUSQUEDA

Se intensificó la búsqueda del avión naval que se perdió en la zona de Laguna del Desierto. Los detalles de la búsqueda se publican en las páginas 13, 14, 15, 16, 18 y 22.

La otra cara de la medalla: visión de un diario argentino

De esta época es precisamente la complicada crisis de Laguna del Desierto, en la región patagónica, en la que, en noviembre de 1965, un oficial de Carabineros chileno fue ultimado por gendarmes argentinos en un incidente fronterizo que se dio dentro de una situación generalizada de fuertes movimientos militares en esa zona. Este hecho, aparte de indignación pública, no mereció mayor respuesta de La Moneda ante la Casa Rosada. Otro ejemplo es mencionado por Emilio Meneses: cuando en 1965 Chile supo que Argentina buscaba un nuevo portaaviones, el Gobierno se habría opuesto a que la Armada se hiciera de un buque similar, "*porque esto era un símbolo inequívoco de una voluntad armamentista que atentaba contra su plan de integración, sin interesarse por consideraciones tácticas o estratégicas*"²³⁴. Igualmente, existe un documento ministerial de julio de 1966 que, refiriéndose a los planes de compras de las FF.AA., sostiene que el tema de la adquisición del portaaviones por parte de la Armada nacional quedaba fuera de consideración "*debido a que su alto costo de adquisición y operativo se consideraba incompatible con las condiciones económicas del país y con el cuadro de prioridades a que debe atenderse el Gobierno en su política de defensa nacional*"²³⁵.

En 1967, y luego de que el Departamento de Estado manifestara su oposición a que Perú, Argentina y Brasil optaran por mercados europeos en su búsqueda de independencia en la obtención de sus principales aviones de combate, el Gobierno de Chile decidió aprovechar esta coyuntura para proponer un proyecto de limitación de armamentos en el continente. Esta iniciativa fracasó debido a que nadie —ni siquiera Washington— la apoyó, privilegiando en este caso EE.UU. el permitir a sus empresas de defensa competir en la región, aun por sobre sus políticas restrictivas en materia de entrega de armamentos. Ciertamente, aún faltaban algunos años para que esta *visión pragmática* de los estadounidenses terminara por imponerse abiertamente. En este sentido, es bueno adelantar aquí que sería el propio Departamento de Estado el que, el 6 de junio de 1973, anunciaría oficialmente que EE.UU. deseaba vender aviones a Chile y otras cuatro naciones sudamericanas²³⁶, incluso considerando en esos momentos que nuestro país no pagaba las numerosas compensaciones reclamadas por firmas cupríferas estadounidenses, las que habían sido expropiadas dentro del proceso de *chilenización del cobre* llevado a cabo durante el gobierno del mismo Frei²³⁷.

Finalmente, el fracaso de la administración Frei en materia de limitación de armamentos coincidió con el apoyo que Washington comenzó a dar a sectores chilenos de derecha en 1967, para intentar frenar las aspiraciones que la izquierda tenía de instalarse en La Moneda en el período presidencial siguiente.

²³⁴ MENESES, Op. Cit., p. 53 y 54, quien aporta interesantes datos de los pormenores políticos e ideológicos de esta decisión. El asunto también es analizado en detalle por NAVARRO, Op. Cit., pp. 45 y ss.

²³⁵ Oficio, 8 de julio de 1966, del MINDEF al CJFA.

²³⁶ El Mercurio, 7 de junio de 1973: EE.UU. DESEA VENDER CAZAS F-5 A CHILE. Santiago.

²³⁷ Ley N° 16.425, del 25 de enero de 1966.

xi. La Fuerza Aérea a contar de 1965

Hacia fines de 1964, el estado de situación material de la Fuerza Aérea era el siguiente²³⁸:

Avión	Cometido	Notas
Lockheed F-80	Cazabombardero	Doce entregados por el PAM Ya suman 20 años de servicios
Douglas B-26	Bombardero	Dieciséis entregados por el PAM Ya suman 25 años de servicios
De Havilland Vampire	Caza defensa	Cinco adquiridos en 1953 en UK Ya suman cerca de 20 años de servicios
Grumman HU-16B	Antisubmarinos	Seis entregados vía PAM En excelentes condiciones
Beechcraft T-34	Instrucción básica	Cuarenta y nueve adquiridos a la fábrica. Sin armamento ni repuestos
Cessna T-37	Instrucción básica jet	Quince entregados vía PAM o por compra. Sin armamento
Lockheed T-33	Instrucción avanzada jet	Once entregados vía PAM Muy buenos para transición, dos ametralladoras .50
North American T-6	Instrucción avanzada convencional	Diez aviones con más de 25 años de uso (algunos adquiridos vía PAM, otros por compra)
Douglas DC-3 / C-47	Transporte	Catorce entregados vía PAM o por compra. Muy antiguos y usados, muy limitados a ciertas condiciones atmosféricas, casi sin repuestos
Beechcraft C-45 / D18S	Transporte e instrucción de navegación y vuelo por instrumentos	Veinte adquiridos con más de 20 años de uso. Escasos repuestos
Beechcraft C50	Transporte	Tres aviones en muy mal estado
Bell 47D-1 Hiller UH-12E Sikorsky S-55C	Helicópteros	Los S-55C en mal estado, mucho uso, escasos repuestos

FUENTE: Dirección del Material, SITUACIÓN DE LA FACH A FINES DE 1964, s/f.

A esta descripción genérica de la situación material hay que sumar un vistazo al estado de la infraestructura. La observación de este ítem decía que las bases aéreas estaban incompletas, con pistas pavimentadas en solo las unidades mayores, y con insuficientes ayudas a la navegación según los requerimientos y avances del desarrollo aeronáutico en general. Además, eran escasas las acomodaciones habitacionales y de apoyo de vida para el personal. En la asignación del presupuesto de defensa, solo el 18% de este llegaba a la institución, estaban congelados los fondos provenientes de leyes reservadas, y permanecían sin haberse empleado cerca de 14 millones de dólares provenientes de la Ley N° 7.144 de enero de 1942.

²³⁸ Documento de la Dirección del Material, 1964, SITUACIÓN DE LA FACH A FINES DE 1964, sin fecha.

Para subsanar algunas de estas deficiencias, durante el mismo año la Fuerza Aérea planificó acciones concretas para avanzar en temas de infraestructura, especialmente para acelerar terminaciones de pistas de aterrizaje, construcción de calles de rodado para unir las pistas de aterrizaje con las losas de estacionamiento, y desarrollo e instalación de equipos y elementos de ayuda a la navegación aérea.

En cuanto al tema de adquisición de aviones, se elaboró un plan quinquenal para el período 1965-1969, en el que se hizo referencia explícita a que el avión que la Fuerza Aérea deseaba era el Northrop F-5A Freedom Fighter, del cual se pensaba comprar dieciocho unidades²³⁹. Este plan sería elevado al CONSUDENA el 17 de marzo de 1965, y aprobado por este colectivo el 1 de abril siguiente²⁴⁰.

Esta gestión ante dicho organismo del Ministerio de Defensa había sido precedida tan solo un par de meses antes por una comunicación en la que el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea pedía al coronel agregado aeronáutico en Washington que actualizara la documentación relativa a los aviones que podrían estar disponibles para la Fuerza Aérea, tanto aquellos posibles de encontrar en EE.UU., como por otros países productores con representación comercial en este país. En esta misiva también se enfatizaba que el principal interés institucional recaía en el F-5A, avión respecto del cual ya se había solicitado al Departamento de Estado una autorización de transferencia, la que aún no había sido respondida²⁴¹. La comunicación al agregado mencionaba que, de no ser posible el acuerdo por los F-5A, interesaban también a la Fuerza Aérea "*aviones tipo Douglas A4D/A-4 Skyhawk y Douglas F4D/F-6 Skyray, Fiat G.91, SAAB 29, o cualquier otro que... pudiera cotizar*". O sea, ninguno en particular. También se manifestó interés en obtener más bimotores anfibios Grumman Albatross y en "*la instalación completa para portar ametralladoras, cohetes y bombas para once aviones T-37, considerando que solo tienen la instalación eléctrica y el refuerzo de ala*".

El 20 de mayo de 1965 se constituyó en Santiago una comisión de altos oficiales que debía abocarse al estudio de los aviones de combate y de otro tipo que la institución necesitaba. Esta comisión estaría encabezada por el jefe del Estado Mayor General, el comandante del Material y el director de los Servicios²⁴². El 4 de junio siguiente, el Consejo Aéreo analizó el primer informe evacuado por dicha comisión²⁴³. En el acápite de dicho documento que se refería

²³⁹ Oficio, 13 de julio de 1967, INFORMA SOBRE ANTECEDENTES SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER, del Director de los Servicios al EMGFA.

²⁴⁰ Oficio, 13 de julio de 1967, INFORMA SOBRE ANTECEDENTES SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER, del Director de los Servicios al EMGFA.

²⁴¹ Carta, 27 de enero de 1965, SOLICITA INICIAR GESTIONES PARA ADQUISICIÓN DE MATERIAL, AÉREO PARA LA FACH, del EMGFA al Agregado Aeronáutico a la Embajada de Chile en Washington.

²⁴² Resolución 8/3N de la CJFA, 20 de mayo de 1965. También, MEMORANDO SOBRE LA ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER PARA LA FACH, en documento institucional de 1966, sin autor, en Archivo Histórico FACH.

²⁴³ Acta N° 2, Consejo Aéreo, 4 de junio de 1965.

a aviones de combate, se destacaba que, estando constituido el inventario por medios de combate aportados por el PAM, había que tener muy presente las "*restricciones y limitaciones para ser empleados en caso de conflictos*". Curiosamente, dentro de la lista de aviones que la comisión consideró no se encontraba el nuevo caza de la Northrop, por lo que, a pesar de las explícitas referencias a él en los documentos ya mencionados, la circunstancia de ser muy difícil la entrega de estas aeronaves era un hecho asumido por la FACH, por lo menos para la primera parte del quinquenio. A pesar de todo, el interés por los F-5A se mantuvo firme y se siguió presionando por su entrega durante varios años, aun cuando el mando había sido notificado por instancias diplomáticas estadounidenses de que aviones supersónicos como los F-5A o T-38 no serían liberados por EE.UU. *nunca antes* de 1969²⁴⁴.

Entonces, en su primer informe, la comisión presidida por el jefe del Estado Mayor General propuso estudiar la compra de los De Havilland Vampire, Lockheed F-80C, Hawker Hunter Mk.9, Hawker Hunter T Mk.66 (variante biplaza para India), Douglas A-4 Skyhawk, Cessna T-37C y Canadair CL-41G.

Analizados todos los antecedentes por el Consejo Aéreo, se decidió que el avión más conveniente para la Fuerza Aérea era el Douglas A-4B, del cual se recomendaba adquirir treinta unidades²⁴⁵. El 12 de agosto de 1965 se elevó al CONSUDENA la solicitud de autorización para esta compra.



Un A-4B de la US Navy en 1966, tipo de reactor que tuvo el interés chileno en los años 60

Paralelamente, el 2 de julio el embajador chileno en Washington concurrió hasta el Departamento de Estado para formalizar la solicitud del Gobierno de Chile por treinta Douglas A-4B, cuatro Bell UH-1 y seis helicópteros Hiller UH-12SL-4 para tareas de montaña. Ante esto, los estadounidenses pidieron que, previamente, se les remitieran en detalle los planes de adquisiciones de todas las ramas de la defensa chilena, especialmente porque la Armada había

²⁴⁴ Esta suerte de notificación está en varios documentos. Para una muestra, Acta N° 4, Consejo Aéreo, 2 de septiembre de 1966.

²⁴⁵ Acta N° 2, Consejo Aéreo, 4 de junio de 1965. Cabe señalar que de esta reunión es también la disposición para comprar ocho DHC-6 Twin Otter en Canadá y cuatro helicópteros Bell UH-1D que complementarían a los dos del mismo tipo que pronto entregaría el PAM.

hecho saber también que quería adquirir aviones antisubmarinos. El embajador, por su parte, y obviamente para evitar el fracaso de su gestión, negó que este interés naval existiera en Chile²⁴⁶. En cuanto a los A-4B, el representante chileno informó luego que el Departamento de Estado había sostenido que ellos "no hacían tratamientos preferenciales en su política de ayuda militar a países latinoamericanos" y que sus decisiones se basaban principalmente en factores de "comparación" entre los distintos solicitantes. Frente a más precisiones pedidas por el diplomático para aclarar la vaguedad de este punto, "la respuesta no fue clara y dejó muchas dudas"²⁴⁷. De esta forma, el tema de los A-4B quedó en compás de espera, pidiendo los norteamericanos tiempo para hacer averiguaciones sobre disponibilidad de material, costos, posibles fechas de entrega, etcétera.

Todo lo que se derivó de esta aproximación diplomática al Departamento de Estado a propósito del plan quinquenal de adquisiciones 1965-1969 de la FACH, resulta ser muy interesante. Primero, pocos días después de la reunión mencionada, el embajador sostuvo dos encuentros con el agregado aéreo en Washington, cargo que entonces era desempeñado por el coronel (A) Gustavo Leigh Guzmán, quien en septiembre de 1973 llegaría a ser comandante en jefe de la Fuerza Aérea. En una tercera reunión -12 de julio-, el coronel Leigh entregó al embajador un informe de situación de la Fuerza Aérea, con impresiones estrictamente personales, pero con detalles relevantes para que el diplomático mejor defendiera los argumentos nacionales frente a las autorizaciones que se requerían de los estadounidenses. En su documento, el coronel destacó lo positivo que había resultado el PAM para la Fuerza Aérea, y reconoció que la última compra de material moderno para la institución había sido aquella hecha en Alemania e Italia, a fines de los años 30. Además, en tanto que el apoyo del Gobierno estadounidense resultaba fundamental para el plan de adquisiciones que tenía de la Fuerza Aérea, era necesario -según Leigh- tener presente algunos factores que podrían tener incidencia en su éxito o fracaso²⁴⁸:

1. En cuanto a adquisiciones de Argentina, se había autorizado la cesión vía PAM de quince helicópteros Bell UH-1B, para ser entregados en 1966. Además, las negociaciones para entregar a la FAA cincuenta reactores A-4 Skyhawk ya estaban en etapa final. Adicionalmente, de fuentes bien informadas se había sabido que el Departamento de Defensa les había dado su apoyo para la próxima entrega de cazas supersónicos F-5;

²⁴⁶ A fines de diciembre de 1972, la Armada compraría un Grumman Albatross, avión que sería entregado en agosto de 1973 y que, con el indicativo NAVAL 251, se destruiría totalmente en accidente de 1 de noviembre de este mismo año. A pesar de algunas afirmaciones en tal sentido, no hay claridad total respecto de a quién fue adquirida esta aeronave por los marinos.

²⁴⁷ Carta, 12 de julio de 1965, INFORMA SOBRE ADQUISICIONES DE MATERIAL AÉREO, del Agregado Aeronáutico y Jefe de Misión al JEMGFA.

²⁴⁸ INFORME SOBRE SITUACIÓN LA FUERZA AÉREA DE CHILE, Agregado Aeronáutico de Chile al Excmo. Embajador de Chile, 12 de julio de 1965, Washington D.C.

2. En cuanto a adquisiciones de Brasil, estaban en curso de entrega diez Bell UH-1B y seis C-130 Hercules, y se estimaba que, a raíz de la participación de sus Fuerzas Armadas en la fuerza interamericana destacada en Santo Domingo, obtendrían a cambio una fuerte ayuda militar;
3. En cuanto a adquisiciones de Colombia y Perú, también estaba programada la entrega de diez Bell UH-1, de los cuales Chile solo recibiría inicialmente dos naves.



Bell UH-1 de la Fuerza Aérea, circa 1970

Tal vez lo más interesante del informe del coronel Leigh sean las apreciaciones sobre temas que él había podido palpar muy bien en los mentideros de Washington durante el ejercicio de sus altas funciones. Estas se referían a los por menores de la política de asistencia militar:

En los círculos político-militares de Washington D.C. predomina una línea anticomunista al estilo McCarthy, en sus relaciones con Latinoamérica.

Se estima que, aparte de Cuba, existe infiltración y agitación comunista de hecho en Latinoamérica, sin hacer mayores diferencias.

A través de las distintas conferencias dictadas por altos funcionarios de los Departamentos de Estado y de Defensa en el IV curso de Colegio Interamericano de Defensa, se pudo observar la congruencia de estos sectores para identificar el peligro comunista en el hemisferio.

Consideran a las Fuerzas Armadas de los países latinoamericanos como sus mejores aliados para combatirlo. En este sentido, aplauden a Argentina, Brasil y Perú.

El objetivo principal de la política exterior para el continente americano es evitar por cualquier medio y a cualquier costo la propagación del comunismo. Da la impresión de que la forma de gobierno, madurez cívica, estabilidad política,

desarrollo económico y otros factores básicos carecen de importancia comparados a la capacidad y/o voluntad de los gobiernos para extirpar el comunismo.

Conceptos tales como guerra revolucionaria, acción cívica, contrainsurgencia, guerrillas, etc., están a la orden del día.

Se hace mucho énfasis en la participación de las Fuerzas Armadas en actividades de acción cívica. No con el fin de que estas se sumen al esfuerzo de desarrollo económico –como pudiera creerse– sino, más bien, para que sus unidades cubran zonas aisladas o muy pobres del continente, donde es más probable la acción de las guerrillas comunistas.

A Chile se le mira con respeto y admiración por su democracia, espíritu cívico, instituciones republicanas, Fuerzas Armadas, etc., pero no sería aventurado expresar que esta admiración alcanza sus puntos más altos en los medios latinoamericanos. Pareciera que al Gobierno norteamericano se le hace difícil creer que pueda existir una nación al sur del río Grande tan diferente a las otras, con perfiles tan claramente definidos en lo político, económico, social y militar.

El suscrito tiene la impresión de que a los norteamericanos les preocupa dos aspectos principales de Chile:

1. Su política exterior, que no obedece al patrón que a ellos les agradaría ver más en consonancia con sus intereses (Brasil, Argentina, Perú, Centro América, etc.);

2. La legalidad y fuerza electoral del Partido Comunista. A los ojos de Washington, el FRAP²⁴⁹ es expresión comunista pura.

Como resultante de lo anteriormente expresado, Chile estaría en una situación desventajosa en cuanto a la ayuda militar proveniente de los EE.UU.

Brasil, Argentina y Perú están recibiendo la ayuda más substancial. Estos países, además de usufructuar del PAM, disponen de presupuestos que les permiten renovar e incrementar su material.

Esgrimen el peligro comunista con actividad de guerrillas, y presentan proyectos para promover las actividades de acción cívica a fin de ablandar al Departamento de Estado.

Es curioso observar que México, Venezuela, Uruguay y Chile reciben un tratamiento diferenciado sobre esta materia.

xii. EE.UU. no transfiere los A-4B

La petición a EE.UU. de treinta unidades del popular A-4B que, a través de la gestión del embajador chileno, hizo la Fuerza Aérea el 2 de julio de 1965, reflejaba una solución de compromiso, pues esta aeronave –y las similares a ella que podía ofrecer algún probable mercado de la época– estaba *a medio*

²⁴⁹ FRAP: Frente de Acción Popular. Coalición de partidos políticos de izquierda chilenos que estuvo vigente entre 1956 y 1969. Fue reemplazado por la Unidad Popular en 1969. Llevó como candidato a la presidencia a Salvador Allende en las elecciones de 1958 y 1964.

camino entre el F-86F/D –que a la Fuerza Aérea ya no le interesaba– y el supersónico F-5A, que era lo que la FACH quería desde hacía años, pero que EE.UU. se negaba a autorizar o vender²⁵⁰.

Con respecto al Skyhawk, además, se contaba con la oferta a firme de la propia casa Douglas por treinta unidades ex US Navy, con motores reacondicionados a cero horas y repuestos para tres años de operaciones²⁵¹. El programa de modificaciones y entrega por parte de esta casa fabricante establecía que la totalidad de los aviones podría estar en Chile entre febrero y julio de 1967, aunque esta circunstancia dependía naturalmente de cuán rápido el Departamento de Defensa transfiriera los aviones a la Douglas, para poder comenzar los trabajos de puesta a punto en su planta de Tulsa, Oklahoma.

Al principio de las tratativas bilaterales, esto es a mediados de 1965, el ambiente que se percibía en Washington respecto de los eventuales permisos de exportación de los A-4B a Chile era "*favorable*", y se conocía que, a lo menos, había autorización política para que el representante de esta renombrada fábrica – John P. Robinson, gerente de mercado internacional– viajara a Santiago con los proyectos de contratos en su maletín²⁵². Sin embargo, lo cierto es que, aún en el segundo semestre del mismo año, ni el Departamento de Defensa ni el de Estado se habían pronunciado en concreto, debido a que aún se esperaba que Chile hiciera llegar los solicitados planes quinquenales de las tres ramas de la defensa, lo que todavía estaba pendiente.

Hacia mayo de 1966 ya se sabía extraoficialmente en Washington que los A-4B no serían transferidos a Chile²⁵³. La negativa oficial comenzó a fluir hacia Santiago a contar del 2 de agosto y continuó en diversas comunicaciones de este mismo mes. El argumento usado fue que los A-4 estaban teniendo intensivo uso en la guerra de Vietnam por parte de la US Navy y el US Marine Corps²⁵⁴. La especie no era falsa, pues si bien la entrada de los EE.UU. en la guerra en el sudeste asiático se había producido oficialmente con el incidente del golfo de Tonkín en agosto de 1964, el involucramiento de las unidades

²⁵⁰ Oficio, 13 de julio de 1967, INFORMA SOBRE ANTECEDENTES SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER, del Director de los Servicios al EMGFA, afirma que cuando el CJFA solicitó a comienzos de 1966 la venta de los F-5A, la razón dada para negar la venta habría sido el que "*las necesidades de la guerra en Vietnam lo impedían, misma razón aducida para la no venta de los A-4B*"; no se menciona el tema de la inconveniencia política de la transferencia de estos aviones a Sudamérica.

²⁵¹ Carta, 5 de octubre de 1965, del Manager International Marketing de la Douglas al Agregado Aeronáutico de la Embajada de Chile en Washington.

²⁵² Carta, 7 de octubre de 1965, ENVÍA CARTA OFERTA DE AVIONES A-4B, del Agregado Aéreo y jefe de Misión Subrogante al EMGFA.

²⁵³ Oficio, 11 de mayo de 1966, INFORMA SOBRE MATERIAL DE COMBATE, del Agregado Aéreo en Washington al EMGFA.

²⁵⁴ Oficio, 13 de julio de 1967, INFORMA SOBRE ANTECEDENTES SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER, del Director de los Servicios al EMGFA. Fue la misma razón que la esgrimida por los norteamericanos para no acceder a transferir los F-5A, aunque en este último caso había una política general estadounidense para no transferir cazas supersónicos a Latinoamérica antes de que terminara la década del 60.

tácticas de Skyhawk navales en los despliegues de grupos de tareas de portaaviones en esa zona del mundo se arrastraba desde 1961²⁵⁵.

Sin embargo, la justificación norteamericana quedó rápidamente en entredicho en la medida que, al mismo tiempo en que a Chile se le decía que no, avanzaban positivamente las gestiones argentinas para obtener decenas de los mismos aviones. En efecto, en octubre de 1966, y cuando la guerra de Vietnam realmente estaba a plena marcha desde el punto de vista de las acciones aéreas con la operación ROLLING THUNDER y otras, la Fuerza Aérea Argentina comenzó a recibir los primeros de un total de cincuenta Skyhawk vendidos por Washington. En este caso, se trató de aviones de la versión denominada A-4P, un modelo A-4B estándar modificado de acuerdo con las específicas necesidades trasandinas²⁵⁶.

Pocos días antes de la decisión estadounidense, en julio de 1966 el comandante en jefe, general del aire Máximo Errázuriz, había viajado a la capital norteamericana para apurar –o destrabar– las gestiones de compra de aviones. La respuesta de la USAF fue previsible: nada podía esta fuerza aérea hacer para revertir el criterio de su Departamento de Estado. A cambio, la USAF volvió a ofrecer los F-86, junto con ratificar que sobre los F-5A no se podría volver a conversar sino hasta fines de la década. Ante esto –y en un postrer esfuerzo– la Fuerza Aérea trató de obtener *modestos tres* Northrop T-38 Talon para ser entregados en el primer semestre de 1967, y solo para poder preparar y mantener entrenadas a algunas de sus tripulaciones para lo que estimaba sería una futura respuesta positiva sobre la entrega de los Freedom Fighter. De nuevo, esta solicitud fue rechazada por el Pentágono, derivándola para fines de la década. Ante esto, Chile hizo ver el desequilibrio regional en que la Fuerza Aérea quedaba, manifestó un no definitivo a los Sabre, y avisó oficialmente que buscaría en Europa los cazas que necesitaba²⁵⁷.

²⁵⁵ MERSKY, Peter (2007) *US Navy and Marine Corps A-4 Skyhawk units of the Vietnam war*. Osprey Publishing, Inglaterra.

²⁵⁶ A pesar de las sucesivas entregas de decenas de A-4 a la Argentina, las cosas tampoco se daban con facilidad para Buenos Aires: un informe del agregado aéreo chileno en Washington dio cuenta de que, de acuerdo a informaciones extraoficiales recabadas en esa capital y emanadas de "fuentes dignas de crédito" de la USAF, el secretario de Defensa Robert McNamara había quedado muy disconforme con la venta de los A-4 a Argentina en 1966, decretando traslados de algunos de los principales funcionarios involucrados. Ver Oficio de 6 de mayo de 1966, INFORME SOBRE MATERIAL DE COMBATE, del Agregado Aéreo en Washington al EMGFA.

²⁵⁷ Todo en documento de resumen, sin fecha, titulado SITUACIÓN DE LA FACH A FINES DE 1964. Archivo Histórico FACH.



Northrop T-38 Talon, reactor de instrucción avanzada

El desbalance que la venta de los A-4P argentinos causaba con las fuerzas disponibles en Chile quedó una vez más en perturbadora evidencia, lo que se hizo saber al Departamento de Estado a través de la solicitud chilena de una moratoria general en la entrega de aviones de guerra a los países de la región, para evitar una carrera armamentista. Esto fue respondido secamente por los estadounidenses diciendo que la entrega de los aviones a Buenos Aires correspondía a "*compromisos pendientes*" y que la venta simplemente "*no rompía equilibrios en Sudamérica*"²⁵⁸.

xiii. La insistencia chilena con el PAM

La recurrencia que se hacía a EE.UU. y a las posibilidades que ofrecía el PAM como primera alternativa en la obtención de aviones de guerra tenía un fundamento práctico que iba más allá de la asociación estratégica que existía con ese país de acuerdo al tratado hemisférico de 1952. En efecto, la Fuerza Aérea estaba muy al tanto de lo difícil que era acceder a mercados aeronáuticos de otro origen²⁵⁹. En tal sentido, en los estudios realizados con posterioridad al rechazo chileno de la alternativa que representaban los obsoletos F-86, se había podido confirmar los serios tropiezos existentes al buscar aviones de guerra de otros oferentes. Las principales dificultades eran de orden político, diplomático, económico y técnico, además de que el mercado de estos productos resultaba ser extremadamente complejo.

Por ejemplo, las empresas que podían ofrecer aviones modernos o nuevos estaban sometidas a grandes presiones de aquellos usuarios que podían pagar expeditamente por tales máquinas, haciendo quedar a los otros interesados postergados en la cadena de fabricación o de unidades ya disponibles. Incluso, esto se notaba en que los productores a menudo negaban información de detalle relevante para tomar decisiones –ni mucho menos

²⁵⁸ Esta versión es mencionada en documento de la Dirección del Material, 1964, SITUACIÓN DE LA FACH A FINES DE 1964, sin fecha.

²⁵⁹ Oficio, 31 de agosto de 1964, ADQUISICIÓN DE MATERIAL DE VUELO DE COMBATE, del CJFA al CONSUDENA.

redactaban borradores de contrato— si es que el interesado no asistía a las conversaciones con dinero en efectivo para poner sobre la mesa, o acreditando muy documentadamente que contaba de antemano con el adecuado flujo de financiamiento.

Además, en el mercado estadounidense la situación tampoco era especialmente fácil para Chile: el propio embajador norteamericano en Santiago había tenido una reunión con el comandante en jefe, el general Iensen, donde el diplomático le manifestó —según relató en un informe el propio Iensen— "*lo contrario que él y su Gobierno eran a la transferencia de aviones de combate estadounidenses a Chile, por razones de política interna, y de cómo ellos en su momento adoptarían las medidas pertinentes para impedir que Chile comprara aviones en otros mercados*"²⁶⁰. ¿Qué había detrás de esta cerrada posición del embajador? Se pueden aventurar varias respuestas, y a lo menos una de estas está documentada. En septiembre de 1966, cuando la FACH aún intentaba hacerse de la treintena de A-4B en EE.UU., el comandante en jefe, general Errázuriz, informó a su Consejo Aéreo que el embajador estadounidense en Chile —Ralph Dungan— se había entrevistado con el ministro de Defensa nacional para ofrecerle cazas F-86, aviones con los que —dijo el norteamericano— "*la Fuerza Aérea podría quedar en condiciones de solucionar momentáneamente su problema hasta 1969, cuando podría recibir material F-5... (el embajador) Hizo un estudio comparativo entre F-86 y A-4B... e hizo presente, además..., que Chile debilitaría su posición de país líder en cuanto a (la política de) limitación de armamentos entre los países sudamericanos si insistía en adquirir material de vuelo*"²⁶¹.

En general, de los documentos que dan cuenta de la historia de la MANA y del PAM en su establecimiento en Chile, se puede apreciar que, para negar la cesión de aviones modernos, EE.UU. habitualmente adujo —junto con una política reacia a la transferencia de ciertos equipos a determinadas regiones en general— las carencias que tenía nuestro país en distintos ámbitos para operar debidamente más o mejor material de guerra del que efectivamente se le entregó o que EE.UU. estaba dispuesto a transferir. Esto, en algunos casos, se produjo mientras otros países de la región obtenían por la misma vía los mismos aviones que a Chile se le negaban. Si bien esta circunstancia amerita un estudio caso a caso y un análisis multifactorial, es dable pensar —o a lo menos considerar— otra circunstancia que efectivamente existió en esas épocas, en la dinámica propia de las relaciones bilaterales. En este sentido, es probable que, en las restringidas opciones de Chile para conseguir aviones de guerra modernos, influyera en sectores políticos de EE.UU. la visión de que nuestro país no estaba lo suficientemente comprometido con los designios hemisféricos del Salón Oval. Si bien varios autores mencionan el hecho de que el valor

²⁶⁰ Oficio, 9 de abril de 1964, SITUACIÓN FUERZA AÉREA DE CHILE, del CJFA al MINDEF.

²⁶¹ Acta N° 4, Consejo Aéreo, 2 de septiembre de 1966.

de la democracia chilena era bien apreciado en el país del norte²⁶², La Moneda no siempre se alineó con la Casa Blanca en las causas que a EE.UU. interesaban en términos de defensa hemisférica o, incluso, mundial. Así, nuestro país aparecía, por una parte, recibiendo armas y pidiendo nuevo material y créditos blandos a través del Tratado PAM de 1952, pero por otra parte *se negaba* a concurrir a ciertas coyunturas internacionales cuando EE.UU. derechamente se lo solicitaba, o cuando era evidente que había que concurrir a ellas con un apoyo algo más significativo –es decir, con medios militares– que las meras habituales declaraciones diplomáticas chilenas:

Chile recibió gustoso, agradecido y sin culpas las armas transferidas por Estados Unidos, pero luego, muy en la lógica y tradiciones de su política exterior, no estuvo dispuesto a efectuar aportes militares concretos en las dos crisis de la Guerra Fría en que su concurso fue solicitado, o al menos esperado: la guerra de Corea y la crisis de los misiles de Cuba.

Chile y los demás países de la región apoyaron política-mente a Estados Unidos en sus iniciativas en el Consejo de Seguridad. Corea era la segunda oportunidad para que Washington pusiese en práctica la Doctrina Truman (la primera fue la guerra civil en Grecia) y aunque el TIAR no era aplicable en la letra, sí lo era en su espíritu, lo que fue entendido por el hemisferio occidental. Para Estados Unidos era importante el aporte internacional en el asunto de Corea; en la mayoría de los casos, se trataba de una contribución diríase simbólica, quizás un batallón, una unidad aérea o cuando mucho una unidad naval. Washington contaba con el sistema de seguridad hemisférico para una mayor cooperación en la lucha contra el expansionismo soviético, pero los resultados fueron aquí desilusionantes. En definitiva, solo Colombia tuvo una participación activa en Corea, enviando un batallón y fuerzas navales cuya contribución, sin ser para nada decisiva, fue sorprendentemente útil a los Aliados.

Estados Unidos tenía un especial interés en que Chile participase activamente en Corea, pero para Santiago eso hubiese significado un nivel de alineamiento con Washington que resultaba contrario a su tradicional tendencia a la neutralidad. Antes bien, se enfrascó con Estados Unidos en una disputa por el precio del cobre que nuevamente se había transformado en una materia prima estratégica. Chile trataba de evitar lo que en su percepción había sido un tratamiento injusto durante la Segunda Guerra Mundial y que, nuevamente en su perspectiva, amenazaba ocurrir por segunda vez con motivo de la nueva guerra en Asia. En definitiva, Chile no envió tropas ni ningún otro tipo de apoyo a Corea. Su política exterior imponía, una vez más, la neutralidad y prescindencia hacia los grandes conflictos mundiales sobre los

²⁶² Afirmación, por ejemplo, de MENESES, Op. Cit., p. 45., quien sostiene que "... en 1951, el Departamento de Estado adoptó un esquema de objetivos de política hacia Chile, que básicamente mantendrían entera validez hasta 1970. En él, Washington se proponía buscar y mantener la amistad de Chile y ayudarlo a sostener su esquema de gobierno democrático como un ejemplo para el resto de América Latina, para lo cual se comprometía a darle toda la ayuda que fuera necesaria".

principios de solidaridad continental. Y lo mismo ocurriría la siguiente vez que su contribución fue insinuada y hubiese sido bienvenida.

En octubre de 1962 Estados Unidos tuvo evidencia incontrovertible de la instalación de sistemas de armas estratégicas soviéticas en Cuba. Diversas fuentes, pero especialmente el reconocimiento aéreo de gran altura, mostraban la instalación de misiles balísticos de alcance medio del tipo SS-4 y el despliegue de aviones de bombardeo mediano Ilyushin Il-28, ambos con capacidad nuclear y con un alcance que cubría la mayor parte del territorio norteamericano, todo el Caribe y buena parte de América del Sur. En cuanto dichas armas, especialmente los misiles, constituían una grave alteración del equilibrio estratégico global, Washington exigió a la Unión Soviética su retiro e inició una serie de maniobras diplomáticas y militares orientadas a conseguir el desmantelamiento de las armas ya instaladas y a impedir el despliegue de nuevos sistemas en la isla. Los trece días que duró la crisis constituyeron uno de los puntos más álgidos de la Guerra Fría, con posibilidades ciertas de una confrontación nuclear a gran escala entre las dos superpotencias.



Reconocimiento táctico hecho por un RF-101 Voodoo de la USAF, cuya sombra se aprecia en la imagen, sobre el puerto cubano de Casilda, donde se ve un buque soviético transportando misiles nucleares

En definitiva, Estados Unidos estableció una cuarentena de la isla, una suerte de bloqueo selectivo para impedir el arribo de más buques soviéticos con armas estratégicas. Paralelamente, entre las varias iniciativas diplomáticas desarrolladas por Washington estuvo el obtener el apoyo unánime de la OEA a sus acciones; en parte de su resolución, el organismo instó a sus miembros a tomar todas las medidas individuales o colectivas para asegurar que Cuba no continuase recibiendo armas desde la Unión Soviética; las fuerzas militares de Latinoamérica que

respondiesen al llamado deberían actuar bajo un mando unificado de la misma OEA, bajo dirección estadounidense.

En mérito de lo anterior se organizó la Task Force 137 como parte de la Flota del Atlántico de Estados Unidos. La respuesta política fue importante: la mayoría de los países del Caribe ofrecieron su ayuda, en casi todos los casos una ayuda meramente nominal considerando su debilidad militar. Pero otros ofrecieron sustancialmente más. Argentina puso a disposición de dicha fuerza un portaaviones y dos destructores, además de una unidad de exploración aeromarítima; Venezuela ofreció dos destructores y un submarino, y la República Dominicana dos fragatas. De estas ofertas, solamente los dos destructores argentinos y las fragatas venezolanas se integraron a la Task Force 137, a la que, prudentemente, se le asignó una zona de patrulla bien al sur de las rutas de navegación hacia Cuba. Considerando la magnitud de los medios desplegados por Estados Unidos durante la crisis, el valor militar del aporte local fue ínfimo, pero su verdadero concurso fue político: evidenciar la preocupación hemisférica por la situación en Cuba y su apoyo político y material a la respuesta de Washington. Huelga decir que Argentina y Venezuela obtuvieron importantes beneficios políticos y militares de su aporte.

Chile se mantuvo al margen de la crisis, excepto en el apoyo diplomático que brindó a Washington en la OEA y en el Consejo de Seguridad de la ONU. Por otra parte, no hay evidencia de que Santiago hubiera considerado siquiera alguna participación militar, lo que resulta concordante con la política exterior del período, muy divorciada de la defensa y además, con la muy desmedrada condición de las Fuerzas Armadas en la administración de Jorge Alessandri, cuya distancia hacia todo lo castrense era bien conocida.

En general, la actitud de Chile durante las crisis de la Guerra Fría fue una fuente de desilusión para Estados Unidos, que esperaba más de un aliado que consideraba confiable, en el que había invertido mucho capital político y financiero y que constituía un ejemplo de democracia y estabilidad en una región donde ambas eran escasas. Sin embargo, la posición del país en este asunto estuvo plenamente acorde con sus tradiciones diplomáticas y con su muy limitada capacidad militar, a su turno consecuencia del poco interés por la defensa que permeó a los tres gobiernos que correspondieron al período más álgido de la Confrontación Este-Oeste.

Además, justo es decirlo, en el mismo período Chile tenía preocupaciones de seguridad externa bastante más inmediatas – y apremiantes– que las de la Guerra Fría: aquellas provocadas por un escenario regional complejo y de creciente riesgo²⁶³.

²⁶³ NAVARRO, Op. Cit., pp. 39-41.

xiv. Material aéreo que sí llegaría a Chile desde EE.UU.

A pesar de las dificultades de la Fuerza Aérea para acceder a aviones de guerra, el programa quinquenal de adquisiciones a junio de 1965 discurría sobre el hecho que EE.UU. estaba en condiciones de transferir otro material aéreo que también representaba para nuestro país una urgente necesidad. Así fue como el PAM tenía considerado entregar dos Bell UH-1D, de un total de seis máquinas que la Fuerza Aérea quería adquirir inicialmente. Otras unidades de estos helicópteros serían entregadas a la Fuerza Aérea –aunque siempre en cantidades igualmente exiguas– en la medida que las necesidades de la guerra de Vietnam –donde estas aeronaves se labrarían fama imperecedera– lo permitieran.

Además, estaba autorizada la entrega de otros helicópteros modernos que apoyaran a los Bell UH-1D y que a la vez permitieran operaciones de rescate en la cordillera, a grandes alturas. Así, después de un acucioso estudio se optó por comprar seis helicópteros Hiller UH-12SL-4, con techo operativo de hasta 16.000 pies (4.876 metros) y equipados con numerosos elementos para rescate y ayuda cívica.



Hiller UH-12, de gran utilidad en tareas cordilleranas y de ayuda social (A. Jiménez R.)

Vía PAM también se produjo en el primer semestre de 1965 la compra de dos Douglas DC-6B, y estaban avanzadas las gestiones para la efectiva llegada de dos más en 1967 y 1968, como finalmente ocurriría. Otros dos DC-6B serían transferidos en 1969 al Grupo N° 10 por la aerolínea Lan Chile, para completar un gran total de seis de estos valiosos transportes antes de terminar la década. Si bien estos aviones tendrían gran utilidad en el abastecimiento de zonas extremas, uno de los factores principales para allegarlos al inventario fue mejorar las capacidades de despliegue de los medios de apoyo a las unidades de combate a las zonas sur y austral del país, capacidad inexistente hasta ese

momento en la institución, deficiencia que había quedado en evidencia durante la crisis del islote Snipe.



Douglas DC-6B

En general, a mediados de 1965 la presencia del PAM en la Fuerza Aérea era cuantiosa:

- Once North American T-6 Texan
- Diez Cessna T-37 Tweet
- Once Lockheed T-33 Shooting Star
- Doce Lockheed F-80 Shooting Star
- Diecisiete Douglas B-26 Invader
- Seis Grumman SA-16 Albatross
- Catorce Douglas C-47 (DC-3)

Gracias al PAM, también, se estaba sometiendo a reparación general a los bombarderos B-26 en la base aérea Albrook, zona del canal de Panamá, de acuerdo al PROYECTO WING SPARE.

El inventario de aviones de la Fuerza Aérea también incluía en esa época otras aeronaves que, si bien igualmente habían sido adquiridas en los EE.UU., su arribo no estuvo necesariamente ligado con el PAM. Fue el caso especial de treinta monomotores de hélice Beechcraft B45 (T-34 Mentor) para instrucción primaria de vuelo, varias unidades de bimotores de enlace y transporte del tipo Beechcraft D18AS/C-45 Expeditor y algunos helicópteros.

Especial fue el caso del apoyo a las zonas extremas de las provincias de Aysén y Chiloé, misión para la cual los aviones que la Fuerza Aérea tenía para paliar el aislamiento geográfico propio de aquellas habían disminuido notoriamente con el tiempo y con su intensivo uso en estas inclementes regiones. En este caso, la mejor opción de compra del momento se dio fuera de los EE.UU. Así fue como, mediante trato directo con la casa De Havilland Canada,

se cursó en Canadá un pedido por ocho bimotores DHC-6 Twin Otter, para continuar prestando esta fundamental ayuda cívica. Dos de estas aeronaves estarían equipadas para tareas de levantamiento aerofotogramétrico, y se esperaba que todas estuvieran en el país hacia 1967.



Aviones de instrucción primaria Beechcraft B45 (T-34) Mentor, en El Bosque



Los primeros DHC-6-100 Twin Otter de la Fuerza Aérea

xv. El camino hacia el Hawker Hunter

La negativa definitiva que en el segundo semestre de 1966 EE.UU. dio a Chile para transferirle aviones modernos en nada ayudó a la necesidad de la Fuerza Aérea por mantenerse al día en materia de tecnología aeronáutica y por aportar a la disuasión. El plan quinquenal para el período 1965-1969 –ya analizado– fracasaba entonces en su concreción debido a la tradicional reluctancia

estadounidense, por lo que el esperado reemplazo de los escasos y obsoletos Vampire y F-80 debería seguir esperando.

En un panorama pesimista, y antes de que la decisión estadounidense quedara totalmente a firme, en julio de 1966 el comandante en jefe, general del aire Máximo Errázuriz, había viajado a Washington para destrabar las tambaleantes gestiones de compra. La respuesta de la USAF ante la ayuda que Errázuriz le pidió para convencer a sus mandos superiores fue previsible: nada podía hacerse para revertir la posición del Departamento de Estado. A cambio, la USAF volvió a ofrecer los F-86, junto con ratificar que sobre los F-5A no se podría volver a conversar sino hasta fines de la década. Ante esto –y en un postrer esfuerzo– la Fuerza Aérea trató de obtener modestos tres reactores biplaza Northrop T-38 Talon a ser entregados en el primer semestre de 1967, y solo con la finalidad de poder preparar y mantener entrenadas a algunas de sus tripulaciones para lo que estimaba sería una futura respuesta positiva sobre la entrega de los superiores Freedom Fighter. De nuevo, esta solicitud fue rechazada por el Pentágono, derivándola para fines de la década. Ante esto, Chile hizo ver el desequilibrio regional en que la Fuerza Aérea quedaba, manifestó un no definitivo a los Sabre, y avisó oficialmente que buscaría en Europa los cazas que necesitaba.

Acto seguido, el propio comandante en jefe dispuso en Consejo Aéreo de 2 de septiembre de 1966 que se analizaran las opciones europeas disponibles, de las cuales ya había abundantes ofertas y literatura que se habían acumulado en las oficinas del Estado Mayor durante el bienio 1965-1966, e incluso desde antes²⁶⁴. Además, pidió que en la discusión que iba a tener lugar entre sus generales se incluyera *nuevamente* al North American F-86 Sabre, debido a la presión que en esos momentos todavía estaban ejerciendo los mandos estadounidenses porque fuera *esta aeronave* la que finalmente escogiera Chile en reemplazo de su rechazada demanda por los A-4B y los F-5A y las opciones no norteamericanas.

Así fue como, dentro de las últimas discusiones que en el segundo semestre de 1966 hubo en el seno de la institución respecto de las probables nuevas aeronaves de combate a obtener, la lista de candidatos incluyó al Fiat G.91 italiano, el SAAB J29F Tunnan sueco, el F-86 Sabre norteamericano y el Hawker Hunter inglés. Luego de una completa discusión en la que rápidamente se desecharon los dos primeros, terminó por preferirse a la opción británica. El avión italiano se descartó debido a que solo tenía aplicación en tareas de apoyo aéreo estrecho, y su precio era muy superior al del inglés. El caza sueco era significativamente más barato que el Hunter, pero había sido construido bajo las normas de otro sistema métrico, con varios problemas asociados a esta circunstancia; su velocidad estaba muy por debajo de la del Hunter,

²⁶⁴ Por ejemplo, los contactos formales de la Hawker Siddeley Aviation Limited, o de su representante en Chile, la Casa Gibbs y Cia. S.A.C., con la FACH se extendieron durante varios años a contar de 1962, con ofertas y otro tipo de estudios.

y no había experiencia alguna en contactos con la industria sueca²⁶⁵. El F-86 fue descartado por las mismas razones que lo habían sacado de competencia años antes. Cabe decir que estos estudios de selección fueron de naturaleza solo teórica, pues no incluyeron traslado de comisiones de prueba hacia los países mencionados.

Con la autorización inicial dada por el CONSUDENA el 11 de octubre de 1966, la Fuerza Aérea envió una comisión a Inglaterra para los arreglos finales de la inminente adquisición²⁶⁶. En esta etapa de la gestión, y mientras la comisión de oficiales estaba en Europa, sus integrantes recibieron una invitación de la Dassault para cruzar el canal inglés e ir a Francia para observar en la fábrica la línea de producción de aviones Mirage III y Mirage 5, siendo estos últimos los propios del pedido que Israel había cursado ese mismo año. Si bien estos cazabombarderos galos de ala delta tenían mejores prestaciones que el Hunter (y faltaban pocos meses para que la versión IICJ israelí demostrara su valer en la guerra de los Seis Días), su precio era tres veces superior, hecho que por sí solo lo sacaba de la órbita de las posibilidades nacionales. Además, se estableció que la eventual compra de doce a catorce unidades de los cazas franceses debía ser acompañada por un completo plan de radarización del territorio nacional, ya que este tipo de avión no podía operar adecuadamente sin dicha ayuda; esto encarecía de forma prohibitiva cualquier proyecto, considerando los dineros de que disponía Chile²⁶⁷.

Mientras que entre julio y agosto de 1966 la Fuerza Aérea dio pistas concretas de que se decantaría por el caza inglés debido a la escasa colaboración del sector político estadounidense, algunas alarmas empezaron a sonar en Washington. Una de las primeras, en agosto, fue que el Departamento de Estado le pidió al embajador chileno, el abogado Radomiro Tomic, que transmitiera a La Moneda la "*profunda preocupación*" de EE.UU. por la iniciativa chilena de adquirir en Inglaterra aviones "*supersónicos*". El motivo de fondo era que la elección de Santiago "*anularía compromisos trabajosamente logrados con Brasil, Argentina y Venezuela de postergar compra de aviones supersónicos hasta varios años más*". Los estadounidenses insistieron con que, con su proyectada compra de los Hunter, los chilenos "*destruirían la fuerza moral del planteamiento chileno sobre control armamentista... el que había sido reproducido directamente por el presidente Johnson en el discurso por el 5º aniversario de la Alianza para el Progreso... Que reiteraban su respeto a la compra de aviones, pero objetaban que estos fueran supersónicos, pues sin lugar a dudas esto desencadenaría inmediatamente compras similares en otros países latinoamericanos*"²⁶⁸.

²⁶⁵ Oficio, 13 de julio de 1967, INFORMA ANTECEDENTES SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER, del Director de los Servicios al EMGFA.

²⁶⁶ Acta N° 490 CONSUDENA, 11 de octubre de 1966.

²⁶⁷ Acta N° 491 CONSUDENA, 19 de octubre de 1966, pp. 3 y 4. También en MEMORANDO SOBRE ADQUISICIÓN DE AVIONES HAWKER HUNTER PARA LA FUERZA AÉREA DE CHILE.

²⁶⁸ Telegrama, 19 de agosto de 1966, del Embajador de Chile en EE.UU. al MINREL.

Luego de que el Consejo Aéreo del 2 de septiembre decidiera finalmente la compra de los Hunter, el 5 de septiembre de 1966 el ministro de Defensa solicitó al ministerio de Relaciones Exteriores que notificara al embajador chileno en Londres para que este funcionario *apoyara y acelerara* los trámites de compra que iba a hacer la FACH²⁶⁹. Tres días después –el 8 de septiembre–, el propio comandante en jefe chileno comunicó oficialmente la noticia a su par, el jefe máximo de la USAF, el general John P. McConnell, diciéndole que no había ni intenciones bélicas ni carrera armamentista en la decisión de adquirir los veintiún cazabombarderos ingleses, pues solo se deseaba disponer de una unidad de combate moderna, en la cual pudieran obtener adecuado entrenamiento y motivación profesional los oficiales de la Fuerza Aérea; que la amistad y admiración por la USAF se mantendrían incólumes, y que de todos modos se deseaba seguir contando con su tradicional apoyo²⁷⁰.

El 9 de septiembre, el agregado aéreo en Washington informó al Estado Mayor General acerca de las informaciones que había logrado recabar en la capital norteamericana por la elección de los Hunter. Sus impresiones son muy decidoras²⁷¹:

1. Que la embajada de EE.UU. en Santiago había informado al Departamento de Estado acerca de las gestiones de la Fuerza Aérea en Londres;
2. Que la información sorprendió al Pentágono, pues esta entidad no podía entender por qué la FACH deseaba comprar aviones en Inglaterra en vez de aceptar los F-86 ofrecidos a un cuarto del valor de los primeros, y en circunstancias en que los militares estadounidenses valoraban la capacidad operativa y vida útil de ambos aviones en un mismo nivel;
3. Que el Pentágono conocía la posición y necesidad urgente de la FACH por *comprar algo* (sic); pero que era su deseo –de los estadounidenses– que la Fuerza Aérea comprara *algo mejor* (sic);
4. Que al Departamento de Estado realmente no le preocupaba que la FACH adquiriera tales aviones –los que en realidad no eran supersónicos, sino subsónicos– y, en consecuencia, estaba dentro de los límites que su política había establecido para Sudamérica, vale decir que nadie tuviera aviones supersónicos sino hasta los 70; en dicho sentido, la posición chilena de adquirir los Hunter igualmente sería considerada como un apoyo a la política del Departamento de Estado en este aspecto;
5. Que no comprendían que Chile estuviera por comprometer su capacidad de adquisición por cinco años o más en un avión subsónico, cuando los otros países sudamericanos –aun cuando no efectuaran

²⁶⁹ Oficio, 5 de septiembre de 1966, del MINDEF al MINREL.

²⁷⁰ Carta, 8 de septiembre de 1966, del CJFA al Jefe de Estado Mayor de la USAF.

²⁷¹ Oficio, 9 de septiembre de 1966, ADQUISICIÓN DE MATERIAL AÉREO, del Agregado Aéreo en Washington al EMGFA.

compras en Europa– tendrían los cazas F-5 en un plazo de tres años, de acuerdo a los actuales programas del Departamento de Defensa.

En respuesta a dichos planteamientos, el agregado informó que había hecho saber a las autoridades que la compra de los Hunter aún estaba en estudio. Además, que si bien los costos iniciales del F-86 eran bajos, se consideraba que los posteriores costos de operación y mantenimiento serían demasiado elevados, y que el avión no cumplía con los requisitos técnicos y tácticos definidos por la Fuerza Aérea. Finalmente, que el Pentágono *"en los análisis que efectuaba para determinar qué necesitaba tal o cual país, desgraciadamente solo consideraba factores económicos y de compatibilidad, negándose a aceptar factores de soberanía, orgullo nacional, moral y profesional en las Fuerzas Armadas, lo cual nos ha llevado a una falta de comunión entre nuestras posiciones..."*. Concluía diciendo que muy probablemente la oferta futura de aviones supersónicos estadounidenses a América latina llegaría tarde, debido a los requerimientos concretos por aviones más capaces que ya estaban planteando en Europa algunas fuerzas aéreas del continente, por lo que los eventuales pedidos de reactores modernos a la industria norteamericana correrían el riesgo de ser muy reducidos.

El mismo agregado aéreo informó en tal oportunidad acerca de las medidas urgentes tomadas esos mismos días por altos personeros militares, aéreos y de asuntos latinoamericanos de los Departamentos de Defensa y de Estado, en las cuales se solicitaba al secretario de Defensa Robert McNamara y al asesor presidencial Dean Rusk, la liberación inmediata de la venta de los F-5A a Chile, Argentina, Brasil, Perú y Venezuela, a propósito de las noticias que habían llegado desde la embajada estadounidense en Lima informando que Perú –luego de negociaciones secretas– estaba a punto de comprar cazas supersónicos Lightning en Londres²⁷².



Hawker Hunter Mk.72 J-721, del Grupo de Aviación N° 7

²⁷² Oficio, 9 de septiembre de 1966, ADQUISICIÓN DE MATERIAL AÉREO, del Agregado Aéreo en Washington al EMGFA.

La decisión final de la Fuerza Aérea por el Hunter fue comunicada al CONSUDENA el 19 de octubre de 1966. Este organismo aprobó la compra de veintinueve aviones, y los contratos se firmaron rápidamente el 26 de octubre siguiente²⁷³. La adquisición comprendió quince ejemplares Mk.71 de caza y ataque a tierra, tres Mk.71A de reconocimiento armado, y tres Mk.72 biplaza artillados de entrenamiento, más equipos y repuestos para operar durante cinco años, estableciéndose, además, la obligación de la vendedora por asegurar el flujo de piezas y partes por un total de diez años. El 15 de diciembre, la Comandancia en Jefe designó al oficial de proyecto a cargo de la activación de los aviones en el Grupo de Aviación N° 7, y el día 28 siguiente se nombró a quien sería el comandante de esta repotenciada unidad, el comandante de grupo (A) Roberto Manríquez Burboa²⁷⁴. Los aviones arribarían a Chile durante el trienio 1967-1969 y la Fuerza Aérea –plenamente conforme con lo adquirido– manifestaría muy pronto su deseo de comprar nuevas unidades de este poderoso avión en la misma Hawker Siddeley Aviation Co.

De esta forma, la Fuerza Aérea de Chile –con apoyo de las autoridades gubernamentales– zanjaba las permanentes dificultades por dotar a sus primeras líneas de vuelo en una época en que su principal y tradicional proveedor –los EE.UU.– no supo ni pudo apoyar los modestos planes nacionales de avanzar hacia una fuerza aérea moderna dentro de plazos y expectativas perfectamente razonables. Se repetía, guardando las proporciones, lo ocurrido en la década anterior, cuando los mismos estadounidenses habían negado la entrega de reactores de segunda mano y ya obsoletos –los F-80 y los T-33– y la Fuerza Aérea tuvo que recurrir a Londres para adquirir unas pocas unidades de aviones Vampire, mismos que, de todos modos, estaban igualmente lejos de representar el estado del arte en materia de aviones modernos.

El general del aire Fernando Matthei se refirió en su momento respecto de lo que significó para la Fuerza Aérea la llegada de los Hunter²⁷⁵:

El Hunter representó un gran avance para la Fuerza Aérea, porque si bien es cierto que no era lo último en tecnología, fue nuestro primer avión transónico moderno. Una máquina soberbia que podía volar sin escalas desde Santiago hasta Iquique, llevando prácticamente tres toneladas de cara exterior en armamento, además de los quinientos kilos que llevaba adentro en materia de cañones y munición para los cañones. Era otro mundo. Todos los aviones tenían que había volado hasta ese momento tenían una raya de color rojo en el velocímetro, indicando un máximo permitido sin ocasionar daños estructurales. Los Hunter no la tenían. De hecho, si no fuera porque el diseño aerodinámico les impedía alcanzar una mayor velocidad, habrían podido traspasar la barrera del sonido sin desintegrarse. Uno podía hacer lo

²⁷³ Además de los aviones y los repuestos, se adquirieron diez motores Avon 207 y un simulador de vuelo.

²⁷⁴ Directiva Especial 01/967, 23 de enero de 1967, ACTIVACIÓN DEL MATERIAL HAWKER HUNTER MK 71, MK 71A Y MK 72 EN EL GRUPO N° 7, CJFA.

²⁷⁵ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 137. La Tercera-Mondadori.

que quisiera en ese avión, porque aguantaba más que uno. Por otra parte, el Hunter significó un avance inimaginable en materia de formación de pilotos de guerra. Era un cazabombardero que nos permitía enfrentar a cualquiera y defenderse perfectamente bien contra los Mirage peruanos, aunque no pudiera alcanzarlos.



Línea de Hawker Hunter del Grupo N° 7, en Los Cerrillos, circa 1970

xvi. Postrimerías de la administración Frei

La progresiva puesta en operaciones de los veinticuatro Hunter en la base aérea en Los Cerrillos a contar de 1967 inyectó nuevos ímpetus a la Fuerza Aérea, pues permitió disponer de un cazabombardero probado y capaz, que estaba bastante al día en materia de tecnología aérea y que llegaba en excelentes condiciones materiales gracias a la completa tarea de recorrida y puesta a punto hecha en la propia fábrica antes de la entrega. También se recibió un cuantioso conjunto de repuestos, piezas y partes. Además, el tipo FGA.9 –la original versión que sirvió de base para los Mk.71 chilenos– era el desarrollo más moderno del original Hunter de los años 50, representaban un salto muy importante respecto de los F-80 y T-33 que ya acumulaban dos décadas de operaciones en el país, y ofrecían a la Fuerza Aérea posibilidades operacionales difíciles de llevar a cabo –o probablemente justificar, en términos políticos– si por un eventual entuerto vecinal se tuviera que haber empleado en misiones de combate aviones estadounidenses transferidos de acuerdo a las condiciones del PAM. En otros términos, la puesta en servicio de los aviones ingleses significaba mejores grados de libertad para su empleo en crisis o guerra, si es que se tienen presentes las restricciones que habían quedado en evidencia a contar de lo ocurrido en el islote Snipe en 1958.

Como sostuvo un documento oficial, *"la llegada de los Hunter significó una renovación e impulso en las actividades con aviación de combate. El material satisfizo con creces lo que de él se esperaba, demostrándose tanto*

en la instrucción para la preparación de pilotos de combate, como en el empleo operativo propiamente tal, como un excelente elemento de ataque. Se espera que en 1969 se podrá obtener la más óptima utilización de este avión"²⁷⁶.

Sin embargo, igualmente había clara conciencia de que el Hunter era solo el primer paso en el necesario repotenciamiento y actualización de las capacidades institucionales. Aún había que poner énfasis en el desarrollo de otras áreas –la de infraestructura operativa, por ejemplo– para alcanzar nuevos estándares de eficiencia, de acuerdo lo dictaban los más recientes ejemplos de empleo del poder aéreo, particularmente en cuanto a movilidad y cobertura práctica y efectiva en todo el territorio nacional y las zonas que pudieran convertirse en áreas de eventuales operaciones ofensivas y defensivas. En tal sentido, y dentro de un conjunto de otros planes de relevancia, estaba en marcha la implementación de un nuevo sistema de comunicaciones estratégicas para todas las dependencias de la Fuerza Aérea y del mando de la institución con las autoridades políticas, y de comunicaciones tácticas para garantizar la adecuada conducción de las operaciones por parte de los comandantes.

De acuerdo con lo anterior, el material B-26 Invader, sobre el cual continuaban recayendo ciertas perspectivas de empleo, se preveía que solo sería útil hasta 1972, aun cuando recientemente había recibido mejoras estructurales. Su récord de servicios se retrotraía a 1945 y ya estaba cerca el fin absoluto de su vida útil. Los escasos Vampire y Texan, que se estimaba podían operar limitadamente en el TEATRO DE OPERACIONES NORTE, también eran muy antiguos y de escasas capacidades ofensivas. Los Grupos N° 9 (activado en Puerto Montt en 1967) y el N° 12 (en Punta Arenas, en 1966), que operaban F-80C y T-33A, y a pesar de su reciente estreno como unidades tácticas, ya estaban presentado varios problemas para mantener operativos sus aviones debido a la antigüedad de estos y a la escasez mundial de repuestos. Además, en estas mismas unidades de la Patagonia había problemas en cuanto a la posibilidad de almacenar y acopiar los combustibles apropiados para estos reactores (JP-4), lo que había significado tener que operarlos con bencinas con un octanaje inferior, lo que terminó por acelerar el deterioro de sus turbinas.

Adicionalmente, el 30 de junio de 1968 se había puesto fin al sistema de distribución de ayuda gratuita mediante el sistema del PAM, estableciéndose en cambio el sistema denominado FOREIGN MILITARY SALES (FMS), basado en compras al contado –con dinero *contante y sonante*– o con créditos conseguidos en instituciones financieras estadounidenses pactados a siete años como máximo. Y esta opción aún era muy complicada, porque el Capitolio había decretado, vía Ley de Ayuda Exterior, que los créditos a otorgar a países como Chile deberían ser *solo para desarrollo económico y social*, y que créditos de otra naturaleza –como los requeridos para el sistema FMS, por ejemplo–, deberían ajustarse a "*programas regionales ordenados y*

²⁷⁶ MEMORIA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE 1968, 10 de marzo de 1969, Dirección de Operaciones.

razonables". En adelante, además de que EE.UU. seguiría calificando subjetivamente la pertinencia o no de los requerimientos nacionales de equipos, Chile debería satisfacer sus necesidades de adquisiciones militares de acuerdo a sus reales disponibilidades de efectivo o capacidad de endeudamiento, no existiendo posibilidad de que se volviera a establecer un sistema de transferencia de bajo costo, ni mucho menos gratuito. Con todo, la Fuerza Aérea estimó que el fin del PAM no debería afectarla sustancialmente, porque²⁷⁷:

1. Aún habría PAM para áreas como el entrenamiento;
2. Si bien EE.UU. estimaba que no había peligro de amenaza exterior, el hecho de seguir adscritos al Pacto de Río de Janeiro obligaba a estar debidamente equipados para responder a las hipótesis previstas por dicho acuerdo;
3. Para la eventual compra del deseado material F-5, se estimaba que la autorización de venta iría acompañada de ciertas facilidades políticas y financieras en instituciones estadounidenses no gubernamentales;
4. Los repuestos de los aviones chilenos de origen PAM se estaban adquiriendo directamente por la Misión Aérea en EE.UU.;
5. Los repuestos para T-37 y los UH-1 ya se adquirirían vía FMS;
6. Muchos de los aviones chilenos llegados vía PAM estaban muy anticuados y su reposición estaba programada en el corto plazo (T-33, F-80, B-26, T-6 y C-47).

De esta forma, la Fuerza Aérea inició 1969 con la preocupación por incrementar su poderío mediante la adquisición de aviones, helicópteros, artillería antiaérea, sistemas de alarma y control de aviones, sistemas de control aerotático y todo el apoyo logístico necesario. Además de estar este proceder justificado desde la mirada de la evolución de las permanentes tiranteces en las relaciones vecinales, se explicaba desde un punto de vista de un adecuado desarrollo institucional global y de su doctrina básica, a todo lo cual la llegada de los poderosos Hunter impuso naturalmente nuevos ritmos y requerimientos. Hubo nuevas y complejas exigencias en términos de planificación y programación en las áreas de instrucción, incremento y redistribución del personal, temas orgánicos y similares, todo en función de incrementar la flexibilidad operacional y capacidad ofensiva de la Fuerza Aérea y el adecuado control de las actividades operativas y logísticas²⁷⁸. Por todo lo anterior, y también a contar de este año, se decidió elaborar un nuevo plan quinquenal que reemplazara al de 1965-1969 y que tantos desvelos provocara al mando en distintas áreas. En este nuevo programa tendrían protagonismo el material de combate y los medios de comunicaciones²⁷⁹.

²⁷⁷ MEMORANDO SOBRE INCIDENCIAS QUE EN EL ALISTAMIENTO OPERATIVO Y DESARROLLO DE LOS PLANES DE INSTRUCCIÓN TENDRÍA UNA EVENTUAL SUPRESIÓN DEL PAM, 1969, Dirección de los Servicios.

²⁷⁸ SITUACIÓN FUERZA AÉREA DE CHILE AÑO 1969, 13 de abril de 1969, Dirección de Operaciones.

²⁷⁹ Según fue informado en Consejo Aéreo de 25 de agosto de 1970.

En 1969 también comenzó a reasumir importancia para la FACH el tema de los F-5A, pues este era el año en que EE.UU. había dicho que se podría volver a conversar acerca de su posibilidad de transferencia. Además, por carta de 13 de enero de este año, la propia casa Northrop había hecho llegar a Santiago una oferta doble por once y veintiún aviones, más equipos para cinco años de operaciones, con entregas progresivas a contar de marzo de 1970. Pocos meses antes de esta misiva, en noviembre de 1968 la propia casa Hawker Siddeley había girado a la FACH una oferta por otros nueve Hunter, con entregas a contar de marzo de 1971²⁸⁰. A fines de febrero, la Fuerza Aérea designó una comisión de estudios para que se abocara a los estudios de rigor relativos al material Freedom Fighter²⁸¹.

Inmediatamente luego de que la institución respondiera la carta de la Northrop, a comienzos de marzo de 1969 esta misma empresa envió a Santiago una comisión de tres técnicos para responder *in situ* las dudas que hubiere en relación con el trato propuesto, y para que preparara los detalles de los eventuales acuerdos. Simultáneamente, la Comandancia en Jefe solicitó al Ministerio de Defensa que se iniciaran los sondeos en el Departamento de Estado para la probable transferencia vía FMS de estos cazabombarderos supersónicos y para que la MANA en Santiago asesorara a la FACH en todo lo referente al probable negocio²⁸².

Finalmente, mientras aún se exploraban las posibilidades ofrecidas por los aviones de la Northrop, la institución optó por firmar un segundo contrato con los ingleses, mediante el cual fue adquirida la segunda partida de Hunter para Chile. El acuerdo fue suscrito el 10 de septiembre de 1969 y comprendió nueve monoplazas Mk.71 y un biplaza Mk.72. La programación de entrega decía que los diez valiosos cazabombarderos deberían estar todos en Chile a más tardar en julio de 1971.

En cuanto a la compra de más aviones de combate, en agosto de 1970 el comandante en jefe, general del aire Carlos Guerraty Villalobos (1969-1970), dirigió a su Estado Mayor un completo memorando con el estudio respectivo para la elección del nuevo avión de combate que debía adquirir la Fuerza Aérea con miras a la nueva década. La finalidad de esto era que se hiciera la elección de lo que mejor ayudara a aumentar la capacidad ofensiva y defensiva de la institución. En tal sentido, los análisis del estudio discurrían sobre la base de un proyectado conflicto de corta duración, de carácter defensivo del territorio nacional y limitado, quedando establecido, además, que no había pretensiones sobre territorios de países vecinos. Naturalmente, el factor económico cruzaba gran parte del análisis y, de nuevo, limitaba las opciones disponibles. Los aviones que fueron objeto de este examen teórico fueron los

²⁸⁰ Oficio, 31 de enero de 1969, REEMPLAZO DE AVIONES F-80 Y T-33 POR HAWKER HUNTER Y/O F-5A/B, del CJFA al MINDEF.

²⁸¹ Carta, 25 de febrero de 1969, PROPONE OFICIALES PARA INTEGRAR COMISIÓN DE ESTUDIO DE MATERIAL F-5, del Director de los Servicios (s) al EMGFA.

²⁸² Carta, del 20 de marzo de 1969, ESTUDIO ADQUISICIÓN DE MATERIAL F-5, del CJFA al MINDEF.

McDonnell Douglas A-4B y A-4M Skyhawk, Northrop F-5A, BAe Canberra, Hawker Hunter FGA.9, Dassault Mirage 5 y Cessna A-37B Dragonfly, entre otros también observados. Luego de analizar un amplio número de factores, se llegó a formular la sugerencia de optar por siete Hunter Mk.71 para seguir fortaleciendo una línea de trabajo que la Fuerza Aérea ya tenía, y de formar una futura unidad con Mirage 5, cazabombardero que, si bien cumplía con la mayoría de requerimientos institucionales, igualmente era el más caro de todos, además de existir fundadas dudas en cuanto a poder aprovechar todo su potencial como interceptor debido a la falta de radares de vigilancia aérea en el país²⁸³. Curiosamente –e irónicamente, si se quiere, por la gran importancia que este mismo avión tendría pronto en la historia de la Fuerza Aérea–, en el mismo informe el Cessna A-37B Dragonfly fue descartado de la lista –junto a otros similares– por "*no ser un avión de combate*". El estudio recomendó la ejecución de nuevos y más profundos análisis, especialmente en las áreas de defensa aérea y control del espacio aéreo, recalcando que sus términos eran solo preliminares y planteados a nivel de recomendación.



La guerra de Vietnam vio el debut operacional del Cessna A-37A, aquí en una base de Vietnam del Sur en 1967. En sus estudios de 1970, la FACH no le vio posibilidades como "avión de guerra", calificándolo igual que al BAC Jet Provost y al Macchi MB-326

Cabe decir que, a lo menos durante el primer semestre de 1970, ya había conocimiento concreto en Chile de que Washington estaba considerando relajar su política de no transferencia de material de guerra sofisticado a algunos países de América latina. Ya lo había dicho años antes, cuando en su momento fijó para el bienio 1969-1970 la fecha en la que se podría *conversar* sobre la venta de cazas F-5A, por ejemplo. En mayo de 1970, el general Guerraty recibió una comunicación de la Northrop que le decía que el Gobierno de EE.UU. estaría autorizando la venta de aviones F-5 y A-4 a países de la región, y que sería bueno que la FACH renovara sus peticiones anteriores mediante una nueva declaración de interés²⁸⁴. Otro documento de ese mismo mes sostuvo que, dentro de las noticias de esos días respecto de compras de aviones, estaba circulando la versión de que EE.UU. tenía ya una nueva política tendiente a

²⁸³ Memorando, 12 de agosto de 1970, ADQUISICIÓN DE MATERIAL AÉREO DE COMBATE PARA LA FUERZA AÉREA DE CHILE, del CJFA al EMGFA.

²⁸⁴ Carta, 19 de mayo de 1970, Northrop Aircraft División al CJFA.

dejar sin efecto sus restricciones de venta de material sofisticado, en atención al desplazamiento de compras que se había producido hacia mercados de Europa²⁸⁵.

xvii. Se activan Punta Arenas y Puerto Montt, por un tiempo

Otro de los efectos de la llegada de los Hunter fue la progresiva redistribución del obsoleto material Lockheed T-33 y F-80 hacia la zona sur y austral del país.

La presencia estable de reactores de combate de la Fuerza Aérea en dichas regiones estratégicas de Chile comenzó formalmente en diciembre de 1966, cuando fue activado el Grupo de Aviación N° 12, en Chabunco. Al año siguiente –esto es en septiembre de 1967– el Grupo de Aviación N° 9 se estableció en El Tepual, Puerto Montt. Los aviones a operar por las nuevas unidades serían los Lockheed F-80C y T-33A y, en ambos casos, la unidad de la Fuerza Aérea que proveería las aeronaves requeridas para dotar a los dos nuevos grupos sería el Grupo de Aviación N° 7, el que, por su parte, sería reequipado con los primeros Hunter por llegar²⁸⁶.



Lockheed F-80C, Puerto Montt

Esta disposición del mando aéreo ciertamente fue visionaria. Aunque significaba seguir utilizando aviones anticuados y ya por quedarse sin apoyo proveniente del PAM, representó una mejora interesante desde el punto de vista de la presencia y desarrollo institucional en esas regiones, de la capacidad de

²⁸⁵ Oficio, 13 de mayo de 1971, LIMITACIÓN DE ARMAMENTOS EN AMÉRICA LATINA, del MINDEF al CJFA.

²⁸⁶ Resolución de la Dirección de Operaciones, 8 de mayo de 1967, ACTIVACIÓN DEL ALA N° 5 Y GRUPO N° 9. También, Directiva de Traslado N° 07/67, 01 de agosto de 1967, del Comando de Unidades, PARA ACTIVACIÓN Y TRASLADO DEL GRUPO N° 9 DE CAZA BOMBARDEO A LA BA EL TEPUAL, PUERTO MONTT. También, Anexo B a la DT 07/67.

despliegue y transporte, del entrenamiento de tripulaciones y equipos de apoyo, del establecimiento de las necesarias medidas de apoyo de vida y, en suma, para comenzar a operar material de combate en zonas que se habían visto afectadas directamente durante los incidentes del Snipe y que, sin duda, continuarían siendo disputadas en el futuro.

La historia de la aviación de combate presente en Punta Arenas no es menor. Luego de una breve asignación de modestos cuatro bombarderos en picado A-24B Banshee al Grupo N° 6 a contar de 1948, la ciudad vio cómo parte de los medios aéreos de la institución se hacían presentes en 1958 a raíz del incidente del Snipe. Por su parte, la primera vez que los reactores F-80 y T-33 aterrizaron en Chabunco fue el 28 de septiembre de 1961, cuando estas unidades asistieron a la inauguración de ese nuevo terminal aéreo²⁸⁷. En esos días, estos elegantes aviones aún eran de dotación del Grupo N° 7, e hicieron el viaje desde Los Cerrillos hasta El Tepual, y desde ahí hasta Punta Arenas. Años después, y a consecuencia de una de las habituales crisis vecinales con Argentina –y para tener aviación de combate nacional donde no la había–, en septiembre de 1966 la Fuerza Aérea envió una escuadrilla de ocho F-80 y T-33 del Grupo N° 7, al mando del segundo comandante de esta unidad, para operar experimentalmente desde Chabunco por algunos meses. En esa época, la Fuerza Aérea solo mantenía presencia en el aeródromo de Bahía Catalina con el Grupo N° 6, unidad que inventariaba cinco Beechcraft D18S y un C-47, todos de transporte y enlace; Chabunco solo era ocupado por civiles, pero no servía para albergar a una unidad de combate, por falta de infraestructura²⁸⁸.



Lockheed T-33A

La positiva reacción derivada de la operación de los aviones entre septiembre y noviembre de 1966, llevaría a la Fuerza Aérea a crear el Grupo de Aviación N° 12. Una vez aprobados los planes de establecimiento de la nueva unidad, a fines de ese mismo año la agrupación aérea experimental que había llegado en septiembre se devolvió a Santiago, y los F-80 y T-33 destinados al nuevo grupo serían sometidos a exhaustivas revisiones técnicas. Así, el Grupo N° 12 se creó

²⁸⁷ Este aeropuerto recibió el nombre de PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO por Ley N° 16.554, de 23 de septiembre de 1966.

²⁸⁸ Ver entrevista a Jacobo Atala B., en revista *Fuerza Aérea* N° 235, 2004. FACH, Santiago, Chile.

por un decreto supremo de 16 de diciembre de 1966, y el 31 de enero de 1967 una resolución le fijó su personal. Doce reactores le fueron asignados, los que comenzaron a trasladarse en vuelo hasta la capital de Magallanes a contar de enero de 1967, encontrándose todos en su nuevo destino en marzo siguiente. Este grupo de combate en Chabunco operaría hasta el retiro definitivo de todos los reactores Lockheed en 1973 –por fallas estructurales y por necesidad de invertir en Hunter los fondos disponibles–, entrando en receso a partir del 31 de diciembre de 1974²⁸⁹. La unidad no sería reactivada sino hasta fines de 1976 –nuevamente en una visionaria medida en previsión de un conflicto por el Beagle–, siendo equipada con aviones de ataque Cessna A-37B a contar de 1977.



T-33 volviendo de una salida en el sur de Chile

En cuanto al Grupo N° 9 en Puerto Montt, este fue creado por decreto supremo de 16 de enero de 1967 y recibiría los F-80 y T-33 remanentes del Grupo N° 7 luego de la primera entrega de los Lockheed de esta unidad al Grupo N° 12²⁹⁰. A contar de septiembre de ese año comenzó la fase de traslado del personal y los medios desde Santiago, debiendo quedar el nuevo grupo completamente asentado a fines de febrero de 1968.

²⁸⁹ Orden de la Comandancia en Jefe de 16 de diciembre de 1974, DEJA EN RECESO AL GRUPO N° 12. Antes de esta medida, el 29 de marzo de 1973 la austral unidad solicitó al Comando de Combate un incremento de su material aéreo, en concreto un C-47, seis Hunter en comisión permanente, un HU-16B o SA-16 en comisión permanente, dos UH-1H y embarcaciones de rescate marino de alta velocidad. Como resultado, logró la rápida asignación de un segundo C-47. En cuanto a los Hunter, por directiva del Comando de Combate de 12 de junio de 1973 se dispuso que, "de acuerdo a las posibilidades reales", a partir del 5 de julio de ese año el Grupo N° 12 recibiría dos Hunter provistos por los Grupos N° 7 y 9 alternadamente, para "fortalecer la presencia de la Fuerza Aérea en la Zona Austral y el apoyo a la Armada". También, por documentación de junio y noviembre del mismo año, estaba considerado que dos Bell UH-1H fueran transferidos a Punta Arenas, los registrados H-81 y H-82.

²⁹⁰ Directiva N° 2/67, 24 de abril de 1967, ACTIVACIÓN DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 9 DE CAZA BOMBARDEO. Dirección de Planes y Operaciones.



Hawker Hunter J-704, con la vistosa insignia de las Panteras Negras, el Grupo de Aviación N° 9 en Puerto Montt

La natural evolución de las circunstancias hizo que, en febrero de 1970, el alto mando dispusiera una redistribución del material F-80, T-33 y Hawker Hunter, precisamente considerando las necesidades operativas y la próxima llegada de una segunda partida de los cazas británicos²⁹¹. Lo más sustancial de esta medida fue que, para obviar las dificultades que existían por la falta de equipos, herramientas y repuestos suficientes para operar las dos unidades con reactores Lockheed en El Tepual y Chabunco, se dispuso que, de inmediato, todos los aviones F-80 y T-33 existentes se destinaran al Grupo N° 12, en Magallanes. En cuanto al Grupo N° 7, esta unidad ya operaba desde 1967 los primeros Hunter adquiridos en 1966, y a inicios de 1970 recibiría una importante tarea: a) ensamblar y poner a punto los Hunter del segundo contrato con Inglaterra que fueran arribando a Chile, y b) transferir al recientemente desprovisto Grupo N° 9 de Puerto Montt un total de siete Hunter Mk.71 y tres Mk.71A de reconocimiento²⁹². Este fue, entonces, el origen de la medida que permitió que, a comienzos de la década de los 70, la base aérea de El Tepual fuera dotada con los poderosos cazas ingleses, pasando a ser conocido el Grupo N° 9 como las *Panteras Negras*. Esta situación en Puerto Montt se mantendría hasta 1975, cuando un decreto supremo oficializó que, a contar del 31 de marzo de este año, el Grupo N° 9 debía trasladarse a la base aérea

²⁹¹ DIRECTIVA ESPECIAL N° 01/970 PARA LA REDISTRIBUCIÓN DEL MATERIAL DE VUELO F-80, T-33 Y HAWKER HUNTER, 4 de febrero de 1970, CJFA.

²⁹² Orden del Comando de Material, 11 de febrero de 1970, DISPONE TRANSFERENCIA DE AVIONES QUE INDICA.

Cerro Moreno, en Antofagasta, pasando a depender del Ala N° 1²⁹³. Desde este momento, los medios aéreos basados en El Tepual serían aviones de transporte y enlace.

Además de ser piloto de combate habilitado en Hunter, fui especialista de armamento en este sistema de armas, habiendo hecho el curso en 1966.

En 1970 se fundó el Grupo de Aviación N° 9 en Puerto Montt, siendo conocido como las Panteras Negras. El propio comandante en jefe, el general del aire Máximo Errázuriz, era oriundo de esa ciudad y allí lo querían harto. Poco antes habían operado otros aviones de guerra en la zona, aunque históricamente solo se empleaban allí aviones para cumplir misiones de apoyo a las comunidades aisladas.

El nuevo grupo se equipó con diez Hunter entregados por el Grupo N° 7. La unidad quedaría a cargo del comandante Fornet. Solo operaron Hunter monoplazas, por lo que el entrenamiento a realizar sería solo de naturaleza táctica.

Por su clima a menudo extremo, la meteorología era muy demandante y un factor esencial para la planificación y ejecución de las operaciones aéreas; sin embargo, nos adecuamos y pronto formamos un polígono de tiro en el sector de Chamiza.

Estuve en esa ciudad hasta 1973.

GBA (A) Enrique Fernández Cortés²⁹⁴

Fue así, entonces, cómo hacia 1974-1975 terminó la breve presencia de aviación de combate de la Fuerza Aérea en las ciudades de Puerto Montt y Punta Arenas, debiendo luego tales activos ir a reforzar el frente norte –en el caso de los Hunter del Grupo N° 9–, o simplemente entrar en receso sin recambio, como fue el caso del Grupo N° 12 en Punta Arenas.

xviii. La elección de los Hercules

Cuando en septiembre de 1961 el jefe del Estado Mayor General, general Máximo Errázuriz Ward, hizo una extensa visita profesional a los EE.UU., una de sus paradas fue la base aérea Sewart, de la USAF, en la localidad de Smyrna, situada a unos 40 kilómetros al sureste de la ciudad de Nashville, estado de Tennessee. Es muy probable que la delegación chilena experimentara una gran impresión cuando, junto con enterarse de que esa unidad tenía asignados *más de cien* transportes Lockheed C-130 Hercules, apreciara el espectáculo de

²⁹³ Decreto Supremo (Subsecretaría de Aviación) N° 272, 7 de abril de 1975, CAMBIA UBICACIÓN DEL GRUPO N° 9 DE CAZA Y BOMBARDEO DEPENDIENTE DEL ALA N° 5 (PUERTO MONTT). Dentro de las razones para el cambio al norte también se consideró el hecho de que El Tepual no tuviera –ni se considerara dotarla en corto o mediano pazo– las instalaciones necesarias para la operación de los Hunter en una zona tan compleja desde el punto de vista meteorológico; ver oficio de 29 de octubre de 1974, COMUNICA IMPOSIBILIDAD DE EQUIPAMIENTO GCA SOLICITADO PARA EL TEPUAL, del JEMGFA al Comando de Combate.

²⁹⁴ Entrevista realizada en la AGA el 20 de marzo de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

decenas de esas grandes aeronaves operando en las pistas y losas de la también inmensa base. Lo cierto es que el Hercules había sido introducido al servicio en EE.UU. en 1957 y ya acumulaba gran prestigio como transporte en la categoría medio-pesado. Así, no pasó mucho tiempo sin que la Fuerza Aérea considerara incluir a este polimotor dentro de sus planes de desarrollo. En el mes siguiente al de la visita de Errázuriz, el comandante en jefe, general Iensen, hizo saber a la MANA el interés de la institución por hacerse de algunos ejemplares de este carguero, o de algún tipo de avión que se acercara a sus rendimientos y capacidades, para el apoyo de las zonas extremas de Chile²⁹⁵.



Lockheed C-130H de la FACH del Grupo de Aviación N° 10 en Los Cerrillos, primera mitad de los años 70

El 25 de agosto de 1970, casi una década después de las primeras aproximaciones de la Fuerza Aérea a este valioso material de vuelo, el Consejo Aéreo acordó la compra de aviones C-130 para la Fuerza Aérea. Esta decisión había sido precedida por una intensa campaña de la empresa estadounidense haciendo saber su interés en vender su producto a la institución²⁹⁶. El 29 de octubre siguiente, el presidente Frei dictó el decreto supremo que facultaba al comandante del Comando Logístico para firmar el contrato por tres aviones. El 2 de noviembre siguiente, la Comandancia en Jefe —que ya estaba viviendo los últimos momentos a cargo del general Guerraty— se comunicó formalmente con la Lockheed haciéndole saber la reciente resolución del gobierno. Luego de la asunción del nuevo mando de la FACH, del general del aire César Ruíz Danyau (1970-1973), el mismo mes de noviembre se ratificaría la solicitud de su antecesor²⁹⁷.

²⁹⁵ Oficio, 7 de octubre de 1961, EXPONE PLAN INSTITUCIONAL EN RELACIÓN AL PAM, del CJFA al jefe de la MANA.

²⁹⁶ The Lockheed Hercules C-130H for the Chilean Air Force, proposal N° 70-128R1, 27 July 1970. Lockheed Western Export Company.

²⁹⁷ Carta, 23 de noviembre de 1970, del CJFA al gerente regional para América Latina de la Lockheed Western Export Co., Marietta, Georgia.

xix. El gobierno de S. Allende, 1970-1973

La acción ejecutiva llevada a cabo en materia de adquisiciones militares durante la segunda mitad del gobierno de Eduardo Frei, trajo un incremento tecnológico en las tres ramas de las Fuerzas Armadas y fue un impulso para continuar el proceso de modernización de estas durante la que sería la siguiente administración. En este sentido, en el acto cívico electoral del 4 de septiembre de 1970 resultaron vencedores con las dos primeras mayorías relativas el médico Salvador Allende Gossens y el ingeniero civil Jorge Alessandri Rodríguez. De acuerdo con los mecanismos constitucionales vigentes, el Congreso reunido en pleno debió zanjar entre ambos quién sería el presidente por el próximo período a iniciarse el 4 de noviembre siguiente. Así, el 24 de octubre se ratificó la primera mayoría –y la presidencia de la república– para el candidato Allende.

En materia de conducción de las Fuerzas Armadas, el profesor Navarro aporta un muy interesante análisis²⁹⁸:

A diferencia de sus antecesores, la administración de Salvador Allende sí tuvo una genuina política militar, entendida como la actitud del estamento político, especialmente del Ejecutivo, hacia los militares. Desde luego, el programa de la Unidad Popular, redactado en diciembre de 1969, contenía un acápite completo relativo a la defensa nacional, en el que se establecieron los lineamientos de tal política. Esta se manifestó en cuatro ámbitos distintos, pero, en definitiva, interrelacionados. En primer término, se reconoció el carácter de las Fuerzas Armadas, en el sentido de pertenecer a la nación toda y que, por lo tanto, no podían ser empleadas en labores de control social, lo que había sido frecuente en los gobiernos anteriores. En seguida, se enfatizó el tradicional apego de los uniformados a la democracia y al constitucionalismo, acuñado luego del retorno a la democracia en 1932 y reiterado en 1970. En tercer lugar, se aseguró el apoyo gubernamental para la modernización castrense, sin escatimar los recursos de la Ley del Cobre y, en último término, aunque de ninguna manera es lo menor, Allende insistió en la integración de los uniformados al desarrollo nacional y a la ejecución de actividades no directamente relacionadas con su misión tradicional²⁹⁹. Es oportuno enfatizar que, en ese período, las Fuerzas Armadas carecían de una misión constitucional específica y que solo a partir de la reforma de enero de 1971, tenían un reconocimiento formal en el Código Político, aunque este no se extendiese a su misión, sino solo a su naturaleza y características básicas.

²⁹⁸ NAVARRO, Op. Cit., pp. 47 y ss.

²⁹⁹ En relación a este punto, se sugiere VARAS, Augusto, AGÜERO, Felipe y BUSTAMANTE Fernando (1980): Chile, *Democracia, Fuerzas Armadas*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), especialmente Capítulo XIII. (Notas del art. original).

Una vez en el poder y a medida que se complicaba su gestión, Allende comenzó a incrementar progresivamente la participación de los uniformados en la política contingente a través de los denominados gabinetes militares, que incluían oficiales generales en servicio activo en carteras ministeriales específicas, los que culminaron con el Gabinete de Seguridad Nacional con participación directa de los comandantes en jefe del Ejército y de la Fuerza Aérea y del general director de Carabineros. Estos gabinetes, con todo, no permitieron superar la crisis institucional y política y, desde luego, no evitaron el 11 de septiembre de 1973.

Aun con el beneficio de la perspectiva del tiempo, es difícil diferenciar los aspectos netamente castrenses, puramente profesionales, del régimen de Allende, de aquellos de su actitud hacia los uniformados y de la forma cómo las Fuerzas Armadas participaron progresivamente en su gestión política. Allende definió una concepción de soberanía geoeconómica que combinó hábilmente los objetivos políticos de su Administración con la defensa de la soberanía nacional, en una retórica seductora para los militares. Esto generó un vínculo, diríase natural, entre sus postulados ideológicos y las funciones propias de las Fuerzas Armadas, de lo que quedó registro en numerosas publicaciones de la época y explica la naturaleza de su vinculación política con los uniformados, incluso hasta etapas bastante avanzadas de su administración.

En lo netamente militar, la administración de Salvador Allende incrementó el gasto en defensa, mejoró los ingresos de los uniformados y realizó adquisiciones significativas para las tres instituciones, resultando especialmente favorecidas la Armada y la Fuerza Aérea. Al mismo tiempo, Allende no forzó a las Fuerzas Armadas a cambiar sus proveedores tradicionales –incluido Estados Unidos– por los del Pacto de Varsovia, pese a las innegables afinidades ideológicas y las favorables condiciones financieras ofrecidas por estos, aunque sí alentó visitas profesionales y otras iniciativas de acercamiento castrense a países del este y a Cuba. Así, la administración Allende incrementó la capacidad tecnológica de las Fuerzas Armadas, las insertó (o intentó insertarlas) en su proyecto político y mejoró la condición material de sus integrantes, todo en vivo contraste con la actitud de sus predecesores.

En materia de relaciones vecinales, y específicamente en torno al diferendo por el canal Beagle, el 22 de julio de 1971 la administración de Allende suscribió con su homóloga argentina los llamados PACTOS DE SALTA. De acuerdo a estos, ambos países acordaron someter el asunto del canal austral y sus temas derivados a una solución salomónica, misma que entonces se encontraba –a lo menos formalmente– a medio camino entre el deseo argentino de que lo resolviera la Corte Internacional de La Haya, y el deseo chileno de que fuera a través de un pronunciamiento arbitral exclusivo de la corte de la reina Isabel II. El acuerdo logrado en Salta –cuyos antecedentes diplomáticos se remontaban a los últimos meses del gobierno de Frei– destrabó diferencias que se arrastraban desde comienzos de siglo entre ambas naciones. En lo esencial,

significó que el tema del Beagle se zanjaría por una comisión de jueces de la Corte de La Haya, cuyo fallo debería ser refrendado por la reina en Londres. Así, este acuerdo sobre arbitraje real en el Beagle fue firmado el 22 de julio de 1971 en la capital británica, por representantes de Chile, Argentina y el Reino Unido.

Como consecuencia de este nuevo éxito diplomático argentino, el 11 de marzo de 1972 la Cancillería bonaerense envió a su similar chilena una nota denunciando el TRATADO GENERAL DE ARBITRAJE de mayo de 1902 (los PACTOS DE MAYO), e invitando al Gobierno chileno a negociar un nuevo instrumento para la solución de futuras controversias. Como resultado, el 5 de abril siguiente, ambos cancilleres firmaron en Buenos Aires el TRATADO GENERAL SOBRE SOLUCIÓN JUDICIAL DE CONTROVERSIAS, similar al documento de 1902, pero sustituyendo al árbitro británico por la Corte de La Haya.

xx. Se concretan nuevos planes

Los aspectos más relevantes que en materia de adquisiciones experimentó la Fuerza Aérea no fueron pocos. En primer lugar, en marzo de 1971 la institución hizo saber formalmente a los representantes de la Hawker Siddeley en Chile –la tradicional Casa Gibbs– que había interés en adquirir una tercera partida –nueve unidades– de los Hunter FGA.³⁰⁰ En estos momentos, y desde 1970, la Comandancia en Jefe estaba a cargo del general del aire César Ruiz Danyau.

Las tratativas fructificaron en agosto siguiente, cuando la comercializadora santiaguina hizo saber a la institución que la fábrica en Inglaterra estaba en condiciones de vender cinco Hunter Mk.71 y tres Mk.72, todos los cuales estarían en condiciones de ser entregados poco menos de dos años después de firmados los respectivos contratos (y no antes de dieciséis meses de recibidos los aviones por la fábrica para su reacondicionamiento)³⁰¹. Además, mencionaba que, debido a una alta demanda del mercado, eran los últimos aviones del tipo que podría ofrecer en mucho tiempo la Hawker Siddeley a la FACH³⁰². A comienzos de septiembre, y en razón de que era necesario obtener las autorizaciones pertinentes del gobierno en Londres, la Fuerza Aérea solicitó al ministro de Defensa que iniciara los trámites políticos para la compra de los ocho aviones³⁰³.

El plan de desarrollo institucional de entonces comprendía la creación de tres o cuatro unidades tácticas de Hunter, con un número total máximo de 64 aviones. La llegada de las ocho nuevas unidades –y ya estaba definido que finalmente serían tres Mk.71, tres Mk.71A y dos Mk.72– permitiría reunir en

³⁰⁰ Carta, 24 de marzo de 1971, del CJFA a Casa Gibbs y Cía.

³⁰¹ Carta, 16 de febrero de 1971, de Casa Gibbs y Cía. al CJFA.

³⁰² Carta, 10 de agosto de 1971, de Casa Gibbs y Cía. al CJFA.

³⁰³ Oficio, 1 de septiembre de 1971, ADQUISICIÓN DE MATERIAL HAWKER HUNTER, del CJFA al MINDEF.

Chile suficiente material aéreo de este tipo para dar cumplimiento parcial a la medida. A septiembre de 1971, el inventario operativo en Chile incluía a veintitrés Mk.71, tres Mk.71A y tres Mk.72. Además, la adquisición permitiría retirar del servicio a los B-26 Invader aún sobrevivientes³⁰⁴. En octubre siguiente hubo un cambio en los tipos específicos de Hunter a transferir, quedando el pedido final en cuatro Mk.71 monoplazas, tres Mk.71A de reconocimiento y un Mk.72 biplaza³⁰⁵.

La compra de estos nuevos aviones fue suscrita por el agregado aeronáutico de Chile en Londres el 17 de enero de 1972³⁰⁶. La trascendencia de esta nueva incorporación de aviones de guerra iría más allá del mero hecho de aumentar en forma significativa –y muy necesaria, por cierto– las aeronaves disponibles en las líneas de vuelo: a contar de inicios de 1974, estas unidades serían protagonistas de una de los logros profesionales más relevantes de la historia moderna de la Fuerza Aérea, al emprender el viaje de entrega a Chile en vuelo de autotraslado desde el Reino Unido hasta Los Cerrillos, cruzando el océano Atlántico. Esta fue la llamada OPERACIÓN ATLANTES, ideada y ejecutada por tripulaciones de los Grupos de Aviación N° 7 y N° 10³⁰⁷.

En cuanto a la compra del primer carguero C-130H Hercules, que había sido decidida al final del gobierno anterior, en octubre de 1971 se llegó a un acuerdo de compraventa con la fábrica, el que incluía repuestos, equipos de apoyo terrestre, pilones y estanques externos, asesoría técnica y varios cursos para personal de apoyo y pilotos³⁰⁸. La aeronave fue adquirida finalmente en 1972, mediante un crédito obtenido a través del sistema FMS³⁰⁹. Adicionalmente, a contar de julio de 1972 se daría *luz verde* a los trámites para la adquisición de un segundo C-130H, gracias a una extensión del crédito en dólares inicialmente obtenido en EE.UU.³¹⁰ Así, con el posterior arribo a Santiago

³⁰⁴ Oficio, 7 de septiembre de 1971, SOBRE OFERTA DE GIBBS Y CIA. POR OCHO AVIONES HH, del CJFA al Comando Logístico. También, SITUACIÓN ACTUAL Y FUTURA DEL MATERIAL HAWKER HUNTER, anexo del oficio de 1 de septiembre de 1971, ADQUISICIÓN DE MATERIAL HAWKER HUNTER, del CJFA al MINDEF.

³⁰⁵ Oficio, 22 de octubre de 1971, SEÑALA CANTIDAD NECESARIA DE AVIONES HH DUALES EN INVENTARIO FACH, del CJFA al Comando Logístico. También, oficio, 1 de diciembre de 1971, SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA ADQUIRIR MATERIAL AÉREO QUE INDICA, de la CJFA al CONSUDENA.

³⁰⁶ Oficio, 1 de diciembre de 1971, SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA ADQUIRIR MATERIAL AÉREO QUE INDICA, de la CJFA al CONSUDENA.

³⁰⁷ Para detalles de la OPERACIÓN ATLANTES, ver revista Fuerza Aérea, N° 152, enero-marzo de 1980, pp. 254 y siguientes. El nombre correcto de la operación es *Atlantes*, en plural, tal como aparece en los planes originales.

³⁰⁸ Contrato Lockheed WEC-201.

³⁰⁹ Por resolución del CONSUDENA de 2 de agosto de 1972 se autorizó al MINDEF a gestionar un crédito de 10 millones de dólares, del cual poco más de la mitad sería destinado a comprar el primer C-130H, según antecedentes que aparecen en carta resumen del 30 de noviembre de 1972, de la CJ de la FACH al CONSUDENA, en la cual, además, se establece que la fecha de entrega del avión, según la empresa, sería “el 1 de marzo de 1973” (con todo, la carta no menciona a qué tipo de entrega específica se refiere).

³¹⁰ La sucesión de fecha involucradas en el manejo de los contratos por el primer y segundo C-130H de la FACH se encuentra en oficio de 30 de junio de 1972, del Comando Logístico al EMGFA, INFORMA SOBRE POSIBILIDAD DE ADQUIRIR UN SEGUNDO C-130H CON CARGO AL CONTRATO DEL PRIMER C-130H. También, datos en carta del CJFA al Gerente Regional de Ventas de la Lockheed Western Export Co., de 11 de julio de 1972, solicitando dar lugar a los trámites necesarios para materializar la compra de un segundo Hercules y la asistencia de expertos de la empresa para

de estos aviones³¹¹, la Fuerza Aérea lograría no solo fortalecer de manera más que notable sus activos de transporte pesado, sino que comenzaría a constituir una serie de capacidades estratégicas y operacionales muy superiores a las permitidas por la operación de los seis DC-6B operativos en el Grupo N° 10 desde la segunda mitad de los años 60.

La compra de los C-130 fue muy relevante para nuestra institución. No recuerdo otra compra de aviones de transporte de esta magnitud e importancia y totalmente nuevos. Generalmente, al área de transporte llegaban aviones menores, de segunda mano. Luego de su adquisición en EE.UU. fui parte de las tripulaciones que los fueron a buscar para traerlos en vuelo a Chile.

Los vi crecer en la línea de producción, desde que eran simples tubos de aluminio a los que se les fueron agregando todas sus partes y piezas. Una vez terminados, sacarlos de la fábrica fue una experiencia simplemente extraordinaria, entregando grandes beneficios profesionales a todos quienes llegamos a ser sus tripulaciones.

GAV Jorge Iturriaga Moreira³¹²
Comandante del GA N° 10, agosto de 1978 - abril de 1980

Luego de transcurrido un año de instalado el nuevo gobierno militar en el país, a fines de 1971 se recibió una invitación desde Cuba para que una delegación de oficiales militares chilenos visitara ese país para asistir a una demostración de maniobras aeroterrestres que tendría lugar entre el 11 y el 22 de enero de 1972. Una comitiva de veinticinco oficiales –incluyendo a ocho oficiales de la FACH– viajó hacia el Caribe liderada por el general de Ejército Carlos Araya Castro. Una vez en los ejercicios, la prensa cubana informó que el viernes 14 de enero cuatro aviadores chilenos habían tripulado reactores de combate MiG-15 y MiG-21 en la base aérea San Antonio de los Baños.

Posteriormente, dicha visita profesional dio pie para que, en febrero de 1972, desde La Moneda se hicieran las consultas para que las Fuerzas Armadas se pronunciaran sobre la factibilidad técnica de adquirir pertrechos de guerra en "*fuentes no tradicionales*". La probabilidad de que se produjeran estas compras iba asociada a la obtención de créditos en condiciones ventajosas ofrecidos por Moscú a Chile³¹³. En junio siguiente, el comandante en jefe, general Ruiz Danyau, emitió una respuesta. Luego de los estudios teóricos correspondientes, para los cuales –además– se carecía de información veraz y

ayudar a finiquitar los trámites legales en Chile. También, Síntesis Estadística Segundo Semestre de 1972, Dirección de los Servicios.

³¹¹ Durante esta investigación no fue posible establecer la *fecha exacta* del arribo de las dos aeronaves a Chile, más allá de la referencia existente de la planificación de la Lockheed de entregar el primer aparato el 1 de marzo de 1973.

³¹² Entrevista realizada en la AGA el 23 de octubre de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

³¹³ Oficio, 17 febrero de 1972, SOLICITA OPINIÓN TÉCNICA RESPECTO A POSIBILIDAD DE ADQUIRIR PERTRECHOS EN FUENTES NO TRADICIONALES, del MINDEF al CJFA.

de detalle técnico de los tipos de aviones probables de adquirir, se llegó a una serie de conclusiones:

1. Considerando que la Fuerza Aérea necesitaba aviones polivalentes del tipo cazabombardero que tuvieran ciertas capacidades mínimas, los aviones MiG-17, MiG-19 y MiG-21 ofrecidos por el mercado soviético, siendo excelentes aviones, resultaban ser del tipo caza interceptor, pero con escasas aplicaciones de otro tipo, sobre todo comparados con similares aviones occidentales de costos abordables, como el Mirage 5 o el SAAB Draken³¹⁴.
2. En cuanto al área de aviones de transporte, los aviones soviéticos sí cumplían con los requisitos considerados por la Fuerza Aérea, pero había que tener presente que la institución ya se había decidido por el C-130 Hercules. Además, que el alto grado de tecnicismo alcanzado por la aviación desaconsejaba el cambio de proveedores, por afectar demasiado las líneas de mantenimiento.
3. En cuanto a armamento moderno, como misiles aire-aire y similares, todo dependía del grado de compatibilidad que pudiera alcanzarse con los aviones de la FACH³¹⁵.

En abril de 1972, poco antes de que este mismo año el Departamento de Estado hiciera sus primeras aproximaciones a la Fuerza Aérea para ofrecerle los aviones de ataque Cessna A-37B, también hubo un primer acercamiento de alto nivel con Suecia, país que puso sobre la mesa la alternativa de vender a la Fuerza Aérea sus reactores autóctonos de entrenamiento SAAB 105. Esto, al igual que en el caso de la URSS, iba asociado a la posibilidad de que Chile obtuviera créditos blandos en el país nórdico, luego de que las autoridades nacionales de Hacienda completaran con éxito la renegociación de la deuda externa chilena³¹⁶. Gestiones formales entre ambos países se iniciaron a contar de septiembre de 1972, y a contar de octubre siguiente hubo reuniones de la SAAB con especialistas aéreos chilenos, en las cuales se discutieron asuntos de detalle, especialmente relacionados con la utilidad que la Fuerza Aérea veía en esos aviones como entrenadores tácticos avanzados debidamente equipados y artillados. La idea era recibir una oferta formal por dieciséis unidades³¹⁷. Sin embargo, a junio de 1973 ya estaba claro que las negociaciones no fructificarían, principalmente porque el organismo estatal sueco que respaldaba y autorizaba los créditos para exportaciones industriales de ese país, no dio su autorización³¹⁸.

³¹⁴ El 29 de octubre de 1971 hubo una oferta formal sueca por el SAAB 35 Draken. El 3 de diciembre de 1971 también hubo una oferta francesa por dieciséis Mirage 5.

³¹⁵ Oficio, 20 de marzo de 1972, emite opinión técnica respecto a posibilidad de adquirir pertrechos en fuentes no tradicionales, del CJFA al MINDEF.

³¹⁶ Reunión de 19 de abril de 1972 entre el presidente de la república y el ministro sueco de Comercio Exterior, Kjell-Olof Feldt.

³¹⁷ Memorando, 9 de octubre de 1972, CONTRATO AVIÓN SAAB 105, Dirección de Operaciones.

³¹⁸ Carta, 8 de junio de 1973, del embajador chileno en Estocolmo al MINREL.

Un proyecto que sí tuvo gran importancia para el desarrollo institucional, fue el conocido como PLAN RAYO. Este fue un programa cuyo proceso de puesta en marcha se extendió por algunos años, pero que tuvo su origen concreto en 1972, año en que comenzaron los contactos de alto nivel tendientes a hacerlo realidad. Este plan tuvo por objeto dotar a la Fuerza Aérea de un elemento de valor capital para la implementación armónica del poder aéreo nacional, como lo era una completa red de telecomunicaciones estratégicas y tácticas que permitiera el enlace de todas las dependencias de la institución, y de esta con las autoridades nacionales. Luego de los estudios correspondientes, la Fuerza Aérea se decantó por las alternativas que al respecto ofrecía la prestigiosa casa francesa Thomson C.S.F.³¹⁹.

Con la concreción del Proyecto Rayo a fines de 1976, que significó la llegada de modernos equipos de marca Thomson HF, se mejoraron significativamente las comunicaciones en la Fuerza Aérea en relación con lo que había antes, equipos Collins HF con mensajes en texto claro.

El sistema Rayo requirió que en 1975 nuestro personal especialista fuera a cursos de un año a Francia. Los equipos llegaron en 1976 y se inició su armado e instalación en las brigadas con personal propio e ingenieros civiles contratados por la Thomson. Los manuales originales eran espectacularmente buenos, muy detallados y amigables para el usuario.

Había un equipo Rayo completo por brigada. Permitía transmisiones de voz y datos, de gran potencia, con equipos de transmisión y receptores separados por varios kilómetros, con dos conjuntos de antenas de 45 metros de altura. En Punta Arenas el sistema estaba en Chabunco. La parte de datos estaba debidamente encriptada con teletipos.

En Santiago había una central que era el corazón del sistema de transmisión de datos, separado de la parte de transmisión de voz, y situado en distintas localidades. Era nuestro único sistema de comunicación estratégica. Como alternativa igualmente mantuvimos el antiguo sistema Collins.

Para la red táctica de las unidades había un tendido telefónico encriptado para las comunicaciones de las unidades con las brigadas y con Santiago. Los carros de comunicaciones estaban hechos para efectuar las comunicaciones con los aviones en el aire en frecuencias VHF y UHF, más equipos portátiles para tareas de apoyo.

CDA (T) Alberto Pastén³²⁰
Jefe del Grupo de Telecomunicaciones N° 33, 1978

³¹⁹ Carta, 19 de octubre de 1972, de THOMSON CSF PARA AMÉRICA LATINA al MINDEF. Este programa se concretó a fines de 1976 con el arribo de los equipos y su distribución a todas las Alas de la Fuerza Aérea.

³²⁰ Entrevista realizada en la AGA el 24 de octubre de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino. En su momento, la letra (T) indicativa de la especialidad significaba "perteneciente a la rama Técnica", la que englobaba una serie de materias tales como electrónica, abastecimiento, radiocomunicaciones, defensa aérea, etcétera. Esto se mantuvo hasta el momento en que nuevamente se reestructuró el tema de las especialidades atendiendo a los estudios y conocimientos específicos llevados a cabo por sus poseedores.

xxi. Buscando cazas supersónicos

Durante 1972, además, la Fuerza Aérea daría pasos muy relevantes para lograr su anhelado y antiguo proyecto de operar modernos cazas supersónicos y otros equipos igualmente necesarios. En cuanto a los aviones, ya se había superado el límite de "*a comienzos de la siguiente década*" que hacía años habían fijado los Departamentos de Defensa y de Estado en Washington para conversar sobre el tema con los interesados. También estaba bastante claro que la política estadounidense de restricciones no había impedido que sofisticados aviones de guerra llegaran a los inventarios de algunos países de la región, especialmente introducidos por fábricas y gobiernos europeos. La propia FACH había logrado sacudirse relativamente las limitaciones norteamericanas mediante la compra sucesiva de las tres partidas de Hunter en Inglaterra. Estos últimos factores permitirían que la institución negociara con un mejor respaldo y posibilidades en sus nuevas pretensiones de aviones de combate en EE.UU.

Uno de los imperativos de la Fuerza Aérea era disponer, en el corto plazo, de algunas unidades de radares fijos y móviles de alcances variables, para la vigilancia del espacio aéreo nacional mediante el establecimiento de centros de alarma y control. La situación vecinal existente entonces con Perú y Bolivia –ya detalladamente expuesta– aconsejaba fortalecer el TEATRO DE OPERACIONES NORTE. En similar sentido influyó en esta forma de pensar lo expuesta o abierta que estaba la frontera norte de Chile ante la modernidad y potencia de que hacía gala la Fuerza Aérea del Perú, la que, a su veintena de bombarderos de largo alcance Canberra, a contar de 1968 había empezado a sumar los primeros dieciséis Mirage 5P, cazabombarderos que convirtieron a la FAP en la primera fuerza aérea latinoamericana en incorporar aviones de combate capaces de volar a más del doble de la velocidad del sonido; otros ocho contratos por Mirage lograría firmar Perú en los años siguientes, hasta sumar un total de 37 aviones de este tipo hasta 1977.

Junto al deseo de contar con los medios de detección radárica venía forzosamente aparejado el tema de sumar al inventario de vuelo a lo menos un grupo de modernos aviones interceptores con los cuales poder concretar el control positivo de los cielos.

Para la nueva aproximación emprendida en esta época por la FACH, se contó con el apoyo de dos entidades habitualmente aliadas de la institución: la USAF y la Northrop. La primera, porque desde los años 60 apreciaba verdaderamente los esfuerzos profesionales y la lealtad de la FACH en muchas materias, y porque comprendía muy bien los deseos disuasivos de su homóloga chilena y su necesidad de hacerse de aviones capaces de ser empleados más allá de los meros requerimientos hemisféricos impuestos por el PAM de 1952. La segunda, porque desde hacía tiempo que los contactos comerciales y de alto nivel se habían mantenido con los sucesivos mandos institucionales, a

la espera de poder colocar sus mejores productos, en este caso algunos de los cazas de la serie F-5.

A estas alturas del desarrollo aeronáutico alcanzado por la Northrop, la serie F-5A/B, que tan interesante había resultado para la Fuerza Aérea durante gran parte de la década anterior, estaba en vías de ser superada con la introducción del que sería el nuevo *producto estrella* de esta afamada casa estadounidense: el F-5E Tiger II. De hecho, el primer vuelo del flamante caza (s/n 71-1417) se realizaría en Edwards AFB recién el 11 de agosto de 1972. Conociendo el interés de los chilenos, durante el primer semestre de este mismo año la Northrop había intensificado sus contactos comerciales, enviando también a Santiago varios volúmenes con información de sus nuevos aviones. Por otro lado, en julio de este año la USAF invitó al general Ruiz Danyau a una visita profesional a efectuarse en octubre siguiente. Anecdóticamente, algunos detalles de la visita serían tramitados en Chile por la propia MANA, entidad asesora que todavía operaba en Santiago³²¹.

Debido a que el F-5E estaba aún en vías de desarrollo, lo más probable era que el general Ruiz Danyau solicitara una treintena de A-4. Esto estaba de acuerdo con el plan de desarrollo de la Fuerza Aérea vigente a esa época, el que contemplaba hacerse de esa cantidad de aviones subsónicos. En cuanto a los estudios realizados, del Skyhawk los técnicos de la FACH estudiaron desde las versiones B hasta la N. Estos reactores deberían reemplazar en Chile a lo que quedaba del inventario de F-80 y B-26. Además, la Fuerza Aérea necesitaba al más corto plazo una nueva partida de doce T-37, debido a que la docena de aviones similares que operaba a contar de 1961 ya estaba experimentando algunos tipos de fatigas estructurales muy complicadas. El viaje a EE.UU. también serviría para plantear la necesidad de los radares de control del espacio aéreo y una serie de otros requerimientos en materias de repuestos, herramientas máquinas bancos de prueba, vehículos, sanidad, instrucción, etcétera³²².



El F-5E s/n 71-1418, el segundo avión del tipo específico en ser construido

³²¹ Carta, 9 de agosto de 1972, VISITA DEL CJFA A LOS EE.UU., del jefe de la MANA al Secretario General de la Fuerza Aérea.

³²² Memorando de 31 de agosto de 1972, ANTECEDENTES PARA LA VISITA QUE EFECTUARÁ A LOS EE.UU. EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA EN OCTUBRE DE 1972, del JEMGFA al CJFA.

Cabe decir que había claridad en Santiago de que la opción por los A-4 de las versiones más modernas era buena para la FACH solo en la medida que el mercado internacional no fuera capaz de proporcionar cantidades suficientes del ya bien asimilado Hawker Hunter. De este último se aspiraba a conseguir, también, otras treinta unidades adicionales a las ya en operaciones³²³, aunque se sabía que esto era difícil, por haberlo advertido así previamente la fábrica. La idea era equipar a un cuarto grupo de aviación con el avión inglés. A favor de los Skyhawk, por otra parte, y en una referencia específica al empleo que de estos reactores estaba haciendo Israel en sus acciones bélicas, se apreció en la Fuerza Aérea la posibilidad que se le abría de tener las versiones avanzadas de este avión, siempre que luego se pudiera acceder a algunas unidades de Mirage 5 –los que ya habían sido ofrecidos por los franceses de Dassault³²⁴–, y así poder reeditar en Chile la efectividad alcanzada por este binomio de aviones de combate en el uso que estaban haciendo de ellos los pilotos israelíes en escenarios reales³²⁵.

Para el caso del F-5A, el estudio de antecedentes hecho para que el comandante en jefe negociara en EE.UU., llegó a la conclusión de que ese avión –por un conjunto de razones– ya no cumplía con lo necesario para la Fuerza Aérea, habida consideración de la disponibilidad actual de superiores aviones Mirage III y Mirage 5 por parte de las fuerzas aéreas vecinas. Además, vuelos efectuados durante mayo de 1972 por oficiales de la FACH a bordo de biplazas F-5B en Arizona, habían permitido obtener referencias de primera fuente en cuanto a sus características: así, se concluyó que las ventajas que se esperaba obtener con el Freedom Fighter por sobre la operación de los Hunter, resultaban solo marginales. En cuanto al F-5E Tiger II, este era un nuevo caza polivalente, mucho más capaz que el F-5A, y, a diferencia de este, con performances principales orientadas al rol de caza interceptor y no tanto a tareas de ataque, aunque aún "*sensiblemente inferior*" en varios aspectos al Mirage 5 y al Draken³²⁶.

³²³ A comienzos de 1973, la Fuerza Aérea hizo las gestiones en Chile para que Gran Bretaña vendiera treinta Hawker Hunter a Chile "*en el más corto lapso*". Oficio, 5 de enero de 1973, ADQUISICIÓN MATERIAL HAWKER HUNTER PARA LA FACH, de la CJFA al MINDEF.

³²⁴ Carta oferta, 15 de junio de 1972, Casa Óscar Ahues Atala al CJFA.

³²⁵ Anexos A y D del Memorando de 31 de agosto de 1972, ANTECEDENTES PARA LA VISITA QUE EFECTUARÁ A LOS EE.UU. EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA EN OCTUBRE DE 1972, del JEMGFA al CJFA. Cabe decir que en 1966 EE.UU. le vendió inicialmente a Israel 48 A-4H, teniendo los primeros de ellos su debut operacional el 15 de febrero de 1968. Los treinta Mirage 5J pedidos a Francia por Israel en septiembre de 1966 no alcanzaron a entregarse a este país, siendo embargados en 1969, y ante lo cual Israel desarrolló luego su propia versión, el Neshet, que fue operacional a contar de 1971, aunque sin mayor reconocimiento público de sus acciones por parte de los israelíes sino hasta años después, por lo que la alusión a las operaciones del "*binomio israelí A-4/Mirage*" hecho en el documento mencionado debería entenderse en relación al Mirage IIICJ de la IAF, tipo de avión por el cual la FACH nunca manifestó interés.

³²⁶ Memorando 18A, 8 de septiembre de 1972, ESTUDIO ADQUISICIÓN F-5E, VIAJE DEL COMANDANTE EN JEFE A LOS EE.UU.

xxii. Los programas PEACE ANDES

Durante el segundo semestre de 1972, el agregado aéreo en Washington fue contactado por oficiales de alta graduación de la USAF para hacerle saber el interés que había en vender a Chile una cantidad de aviones de ataque ligero y contrainsurgencia Cessna A-37B Dragonfly. Estas aeronaves habían prestado servicio en la reciente guerra en Vietnam y las opiniones de estadounidenses y survietnamitas acerca de su desempeño en el sudeste asiático eran muy positivas, principalmente por su amplia capacidad de carga bélica, alcance operativo, simplicidad de empleo y mantenimiento, y por ser un paso que se estimaba lógico para aquellos países que ya utilizaban el entrenador Cessna T-37B/C y deseaban dar el salto a una versión superior, artillada en origen y con diversas capacidades tácticas. En la misma época, Chile también estaba explorando la posibilidad de adquirir unos aviones similares, produciéndose una oferta por dieciséis bimotores suecos SAAB 105.

Ayudaría a la decisión institucional respecto de la nueva adquisición el hecho de que el 28 de febrero de 1973 Chile suscribiera un convenio con EE.UU., logrando acceso a otra importante línea de crédito en dólares para –vía sistema FMS– la adquisición de equipamiento para el Ejército y la Fuerza Aérea. Además, las noticias acerca del financiamiento que tenía que otorgar Suecia para la compra de los SAAB 105 decían que el tema se veía difícil, lo que finalmente decantó en una negativa en junio siguiente del organismo estatal sueco que visaba los créditos para exportaciones industriales de ese país, entidad que no dio su autorización para el trato.

Actuando rápido, a los iniciales ofrecimientos estadounidenses de 1972 por los Dragonfly siguió, al año siguiente, el que la USAF manifestara su predisposición e interés por enviar a Chile una completa comisión de oficiales que apoyara los temas de instalación y logísticos necesarios antes de la eventual llegada de esos aviones³²⁷. Luego, el 8 de mayo de 1973, la Fuerza Aérea fue autorizada por el CONSUDENA para adquirir los que serían los primeros dieciséis de estos reactores bimotores de ataque en entrar en servicio en Chile, con cargo al crédito mencionado. Este fue el denominado PROYECTO PEACE ANDES I.

La llegada de los A-37B, programada para completarse progresivamente entre marzo y octubre de 1975, obligó a la Fuerza Aérea a acelerar la completa habilitación de la base aérea iquiqueña de Los Cóndores-Chucumata, de tal forma de que esta estuviera en totales condiciones operacionales y administrativas a contar del 1 de enero de 1975³²⁸.

³²⁷ Carta, 8 de marzo de 1973, del Jefe de Misión Aérea en Washington al CJFA.

³²⁸ Oficio, 3 de octubre de 1973, INFORMA SOBRE CONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN DE LA BASE AÉREA DE CHUCUMATA, del JEMGFA al Comando Logístico.

El acuerdo con los estadounidenses no pudo llegar en un momento más oportuno, pues la institución también necesitaba con urgencia adquirir más entrenadores T-37, para lo cual, precisamente, se había estudiado, en su momento, el trato con la SAAB. Previsoriamente, y en forma paralela al acuerdo en curso por los Dragonfly, la Fuerza Aérea estaba haciendo las gestiones con EE.UU. y la fábrica Cessna para sumar igual cantidad de entrenadores T-37C nuevos. Sin embargo, esta alternativa también se frustró, principalmente debido al financiamiento y plazos exigidos por la Cessna. El problema, finalmente, pudo ser superado con la petición que hizo el Estado Mayor General a la MANA el 5 de abril de 1973, para conseguir aviones del inventario activo de la USAF³²⁹. Esta fuerza aérea ofreció, entonces, ocho unidades de sus T-37B, y en sesión de 7 de agosto siguiente el CONSUDENA autorizó su adquisición³³⁰. Esto fue conocido como el PROYECTO PEACE ANDES II, y los aviones fueron obtenidos vía compra directa a través del sistema FMS³³¹. Hacia diciembre de 1973 se produciría un nuevo requerimiento interno en la Fuerza Aérea para continuar con las compras de T-37, así como para especificar los trámites que involucraría "*la posible compra de los aviones F-5E*"³³².



El Cessna T-37B J-386 (59-0258) fue el primer avión del conjunto de ocho similares adquiridos a través del programa Peace Andes II, de 1973

Mientras todo esto ocurría, la situación general del país había llegado a extremos críticos. El 11 de septiembre de 1973 las Fuerzas Armadas derrocarían al gobierno de Salvador Allende, estableciéndose inicialmente una Junta de Gobierno en los poderes ejecutivo y legislativo. Desde el punto de vista de las relaciones vecinales, en este nuevo período se esperaba la llegada de tiempos críticos, a propósito de la conmemoración en 1979 del primer centenario de la Guerra del Pacífico y, además, de lo que era visto en Santiago como un desatado armamentismo reivindicacionista peruano. En este sentido, la

³²⁹ Carta de 5 de abril de 1973, SOBRE ADQUISICIÓN DE MATERIAL DE INSTRUCCIÓN, de la JEMGFA a la MANA.

³³⁰ Acta N° 516, CONSUDENA, 7 de agosto de 1973.

³³¹ Oficio, 9 de julio de 1973, crédito FMS año 1973, del JEMDN al MINDEF.

³³² Oficio, 19 de diciembre de 1973, INTERÉS DE LA FUERZA AÉREA POR ADQUIRIR NUEVO MATERIAL DE VUELO Y ARMAMENTO, del Comando Logístico al EMGFA.

Fuerza Aérea continuaría con sus planes de desarrollo y, además, buscaría decididamente fortalecerse como un instrumento estratégico de disuasión creíble, capaz de estar en condiciones de enfrentar un conflicto bélico en el frente norte. Por su parte, el dilatado diferendo con Argentina por el Beagle había sido sometido en 1971 a un mecanismo de solución pacífica de controversias, consistente en el arbitraje que cinco jueces de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, cuyo fallo debía ser ratificado y comunicado a las partes por la soberana británica.

A junio de 1973, la siguiente era la visión general del estado del inventario aéreo:

Inventario FACH en junio de 1973	
Tipo de avión	Dotación
Lockheed C-130H	1
Douglas DC-6B	6
Douglas C-47/DC-3	12
Grumman HU-16B	6
De Havilland Canada DHC-6	7
Beechcraft 99A	9
Beechcraft C50	4
Beechcraft C-45/D18S	14
North American T-6G	4
Beechcraft B45 (T-34)	38
Cessna O-1A (L-19A)	4
Cessna 182 (L-18)	4
HS Hunter Mk.71, Mk.71A y Mk.72	27
Lockheed T-33/RT-33	9
Cessna T-37B/C	13
De Havilland Vampire	1
Bell UH-1D/H	12
Sikorsky S-55C	6
Hiller UH-12SL-4	3
Hiller UH-12E	4
Bell 47D-1	1
Aérospatiale SA.330J	1
FUENTE: SÍNTESIS ESTADÍSTICA DEL PRIMER SEMESTRE DE 1973, DIRECCIÓN DE LOS SERVICIOS, 23/4/ 1974.	

xxiii. El gobierno militar, desde 1973

El establecimiento del gobierno militar, y luego de la debida consideración de la situación internacional vecinal y el progresivo aumento de las tensiones con Perú, trajo un incremento inicial de la inversión en defensa y la necesidad de hacerse cargo de una serie de morosidades por las adquisiciones de equipos

hechas por Chile en el extranjero³³³. Por medio del Decreto Ley N° 239, que modificó la Ley N° 13.196 del Cobre, se dispusieron importantes medidas³³⁴:

1. Que la fuente de financiamiento sería el 10% de las ventas totales de cobre de la Gran Minería;
2. Que habría un sistema de distribución por tercios para las ramas de las Fuerzas Armadas;
3. Que cada fuerza debía efectuar un aporte para los proyectos conjuntos;
4. Que se autorizaba un aporte especial de más de cien millones de dólares para 1974.

Aun cuando las nuevas autoridades en Santiago buscaron el realineamiento estratégico con Occidente, la visión internacional que había del cambio de gobierno no era favorable. A poco andar, y por diversas causas, las relaciones con las principales potencias se enfriarían progresivamente, dificultando el acceso a créditos y equipos de defensa con los cuales intentar superar en forma no tan onerosa el tradicional atraso y carencia de medios en materia militar. La apreciación internacional de la falta de libertades políticas y de las violaciones a los derechos humanos haría que se dejaran caer sobre Chile diversos embargos internacionales y que cayeran a niveles muy bajos las relaciones diplomáticas con los países habitualmente proveedores. Además, a la caótica situación económica heredada del gobierno anterior, se sumó una recesión internacional a contar de 1974, la baja de las exportaciones de cobre y la crisis del petróleo iniciada en 1973 como secuencia del apoyo estadounidense a Israel durante la guerra de Yom Kippur³³⁵.

xxiv. La Fuerza Aérea a contar de 1974

Poco antes de los sucesos del martes 11 de septiembre de 1973, un nuevo comandante en jefe había asumido en la Fuerza Aérea. En agosto de ese año, los jefes de las FF.AA. habían sido designados por el presidente Allende en distintos puestos ministeriales, correspondiéndole al general del aire César Ruiz Danyau la cartera de Obras Públicas y Transporte. La principal tarea que este alto oficial debió asumir una vez instalado en su cargo político fue hacer frente a un dilatado paro que, desde julio de ese año, llevaba adelante la Confederación de Dueños de Camiones, asociación gremial que, como medida de presión contra el gobierno, estaba bloqueando con sus vehículos numerosos puntos clave de la carretera Panamericana, entre Puerto Montt y Arica. Como el general Ruiz no pudiera finalmente aplacar esta crisis, el 18 de agosto se vio obligado a renunciar, asumiendo en la Comandancia en Jefe el general Gustavo

³³³ MENESES, Op. Cit., p. 60.

³³⁴ NAVARRO, Op. Cit., pp. 52 y ss. En 1975, la Ley N° 13.196 sería nuevamente modificada por el DL 1.530, que estableció como base de cálculo el 10% de las ventas totales de Codelco.

³³⁵ MENESES, Op. Cit., p. 60 y 61. Este trabajo contiene interesantes reflexiones acerca de los niveles del gasto militar sudamericano de esos años.

Leigh Guzmán, quien estaría en el cargo de la institución hasta los sucesos de julio de 1978.

Durante los primeros meses del gobierno militar, continuaron los positivos contactos con la USAF y con el Departamento de Estado. A fines de 1973, el jefe del Comando Logístico, general de brigada aérea (A) José Martini Lema, hizo una visita a EE.UU. donde, junto con la Misión Aérea chilena en Washington, revisó todos los proyectos que estaban en curso con ese país, reuniéndose con autoridades locales para los mismos fines³³⁶. También asistió a unidades operativas de la USAF en el área referida a los aviones de ataque A-37B³³⁷. Como consecuencia de este viaje, uno de los primeros ofrecimientos que hizo la USAF fue el de otras ocho unidades de sus entrenadores T-37B, a ser entregados en marzo de 1974. También se manifestó dispuesta a transferir nueve monomotores Cessna T-41A, igualmente de sus inventarios, y para gestionar la entrega por parte de la fábrica de otros dieciséis aviones similares. Así mismo, no puso objeción para transferir diez Bell UH-1H y las armas que estos helicópteros necesitaran. Todo debería solicitarse formalmente por la Fuerza Aérea, de acuerdo a los procedimientos habituales. Ante este ofrecimiento, el nuevo embajador en Washington recibió la instrucción de comunicar el interés chileno y de –incluso– intentar obtener otras ocho unidades adicionales de los T-37B y otras diez unidades de los Bell UH-1H³³⁸.



El primer Cessna T-41A (172F) de la Fuerza Aérea, número de serie 17252968

Aun con este apoyo inicial de la USAF, estaba en plena evolución el tema de la transferencia de material sofisticado. En este sentido, algunos meses antes la prensa internacional ya había dado pistas de que Washington pensaba

³³⁶ Oficio, 19 de noviembre de 1973, REMITE PROGRAMA DE TRABAJO Y ACTIVIDADES EN VISITA A LA MISIÓN AÉREA EN WASHINGTON, del Comando Logístico al CJFA.

³³⁷ La influencia y efectos en América latina de la revolución cubana de 1953-1959 y del acercamiento de La Habana a la URSS luego de la frustrada invasión a Cuba por Bahía Cochinos patrocinada por John Kennedy en 1961, fue tal que Washington limitó las ayudas militares a los países del continente principalmente a temas de contrainsurgencia o defensa interna, como rol principal deseado para que ejecutaran las FF.AA. de tales países. Las expropiaciones nacionalistas llevadas a cabo en los 60 y 70 por países de la región, no ayudaron en nada a mantener a EE.UU. contento y tranquilo en sus relaciones con los países que las decretaron.

³³⁸ Oficio, 19 de diciembre de 1973, INTERÉS DE LA FUERZA AÉREA POR ADQUIRIR NUEVO MATERIAL DE VUELO Y ARMAMENTO, del Comando Logístico al EMGFA.

levantar las restricciones de siempre. Según recogió la edición de *El Mercurio* del 7 de junio de 1973, EE.UU. daba luces de querer vender sus nuevos cazas F-5E a Chile y a otras cuatro naciones sudamericanas:

El Departamento de Estado anunció oficialmente hoy (6 de junio) que EE.UU. desea vender aviones F-5 a Chile y otras cuatro naciones sudamericanas, aun cuando Chile no haya pagado las compensaciones que reclaman las firmas cupríferas nacionalizadas. El vocero del Departamento de Estado, Charles W. Bray, reafirmó las declaraciones del secretario de Estado William P. Rogers, en el sentido de querer vender a Chile, Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela los aviones de guerra. El giro en la tradicional política norteamericana respecto a la transferencia de armas a países de la región se explica por la competencia creciente planteada en este campo por los países de Europa occidental, particularmente Francia y Gran Bretaña, que han transferido más de 80 Mirage y más de 40 Hawker Hunter. «Parece que durante los últimos 5 o 6 años hemos estado golpeando la cabeza contra la pared, y como nuestra política de limitar las ventas militares no ha tenido los resultados esperados, nos parece un poco tonto estar empeñados en mantenerla».

Pocos días después, el mismo periódico nacional quiso obtener la versión de las autoridades chilenas. En su edición del 9 de junio consignó:

SE CONSIDERA COMPRA DE 16 CAZAS F-5 A LOS EE.UU.

Ayer se supo en el Ministerio de Defensa del interés en la operación, confirmando que el Departamento de Estado accede aun cuando no se han pagado las compensaciones exigidas por las empresas de ese país.

Así las cosas, pronto habría novedades en estas materias.

xxv. Proyectos fundamentales

La Fuerza Aérea pronto iniciaría una serie de proyectos y programas a concretar en forma urgente para potenciar los medios bélicos disponibles y actualizar algunas áreas específicas. En tal sentido, interesante resulta conocer de primera fuente la versión de un protagonista de esos días.

Antes de los eventos de septiembre de 1973 yo era comandante de grupo, egresado de la Academia de Guerra Aérea, y estaba estudiando en el Royal Air Force Staff College, en Bracknell. Allí coincidí con el coronel Fernando Matthei, quien entonces era el agregado aeronáutico en Inglaterra. Matthei era un hombre muy versado, muy culto, y había sido mi profesor de Estrategia Aérea e Historia de la Guerra Aérea en mi curso de Estado Mayor

en la AGA, cuando esta academia aún estaba en la avenida Macul, en Santiago.

En Londres solíamos compartir tiempos libres y conversábamos acerca del estado de nuestra Fuerza Aérea. La visión que teníamos era que esta, por mandato constitucional, tenía una postura estratégica defensiva, puesto que nuestro país no tenía ninguna pretensión respecto de territorios de los países vecinos, pero que en el fondo no tenía suficiente capacidad para hacer disuasión. Era una fuerza aérea dedicada solo a operaciones diurnas y con capacidad de combate muy relativa, sin control del espacio aéreo nacional, sin radares. Ya habían llegado los cazabombarderos Hunter, los que daban algunas buenas capacidades tácticas, pero que estaban atrasados respecto del material superior que operaban las fuerzas aéreas vecinas, ya con aviones supersónicos y con otro armamento. Sin embargo, a nivel estratégico no había un diseño de nuestra Fuerza Aérea para que cumpliera con el objetivo irrenunciable que el país le entregaba: la defensa del territorio nacional.

En materia de organización, una de las varias alternativas conversadas fue reemplazar la estructura de Alas por Brigadas. Si bien la brigada era un concepto propio de ejércitos de tierra, permitía establecer buenos grados de independencia de cada entidad mayor de la FACH, dejando el Ala para la gestión logística. La idea era darle libertad al comandante operativo.

A comienzos de 1974 no teníamos aviones supersónicos, misiles aire-aire, ni suficientes aviones de reconocimiento. La inteligencia de sensores tampoco existía, no había radares. Incluso, más de alguien pensaba que tener misiles aire-aire era algo aún muy difícil de conseguir.

Alguna de las experiencias que le compartí al coronel Matthei en Inglaterra fue la que yo había obtenido de un compañero de curso en Bracknell, el oficial representante de la Fuerza Aérea Jordana. Este me explicó cómo ellos habían logrado levantar la moral de sus pilotos de combate ante las constantes incursiones de pilotos israelíes, quienes volaban casi a voluntad por los cielos del Medio Oriente. Los jordanos estudiaron la instalación de misiles en sus Hawker Hunter, con el apoyo de EE.UU., y lograron formar dos escuadrones con misiles AIM-9B Sidewinder; además, se apoyaron en radares de vigilancia del espacio aéreo, lo que les permitió tener a una o dos patrullas aéreas de combate en alerta permanentemente.

Matthei me dijo que había que formar un equipo de trabajo en Santiago, para poner en práctica algunas ideas y así alcanzar nuevos objetivos en la institución.

En enero de 1974 volví a Chile como coronel y profesor de la AGA. Por su parte, el coronel Matthei asumió como jefe del Departamento de Planes. En esta época nos juntamos de nuevo y se reactivó la idea de hacer las nuevas tareas, de acuerdo con mandato explícito del comandante en jefe, el general Gustavo Leigh, quien estaba en la Junta de Gobierno. Nos apoyó en esta tarea el comandante de grupo Daniel Reveco Valenzuela y luego se sumó el general José Martini Lema, un oficial superior muy cercano a

Matthei, un verdadero empecinado logístico, muy estricto, muy profíscal y cuidadoso con las platas, quien aportó muchísimo.

La idea era asumir una serie de tareas que entonces fueron calificadas de urgentes. Ver el tema de los radares, estudiar el equipamiento de misiles de combate aéreo para los aviones, la posibilidad de incursionar en el tema del reabastecimiento en vuelo para estar en condiciones de cambiar rápidamente de frentes estratégicos; todos eran temas muy complejos e inéditos.

Pronto se tomarían una serie de medidas en varias direcciones. Se consiguió la compra de los cazas F-5E para el tema de defensa aérea, y yo mismo quedé en 1974 como jefe de este proyecto. En cuanto al tema de los radares, queríamos unidades fijas de vigilancia y control del espacio aéreo y radares móviles de protección de base. En este sentido, pronto hubo contacto con el representante de los israelíes de la empresa ELTA Electronics. También en 1974 comenzamos a diseñar el tema de las pistas de redespliegue en el norte, y de esto saldrían las instalaciones de las pistas de redespliegue en esa zona del país. Además, se consideró necesario fortalecer la base de Iquique, para así ganar radio de acción para nuestros aviones. No cabía considerar algo en Arica, porque habríamos quedado al alcance de la artillería adversaria. Siempre se diseñó para la eventualidad de una Hipótesis Vecinal 2, aunque la HV3 estaba siempre presente.

GBA (A) Sergio Contardo Flores³³⁹

El propio general Matthei relató lo que pensaba en esos días en que la amenaza peruana estaba vigente y la estrategia a adoptar³⁴⁰:

Al igual que el Ejército, la Fuerza Aérea estaba dispersa a través de todo el país, con un criterio guarnicional. Tenía bases pequeñas en todas partes y los treinta Hunter se habían dividido entre Antofagasta, Santiago y Puerto Montt.

Pero faltaban equipos, repuestos y especialistas, sobre todo en mantenimiento, porque se requiere mucho tiempo para formar a un buen inspector de estos últimos. Siendo los que revisan los aviones, constituyen una parte clave de cualquier base aérea.

De manera que estudiamos bien la situación y dijimos: 'Chile tiene una sola escuadra y no puede dividirla. Si el conflicto es en el norte, se irá al norte; si el conflicto es en el sur, se irá al sur; si es en ambas partes, tendrá que decidir adónde va primero'. Y como en ese momento el problema estaba en el norte, ¡al norte nos vamos!, olvidándonos de todo lo demás. Esa fue la estrategia que propusimos. Como teníamos la mitad del presupuesto de la Marina y mucho menos que la mitad del presupuesto del Ejército, nos daba apenas para una sola fuerza de combate.

³³⁹ Entrevista realizada en la AGA el 7 de junio de 2018 por el GBA (A) Juan José Soto Palomino. La versión es coincidente, en general, con lo expresado por el GDA Fernando Matthei en ARANCIBIA, P. y DE LA MAZA, I. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 182 y 187, La Tercera-Mondadori.

³⁴⁰ En ARANCIBIA, P. y DE LA MAZA, I. (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 191. La Tercera-Mondadori.

xxvi. Radares, misiles y bases

En los primeros meses de 1974, la Fuerza Aérea se comunicó con el Ministerio de Defensa de Israel para que esta entidad gubernamental estudiara la posibilidad de satisfacer determinadas demandas de material militar por parte de Chile. Analizada la serie de propuestas presentadas, en abril de ese mismo año la Fuerza Aérea manifestó³⁴¹ su interés en la compra del misil aire-aire Shafrir Mk.2 para dotar a algunos de sus Hawker Hunter, solicitando el envío a Santiago de una comisión técnica. De igual manera, la institución recibió una oferta por radares de la fabricante ELTA. Israel también ofreció entregar cuatro decenas de piezas de artillería antiaérea Hispano-Suiza HS.661 de 30mm, aunque el trato no se concretó debido a que los oferentes no pudieron garantizar la entrega de toda la munición requerida. A junio del mismo año, el acuerdo por los misiles y radares estaba en sus etapas finales. La comisión israelí arribó en agosto siguiente y, a poco andar, se programaron en Chile las fechas para que los especialistas extranjeros impartieran los respectivos cursos de empleo para pilotos y personal técnico³⁴².



Misil aire-aire Shafrir en Hunter Mk.71 del Grupo de Aviación N° 9

En cuanto al proyecto de instalación del misil aire-aire Shafrir Mk.2 –conocido como PROGRAMA TRAUCO–, inicialmente significó una división de roles en

³⁴¹ Carta, 4 de abril de 1974, SOBRE OFERTAS PRESENTADAS, de la CJFA al Agregado de las FF.AA. de Israel.

³⁴² Oficio, 24 de junio de 1974, SOLICITA PROGRAMACIÓN DE CURSOS SISTEMA SHAFRIR, del Comando Logístico al JE-MGFA.

el empleo de las unidades de Hawker Hunter disponibles³⁴³. Luego de que el 2 de agosto de 1975 volara en Chile por primera vez un Hunter con misiles Shafrir, y el 9 de agosto se hicieran los primeros dos disparos en vuelo desde este prototipo, en septiembre de este mismo año se autorizó la instalación de todo lo necesario en un conjunto de doce Hunter monoplazas pertenecientes al Grupo N° 9, para que esta unidad asumiera tareas de defensa aérea como cometido principal. El proyecto estaría completamente ejecutado en abril de 1977. En este último año, la Fuerza Aérea también habría recibido todos sus nuevos cazas F-5E/F desde EE.UU., los que entrarían en servicio con el Grupo N° 7, unidad que debería trasladarse desde su base en Los Cerrillos hacia Cerro Moreno y entregarle su anterior dotación de Hunter al Grupo N° 8, el que ya operaba desde allí. Se consolidaría así en la base antofagastina un poderoso conjunto de unidades tácticas, que, en lo referido a aviones, quedaría de la siguiente manera³⁴⁴:

1. Grupo N° 7, de caza defensa, con quince F-5E y tres F-5F;
2. Grupo N° 8, de instrucción, ataque y reconocimiento, con dieciocho Hawker Hunter;
3. Grupo N° 9, de caza defensa, con doce Hawker Hunter/Shafir.

En mayo de 1974 se decidió acelerar las negociaciones para la compra urgente de un radar TEXAS INSTRUMENT ASR-7. Este equipo, calificado como radar de vigilancia para tráfico aeronáutico civil, también tenía aplicación como radar secundario de vigilancia militar gracias a su sistema de identificación IFF (*amigo o enemigo*). Además, se garantizó su pronta entrega, factor que ciertamente influyó en su elección. Una vez que este equipo fuera recibido, sería instalado en las cercanías de Antofagasta y su operación entregada en noviembre de 1975 al Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 31 creado al efecto³⁴⁵. Este radar ayudaría a preparar a las tripulaciones necesarias para atender la llegada de los otros radares de vigilancia aérea contemplados en el plan, siendo estos los israelíes Elta EL/M-2205, cuyo contrato de compra fue suscrito el 26 de noviembre de 1974³⁴⁶. Los radares israelíes entraron en funcionamiento entre el segundo semestre de 1976 y el primer trimestre de 1977, siendo instalados en distintas localidades nortinas. En forma paralela, desde 1975 también se avanzaría diligentemente en el proyecto de enlazar adecuadamente estos equipos de detección con cada uno de los Centros de Operaciones Aéreas (COA) establecidos en las bases aéreas de Antofagasta e Iquique, para presentar en las estaciones de trabajo de dichos centros toda la

³⁴³ Sesenta misiles completos y sus lanzadores fueron adquiridos inicialmente en Israel, los que en 1978 estarían distribuidos en arsenales situados en Puerto Montt y Punta Arenas, bases desde las cuales se trasladaron los Hawker Hunter del Grupo N° 9 de la FACH.

³⁴⁴ Oficio, 9 de septiembre de 1975, SOBRE EQUIPAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE MATERIAL HAWKER HUNTER, del JEMG al Comando Logístico.

³⁴⁵ Esta unidad especializada fue creada por Decreto Supremo N° 861 de 14 de octubre de 1974.

³⁴⁶ Oficio, 23 de mayo de 1974, SOBRE PROPOSICIÓN DE DECRETOS PARA NOMBRAMIENTO DE REPRESENTANTES DE LA FACH EN SUSCRIPCIÓN DE CONTRATOS, del JEMGFA a la Dirección de los Servicios.

información requerida para el adecuado desarrollo y ejecución de las salidas tácticas y los asuntos de alarma y control.

El tema de los radares era fundamental para poder vigilar el espacio aéreo nacional –en este caso, el del norte– habida consideración de la vigencia de la Hipótesis Vecinal ²³⁴⁷. Así, la adquisición de los primeros cuatro equipos mencionados permitió dar los primeros pasos para ejercer vigilancia y control desde Antofagasta hasta Arica. Adicionalmente, al año siguiente –en 1975– ya estaban en marcha los primeros estudios para adquirir –en lo posible durante 1976– un cuarto radar para instalar inicialmente en las cercanías de Iquique, de gran alcance y prestaciones, para aprovechar de mejor forma las capacidades ya logradas, cubrir de mejor manera los requerimientos militares, y para el más adecuado aprovechamiento conjunto con el Ejército y la Armada³⁴⁸. Sin embargo, hacia 1980 aún se analizaba el tipo de radar a adquirir en tal sentido.

A pesar de que las autoridades de la Fuerza Aérea estaban en pleno conocimiento de que las capacidades radáricas eran necesarias en todo el territorio nacional –incluyendo las zonas sur y austral–, dificultades financieras impidieron la concreción del proyecto como originalmente fue concebido. Así, el plan de radarización tuvo que diseñarse para ser cumplido en fases, y en este sentido se mostró bien ejecutado en la medida que lo urgente –debido a las condiciones internacionales que vivía Chile– era fortalecer el frente norte³⁴⁹. Las bases de Santiago, Chabunco y El Tepual –en ese orden– deberían esperar, aun cuando los especialistas estaban absolutamente conscientes de algunos riesgos tácticos que se corrían, sobre todo en Puerto Montt, donde aún operaba el Grupo N° 9 con material Hunter³⁵⁰.

En 1978 también se efectuó la compra en Israel de los primeros radares tácticos de corto alcance ELTA EL-2106, para ser empleados por la artillería antiaérea y con excelentes prestaciones en materia de detección y alarma temprana cercana. El primero de estos, sin embargo, recién entró en servicio en Chabunco en el segundo semestre de 1979, una vez que lo más tenso de la crisis con Argentina había cesado y el problema vecinal se encontraba radicado en manos del mediador papal.

³⁴⁷ Oficio, 18 de marzo de 1974, ORDENA MEDIDAS ALISTAMIENTO OPERATIVO (FRENTE NORTE), del CJFA al Comando de Combate.

³⁴⁸ Oficio, 21 de noviembre de 1975, SOBRE ESTUDIO PARA APROVECHAMIENTO DE LOS RADARES EN EL TONC, del JEMGFA al JEMDN.

³⁴⁹ El 8 de marzo de 1974 la Junta de Gobierno / CONSUSENA adoptó una serie de medidas ejecutivas para encarar la amenaza a la soberanía nacional creada por el Perú. Una de ellas fue la creación, antes del 1 de abril de 1974, de la Región Militar Norte, la que debería pasar a constituir el TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO en caso de peligro de guerra. Se dio, así mismo, prioridad al Norte Grande en la acción de los frentes y se ordenó buscar pronta solución a las principales vulnerabilidades detectadas. En oficio, 18 de marzo de 1974, del CJFA a la Dirección General de Personal.

³⁵⁰ Oficio, 29 de octubre de 1974, COMUNICA IMPOSIBILIDAD DE EQUIPAMIENTO GCA SOLICITADO, del JEMGFA al Comando de Combate. El tema de la operación de los Hunter en una zona meteorológicamente tan compleja como Puerto Montt también perdió dramatismo debido a que el Grupo N° 9 y sus aviones serían trasladados al norte, dejando en El Tepual solo a los Twin Otter del Grupo N° 5, mejor adaptados a las habituales operaciones sin techo y sin visibilidad.

También para después de la crisis quedó el arribo del primer radar de vigilancia aérea para Magallanes, suscribiéndose en enero de 1979 la compra de un equipo francés Thomson CSF LP-G23M para su empleo por la Dirección General de Aeronáutica Civil chilena. Este importante activo entraría en servicio efectivo en el cerro Mirador, de Punta Arenas, en el segundo semestre de dicho año. Otro equipo Thomson LP-23K, de empleo civil, se adquiriría para su uso en el norte también en 1979, entrando en servicio en 1981.

En cuanto al proyecto de ubicación y establecimiento de una serie de pistas alternativas de despliegue de los medios aéreos de combate, esto comenzó a fructificar a fines de marzo de 1974, oportunidad en la cual una comisión del Comando de Combate se constituyó en el norte para reconocer los mejores terrenos en los cuales estas instalaciones podrían ser levantadas. Para esto se contó con la experiencia operacional de los jefes de las unidades tácticas, quienes participaron de los estudios³⁵¹. Así mismo, se estudió la posibilidad de que algunos tramos de las carreteras de la zona norte pudieran ser empleados en operaciones de emergencia. Todo esto era de gran importancia en la medida que las bases de Antofagasta e Iquique eran aeródromos de carácter mixto –es decir, no exclusivamente militares– y había que asegurar la supervivencia del material aéreo en caso de conflicto, pero también asegurar para los tiempos de paz una serie de bases secundarias en las cuales el entrenamiento pudiera desarrollarse con las menores interferencias a las habituales operaciones aerocomerciales que se desarrollaban en los terminales principales.

Junto con el levantamiento de la nueva base aérea de Chucumata, en Iquique, también comenzó el desarrollo de bases aéreas en el interior de las regiones del norte, en el desierto mismo. Esto fue por la situación de crisis iniciada por Perú, y porque estábamos conscientes de que los últimos gobiernos peruanos habían hecho esfuerzos importantes en adquirir material de guerra para potenciar sus fuerzas armadas.

En este sentido, además de la construcción de pistas, se desarrollarían instalaciones bajo tierra para permitir la protección y descanso de las tripulaciones. Posteriormente, se procedió a adecuar determinada zona de la carretera para permitir la operación de aeronaves.

Al mismo tiempo de construir bases de redespliegue, se previó la adquisición de un hotel en el sector de Pica, para alojamiento y recuperación de personas lesionadas.

A continuación, se desarrolló la pista de Victoria, con el propósito de apoyar operaciones de apoyo al combate. Finalmente, se potenció la pista de Calama.

Todo lo anterior, permitía contar con una infraestructura operativa y logística, complementada con una moderna red de

³⁵¹ Oficio, 3 de abril de 1974, INFORMA SOBRE VISITA A ZONA NORTE, del comandante del Comando de Combate al CJFA.

radares y de comunicaciones, para enfrentar una situación de conflicto en la zona norte, como se esperaba.

Para apoyar el trabajo de los radares frente a posibles incursiones aéreas desde el norte, se implementó una red de observadores terrestres.

El hecho de contar con diferentes bases con apoyo logístico permitió desarrollar muchos despliegues y ejercicios, logrando un muy buen nivel de entrenamiento de las tripulaciones de combate y de las actividades logísticas. Inicialmente, las tripulaciones tenían habitabilidad en carpas; posteriormente fueron mejorando las condiciones de alojamiento y el servicio de alimentación.

En ese tiempo tenía directa relación con el intendente de la Primera Región del país, el general Carlos Forestier. Por lo tanto, disponía de bastante libertad acción para desarrollar e implementar estas obras de infraestructura, pues estaban en concordancia con la situación hostil en que estaba empeñado el Perú en contra nuestra.

GBA Benjamín Opazo Brull³⁵²

xxvii. PEACE LLAMA y PEACE ANDES III Y IV

Las positivas noticias del año anterior relacionadas con el cambio de política estadounidense en relación con la transferencia de aviones modernos tuvieron eco en Chile en la medida que la Fuerza Aérea decidió adquirir un grupo de cazas interceptores Northrop F-5E Tiger II, nuevos de fábrica.

Luego de que el 25 de abril de 1974 EE.UU. autorizara la venta de los F-5E y equipos de apoyo, el 15 de mayo siguiente la Fuerza Aérea formalizó ante el Departamento de Defensa la firma de la carta oferta. El 25 de junio la institución solicitó al CONSUDENA la autorización de rigor para adquirir vía FMS un total de dieciocho de estos aviones –todos monoplazas–, más apoyo de equipos y repuestos, considerando un ítem especial para el incremento del nivel de repuestos, todo calculado para mantener operaciones por un periodo mínimo de dos años³⁵³. Esta operación fue conocida como PROGRAMA PEACE LLAMA.

Luego de que a mediados de año no fructificara la adquisición de seis biplazas F-5B en la Fuerza Aérea Española³⁵⁴, en diciembre de 1974 se suscribió una modificación al contrato original con EE.UU., la que reformularía la cantidad y tipos de los aviones a recibir por Chile, quedando en quince monoplazas y la opción por tres biplazas F-5F, ascendiendo el total siempre a dieciocho aeronaves³⁵⁵.

³⁵² Entrevista de 2 de abril de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino e Iván Siminic.

³⁵³ Acta CONSUDENA de 28 de junio de 1974.

³⁵⁴ Carta 26 de junio de 1974, del ministro del Aire de España al CJFA.

³⁵⁵ La orden de cambiar el pedido fue emitida para hacerse antes de julio de 1974. El 24 de septiembre se solicitó al CONSUDENA la dictación del decreto supremo que autorizara la compra de los quince F-5E y tres F-5F. Sin

Los primeros cuatro F-5E aviones arribarían a Santiago en julio de 1976, y los tres últimos –los F-5F– en enero de 1977. La llegada de estos modernos aviones permitiría cumplir con el plan de asignarlos al Grupo N° 7 para que esta unidad operara desde Antofagasta, y entregar al Ala N° 1/Grupo N° 8 los Hawker Hunter que esta misma unidad operaba desde 1967. Así, la base aérea de Cerro Moreno quedaría con los Grupos N° 7, 8 y 9, repartiéndose estas últimas dos unidades todo el material Hunter disponible en la institución³⁵⁶. Con este plan –y con la instalación del radar en Antofagasta en 1975– el norte quedaba mejor resguardado.

En febrero de 1975 también quedó finiquitada en EE.UU. la tramitación del PROGRAMA PEACE ANDES IV, para la compra de la segunda partida de A-37B, esta vez por dieciocho unidades³⁵⁷. La entrega formal en los EE.UU. de los primeros de estos aviones a los integrantes de la Misión Aérea en Washington se haría el 13 de diciembre de 1976, para ser trasladados en vuelo a Chile poco después³⁵⁸.

De igual manera, se llevó a ejecución el PROGRAMA PEACE ANDES III, por ocho entrenadores T-37B, los que arribarían a Chile en junio de 1975.



Bandada de A-37B sobrevolando el norte de Chile

embargo, en marzo de 1975 aún se especulaba con la idea de que la compra fuera de dieciocho F-5E y tres F-5F, y que las restricciones presupuestarias podrían ser superadas, lo que finalmente no ocurrió. Ver carta 31 de marzo de 1975, SOBRE ADQUISICIÓN DE 18 F-5E Y MANTENCIÓN OPCIÓN POR 3 F-5F, del CJFA al Comando Logístico.

³⁵⁶ DIRECTIVA PARA LA CONVERSIÓN Y TRASLADO DEL GRUPO N° 7 AL ALA N° 1, 4 de febrero de 1976, CJFA.

³⁵⁷ Oficio, 2 de mayo de 1975, PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE AUTORIZA ADQUISICIÓN DE MATERIAL VUELO CASO PEACE ANDES IV Y SOLICITA SU DICTACIÓN, de la CJFA al CONSUDENA.

³⁵⁸ Oficio, 15 de diciembre de 1976, INFORMA SOBRE ENTREGA DE MATERIAL PEACE ANDES IV, del Comando Logístico al Comando de Combate.



F-5F J-817, en fecha cercana posterior a su entrega

xxviii. Washington impone restricciones

La visión que algunos sectores del Congreso estadounidense tenían sobre el reciente cambio de gobierno en Chile y sobre las denuncias de violaciones a los derechos humanos cometidas en el país, hicieron que, a contar de 1974, se hicieran sentir medidas restrictivas en materia de los diversos programas militares que estaban en curso a favor de Chile³⁵⁹.

El tema es interesante, y son varias las aristas a considerar. Las numerosas particularidades y criterios de la relación bilateral de Chile con EE.UU. a contar de septiembre de 1973; el asunto de las vicisitudes legislativas y políticas en el Congreso entre demócratas y republicanos, y sus efectos en los Departamentos de Estado y Defensa; la posición del Salón Oval y sus principales asesores ante la situación política interna de Chile y su relación con el tema de la inminente agresión peruana; etcétera. Sin embargo, ahora solo se intentará dar una visión de conjunto a las restricciones que afectaron a la Fuerza Aérea, especialmente en el camino que esta institución había iniciado para estar en mejores condiciones de defender la integridad territorial de nuestro país durante el lustro previo a 1979.

Algunos documentos disponibles de los archivos históricos del Departamento de Estado norteamericano ayudan a complementar de mejor manera la información general disponible de los hechos referidos³⁶⁰. Lo mismo aportan fuentes que recogen la colección legislativa de EE.UU. y las discusiones propias de la Cámara de Representantes o del Senado de ese país.

En 1974, la administración de Richard Nixon solicitó 88 millones de dólares en ayuda bilateral para Chile (para entregar en el año fiscal 1975), incluyendo más de 20 millones en créditos para ventas de equipos militares. En

³⁵⁹ En estas materias, Argentina también experimentó lo suyo: la enmienda Humphrey-Kennedy, aprobada por el Congreso en febrero de 1977. Esta fue un castigo a las violaciones a los derechos humanos de la dictadura del general Jorge Rafael Videla (1976-1981). Se extendió desde el 1 de octubre de 1978, suspendiendo toda ayuda militar (créditos, donaciones, ventas y licencias de exportación, etcétera). Estuvo vigente hasta entrados los años 90.

³⁶⁰ Disponibles en Office of the Historian, en <https://history.state.gov/>

el proceso de votación, el senador demócrata Edward Kennedy presentó reportes de prensa y de organismos internacionales acerca de la violación de derechos humanos en Chile luego del ascenso del gobierno militar en 1973. El 1 de octubre, el senado votó estrechamente 47 a 41 por terminar la asistencia en seguridad a Chile, a pesar de que se discutió que la medida podría agravar el desbalance armamentista en América latina, dejar a Chile en la indefensión ante Perú, e incluso atrasar el proceso de restablecimiento democrático³⁶¹.

Así, la primera disposición legal restrictiva fue la LEY DE ASISTENCIA EXTERIOR discutida en el Congreso durante 1974. El artículo 25 de este cuerpo legal negó el uso de fondos para la asistencia militar a Chile durante el año fiscal 1975. Cabe decir que el año fiscal (FY) en EE.UU. comprende doce meses, entre el 1 de octubre y el 30 de septiembre del año siguiente. La norma decía³⁶²:

Sin perjuicio de cualquier otra disposición de la ley, el monto total de la asistencia a Chile en virtud de la Ley de Asistencia Exterior de 1961 y la Ley de Ventas Militares Extranjeras durante el Ejercicio Fiscal de 1975 no podrá exceder de 25.000.000 de dólares, ninguno de los cuales podrá ser puesto a disposición con el fin de prestar asistencia militar (incluyendo asistencia de apoyo a la seguridad, ventas, ventas a crédito o garantías, o el suministro por cualquier medio de artículos de defensa en exceso o artículos de las existencias del Departamento de Defensa).

No obstante, y a diferencia de lo esperado por Kennedy y demás promotores, el Departamento de Estado usualmente interpretó la ley en el sentido de que no estaban permitidas las ventas que fueran pagadas en efectivo y que se hicieran en trato directo con las casas fabricantes o proveedoras. Esta forma de ver las cosas no fue compartida por el Departamento de Defensa. De acuerdo con la apreciación de los asesores legales del Pentágono, no cabía firmar nuevos contratos, y los acuerdos ya celebrados en el año fiscal 1975 debían ser caducados o implementados sin garantía de entrega de lo adquirido; es decir, subsistirían los contratos ya negociados y se continuaría manteniendo la prioridad de producción y las cotizaciones de costos firmadas, pero no se harían las entregas antes del levantamiento de las restricciones impuestas por el Congreso.

La situación relativa al veto para 1975 molestó al presidente Gerald Ford (asumido en agosto de 1974, luego de la forzada renuncia de Nixon) y al secretario de Estado Henry Kissinger, preocupados ambos de que se viera afectada la seguridad nacional de Chile en circunstancias de que Perú seguía

³⁶¹ BAWDEN, John R.: *Cutting Off the Dictator: The United States Arms Embargo of the Pinochet Regime, 1974-1988*, en *Journal of Latin American Studies*, Vol. 45, N° 3, August 2013, páginas 513-543. Cambridge University Press.

³⁶² S.3394 Public Law 30/12/1974 — 93rd Congress (1973-1974); información en <https://www.congress.gov>

recibiendo cuantioso abastecimiento militar desde la URSS. Así, durante 1975, la administración Ford no podría entregar asistencia militar a Santiago, pero sí continuó ayudando a Chile en materia de alimentos, fertilizantes, préstamos a través del Banco Mundial, etc.³⁶³

Además, como la norma legal se refería específicamente al apoyo "*durante el año fiscal 1975*", las autoridades políticas y de defensa estadounidenses sabían que, a no ser que se dictaran nuevas leyes de veto para los años fiscales subsiguientes, las ventas y entregas a Chile se normalizarían a contar de septiembre de 1975, para el año fiscal 1976 y posteriores.

La Fuerza Aérea estaba especialmente interesada en la materia. En mayo de 1974 había concretado la firma por la compra de los cazas F-5E a través del programa PEACE LLAMA, y a fines de año se habían celebrado otros dos cruciales contratos asociados, los que bien podían caer dentro de la restricción de la primera enmienda Kennedy.

En efecto, durante 1974, una nueva apreciación de necesidades operacionales por parte de la Fuerza Aérea había redefinido los tipos de aviones a adquirir, de tal forma que el pedido original de dieciocho F-5E se dividiría en quince F-5E y tres F-5F. La segunda contratación adicional decía relación con la compra de los misiles aire-aire AIM-9J Sidewinder, dotación de armas que no había sido considerada en la adquisición principal. Estas modificaciones o contratos adicionales fueron suscritos el 12 de noviembre y el 23 de diciembre de 1974, respectivamente, cuando ya se estaba viviendo el año fiscal 1975.

Según consignan los memorandos políticos que circularon en las más altas esferas de Washington³⁶⁴, la FACH tenía un par de buenos puntos al sostener que estos dos nuevos acuerdos de diciembre de 1974 no eran "*nuevos contratos*", sino que *acuerdos accesorios al trato principal* de compra de los F-5E de mayo de 1974. En el caso de la compra de los misiles suscrita a fines de diciembre, esta era un contrato *relacionado* con el de mayo, pues los aviones sin los misiles derechamente no servían para la finalidad que habían sido adquiridos –la defensa aérea–, y según Kissinger, informando a su presidente, "*... no tenía sentido negar los artículos esenciales sin los cuales el equipo ya comprado era de poca o ninguna utilidad*"³⁶⁵. En esencia, los chilenos sostenían que estas modificaciones posteriores a septiembre de 1974 no eran contratos para nuevos artículos, sino adiciones a los contratos originales, y que, en cualquier caso, la LEY DE ASISTENCIA EXTERIOR DE 1974 debía interpretarse

³⁶³ BAWDEN, John R., Op. Cit., p.525.

³⁶⁴ Memorandum from the President's Assistant for National Security Affairs (Kissinger) to President Ford, Gerald, Washington, May 26, 1975, en <https://history.state.gov/>

³⁶⁵ *Ibid.*

correctamente para permitir las compras en efectivo de acuerdo con el sistema FMS³⁶⁶.

En espera de la solución de estas materias de interpretación legal, la posición del secretario Kissinger quedó clara en numerosos documentos, uno de los cuales sostuvo³⁶⁷:

Los chilenos asumieron correctamente que los F-5 comprados hace menos de un año estarían equipados con el misil Sidewinder y que las piezas de repuesto necesarias para mantener sus buques navales en funcionamiento estarían disponibles. Estoy de acuerdo en que no tiene mucho sentido negar artículos sin los cuales es imposible mantener el equipo comprado anteriormente. Como ustedes saben, el Perú ha seguido recibiendo cantidades muy importantes de equipo militar sofisticado de la Unión Soviética. La reanudación del limitado apoyo del FMS en este momento sería un impulso psicológico para los chilenos y proporcionaría un importante factor estabilizador en esta volátil situación. Más aún, un nuevo elemento de apoyo para la reanudación de las ventas de FMS a Chile ha sido introducido por la carta de 101 congresistas...

En mi opinión, las ventas en efectivo a Chile pueden ser apoyadas bajo la LEY DE ASISTENCIA EXTERIOR DE 1974 y que una reanudación inmediata de las ventas y entregas limitadas de FMS a Chile es de interés nacional.

A enero de 1975, comunicaciones hechas llegar a la embajada chilena en Washington por personeros del Departamento de Estado hacían ver el intrínsgulo legal que esto había ocasionado y sugerían cursos de acción. Según los estadounidenses, por la ley aún se veían afectados "los temas de los dieciocho F-5 adquiridos, el contrato por otros ocho aviones adicionales del mismo tipo y el tema del entrenamiento de tripulaciones aéreas y terrestres"³⁶⁸. Otro documento menciona que los abogados de los Departamentos de Estado y de Defensa se mantuvieron hasta el 1 de julio de 1975 en espera de nuevas modificaciones para la ley del siguiente año fiscal, y estas no se produjeron, por lo que el veto de 1975 caducaría con la nueva ley y se reactivarían las transferencias que a la Armada y a la Fuerza Aérea interesaban³⁶⁹.

Sin embargo, el senador Kennedy volvería a la carga. El 18 de febrero de 1976, en la 94^a legislatura, este acusó ante sus colegas senadores que el presidente Ford había ignorado la voz del Congreso mediante la liberación de

³⁶⁶ Una revisión de los principales argumentos en pro y contra acerca de cómo debía interpretarse la ley en el tema de Chile, se encuentra en Memorandum from the President's Assistant for National Security Affairs (Kissinger) to President Ford, Gerald, Washington, May 26, 1975, en <https://history.state.gov/>

³⁶⁷ En <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76ve11p2/d190>

³⁶⁸ Télex, 26 de febrero de 1975, Embajada Chile en Washington al Gabinete Ministerial. Entre otros aspectos, hace referencia y transcribe texto original en inglés de comunicaciones hechas por Mr. Moak.

³⁶⁹ Memorandum from Stephen Low of the National Security Council Staff to the President's Deputy Assistant for National Security Affairs (Scowcroft), <https://history.state.gov/>

ventas directas por sobre 15 millones de dólares en los seis meses siguientes a la terminación de venta de armas a Chile. Las posturas a favor y en contra de nuevas prohibiciones a Chile fueron numerosas. Finalmente, la nueva enmienda Kennedy pasó por 48 a 39 votos, aunque, para intentar contrarrestarla, el senador republicano Jesse Helms cursó de inmediato después de la votación otra modificación que daba al presidente estadounidense autoridad para levantar el embargo de armas si es que él determinaba que Chile había hecho progresos en el área de los derechos humanos.

El 3 de marzo de 1976, la Casa de Representantes (HR 11963) discutió la nueva FOREIGN ASSISTANCE BILL. Con relación a Chile, la ley vetó la asistencia de seguridad, pero mantuvo el acceso a armas si es que se pagaba por ellas al contado. Este punto específico se intentó revertir, pero algunos diputados dijeron que no se estaba experimentando en el vacío, que había que considerar la situación internacional regional. Incluso, un grupo de representantes sostuvo que los fabricantes europeos no serían proveedores de armas confiables para Chile, y que en tales términos Santiago no sería capaz de detener la agresión peruana³⁷⁰. La ley entró en vigor a fines de junio.

Una carta de 28 de mayo de 1976, del Chief of Staff de la USAF al comandante en jefe de la Fuerza Aérea³⁷¹, le decía a este último que se verían afectadas las futuras ventas vía FMS y que se mantendrían en compás de espera las últimas entregas a Chile derivadas del Programa PEACE LLAMA, específicamente los tres entrenadores de combate F-5F, el Programa de Mejora de Componentes, la entrega de municiones convencionales y algunos componentes de los misiles AIM-9J. También se vería afectado el Programa PEACE ANDES IV –referido a la segunda partida de aviones A-37B–, la entrega de equipo de apoyo terrestre, municiones, motores de repuesto y servicio técnico.

La situación del inventario institucional de los misiles AIM-9J podía llegar a tener aristas preocupantes para la Fuerza Aérea. Del centenar de unidades adquiridas³⁷², en el primer semestre de 1978 se entregó efectivamente a la FACH dicha cantidad, pero ninguna de las cabezas de guerra del tipo Mk.8 Mod. 4 y solo la mitad de las unidades de guía y control. Es decir, ninguno de los cien proyectiles estaba realmente completo, aunque las piezas faltantes habían salido de las respectivas unidades fabricantes entre el 13 de abril y el 1 de mayo del mismo año y se esperaba su pronto arribo a Chile. Mientras se esperaba la completación del pedido de misiles de la FACH, la USAF rápidamente facilitó en préstamo treinta misiles completos de la más antigua versión AIM-9B. Como solución temporal nacional, las piezas y partes útiles de los AIM-9B cedidos se utilizaron para completar igual cantidad de los AIM-9J que aún estaban en condición parcial. Según los propios norteamericanos, la demora

³⁷⁰ BAWDEN, John R., Op. Cit. p. 528.

³⁷¹ Carta, 28 de mayo de 1976, del Chief of Staff de la USAF al CJFA.

³⁷² Según oficio de 27 de octubre de 1978 del EMGFA, todos los misiles Sidewinder debían distribuirse en las bases de Iquique, Antofagasta y Santiago.

para completar las unidades chilenas de los AIM-9J-1 correspondía a la necesidad de satisfacer en primer lugar pedidos de la propia USAF y también de otros usuarios del sistema FMS. Todo indica que durante el segundo semestre de 1978 la situación se regularizó, se completaron los cuerpos de los misiles ya adquiridos por la FACH, y los AIM-9B sobrevivientes fueron devueltos a EE.UU.³⁷³. A ojos de los especialistas del Comando de Combate, la falta de la dotación completa de los más modernos misiles y del ensamblaje de emergencia de los treinta híbridos que estaban disponibles a mitad de año, eventualmente afectaría las capacidades del sistema Tiger II chileno: disponibles los quince F-5E con dos misiles para cada uno, las posibilidades de ejecutar varias misiones eran muy reducidas, habida consideración de que, cada avión, una vez que estuviera a distancia de tiro de misil, debería disparar *sus dos proyectiles* para tener alguna probabilidad de derribar a una unidad adversaria. Las estadísticas internacionales de entonces eran ciertamente preocupantes, pues decían que se podría requerir un promedio de hasta seis misiles (de las unidades más antiguas) para dar por terminado eficazmente un combate individual³⁷⁴.

Convenientemente, las dificultades y también los enredos jurídicos provocados en altas esferas políticas y militares de EE.UU. por las enmiendas del senador Kennedy a contar de 1974, se superaron de una forma práctica en relación a los elementos adquiridos a través de los programas PEACE LLAMA y PEACE ANDES IV. Gracias a las interpretaciones que prevalecieron del veto de 1976, las restricciones entrarían en vigor "*a contar del año fiscal 1977*", esto es a partir de 1 de octubre de 1977. En esta fecha, gran parte del material y armas adquiridos por la Fuerza Aérea ya estaba arribado a su destino final, Chile, y se encontraría mayormente operativo para los hechos que –casi inopinadamente– surgirían a contar de 1978 por el Beagle. Por testimonios contestes en lo fundamental, los efectos de la falta de apoyo norteamericano en temas militares se harían sentir con posterioridad a dicha crisis, especialmente durante el período en el cual el diferendo austral estuvo sometido a la autoridad vaticana, y durante la guerra que tuvo lugar entre Argentina y el Reino Unido por las Falkland/Malvinas entre abril y junio de 1982.

xxix. Malas noticias desde Inglaterra

La situación política interna de Chile desde septiembre de 1973 también tuvo amargos efectos en lo relativo a la disponibilidad operacional del material Hunter.

Primero, en marzo de 1974 obreros de la fábrica Rolls Royce, en las instalaciones de la planta de East Kilbride, cerca de Glasgow, Escocia, y en

³⁷³ Oficio, 13 de julio de 1978, REMITE MEMORANDO QUE INDICA, SITUACIÓN DE MISILES AIM-9J-1 AL 30 DE JUNIO DE 1978, del Comando Logístico al JEMFA. Además, ACTA DE ENTREGA INTERNA, 10 de noviembre de 1978, Grupo de Aviación N° 7. También, ORDEN DE MISIÓN GRUPO N° 7, 15 de septiembre de 1978, y otros documentos similares.

³⁷⁴ Oficio, 23 de junio de 1978, SOBRE MISILES QUE INDICA, del Comando de Combate a la CJFA.

protesta contra el nuevo gobierno militar instalado en Santiago, se negaron a hacer trabajos de inspección y reparación de cuatro turbinas Avon 207 que la Fuerza Aérea había enviado en noviembre de 1973 y marzo de 1974. Luego, sin embargo, los trabajos de reparación efectivamente fueron realizados y la Fuerza Aérea pagó por ellos, pero la fábrica se excusó de su reexportación a Chile aduciendo "*disputas laborales*".

Otra arista más grave todavía provino del gobierno laborista inglés, encabezado por el primer ministro Harold Wilson. El 21 de mayo de 1974, este impuso una prohibición a la fábrica Hawker Siddeley Aviation Limited –proveedora de todo lo relativo a los Hunter–, para vender repuestos a los cazabombarderos de la FACH. De esta forma, la empresa británica quedó en imposibilidad de cumplir los contratos suscritos con la Fuerza Aérea, por los cuales estaba obligada a abastecer de repuestos por el término de diez años luego de suscritos cada uno de los respectivos tres contratos de compra de cada lote de aviones que la institución había adquirido a contar de 1966. Enterada la Fuerza Aérea, rápidamente pidió al Ministerio de RR.EE. que se pronunciara sobre qué haría La Moneda ante esta situación, pues era urgente decidir un curso de acción³⁷⁵.

La propia Rolls Royce –a la sazón una empresa estatal– pronto también puso término a los contratos de mantenimiento de las turbinas, asilándose en las disposiciones de su gobierno.

Durante 1975 la controversia planteada generó una serie de reuniones de alto nivel entre la Fuerza Aérea y las autoridades diplomáticas y ejecutivas británicas de ambas empresas involucradas –cada parte con sus respectivas asesorías legales– buscando una solución. Lamentablemente, el respaldo del gobierno laborista a las medidas restrictivas –para imponer una eventual *terminación total* de los tres contratos suscritos con la FACH, como un "*acto de Estado*"– hizo que estos proveedores de la Fuerza Aérea –con los que existía una relación incluso desde hacía varios años antes de la primera compra de los Hunter en 1966– se envalentonaran, adoptaran posiciones extremas y ofrecieran soluciones insatisfactorias.

La situación, sin duda alguna, fue grave. Durante el primer semestre de 1976, la Fuerza Aérea encargó estudios para establecer si era posible reequipar completamente a todo el material Hunter disponible –treinta y tres aviones– o a la mitad de la flota –diecisiete–, con nuevos motores Pratt & Whitney, equipos electrónicos, toma de reabastecimiento en vuelo y nuevo sistema de combustible. El proyecto pronto se desechó, por los altos precios involucrados.

Hacia julio de 1976 el problema aún no tenía solución. Ante la tozudez de los británicos, las alternativas no eran auspiciosas. Los asesores legales

³⁷⁵ Oficio, 9 de enero de 1975, del CJFA al MINREL.

chilenos enviados a Europa recomendaban llevar a cabo *acciones diplomáticas fuertes*, o deducir demandas judiciales en tribunales británicos contra ambas empresas buscando obtener sentencias declarativas de los derechos que asistían a los chilenos. Sin embargo, a comienzos de 1978, una corte escocesa ordenó la entrega de los motores a su legítimo dueño, esto es a Chile³⁷⁶. A contar de este fallo, el gobierno británico manifestó que no se opondría a la entrega y que, en consecuencia, emitiría las licencias de exportación³⁷⁷. Esta medida causó severos cuestionamientos internos en el partido del gobierno y 136 parlamentarios y numerosos movimientos sindicales pidieron al primer ministro que retrocediera en su decisión, aunque sin tener éxito.

Luego de estos avances, los propios sindicatos de la planta donde estaban los motores se opusieron a que se efectuara el traslado terrestre de ellos. Sin embargo, las cuatro turbinas de la FACH fueron finalmente retiradas de la planta de East Kilbride el sábado 26 de agosto de 1978 –en una maniobra cuyos pormenores solo han trascendido en parte–, y su rápido traslado a Chile fue debidamente coordinado por la Misión Aérea en Londres.

Durante 1978, sin embargo, se ejecutaron desde Chile algunas acciones para mitigar la falta de apoyo desde el Reino Unido en el tema de los motores, buscando proveedores alternativos o explorando triangulaciones con otros países. Los esfuerzos en estas materias fueron numerosos. Destacó entre ellos una comunicación del Ministerio de Relaciones Exteriores a sus legaciones en el extranjero, buscando que estas oficinas recabaran cualquier información acerca de posibles proveedores que pudieran ayudar a paliar el estado de las turbinas de los Hunter nacionales. Particular éxito tuvo la embajada chilena en Sudáfrica, desde donde se pudo averiguar, contactar y traer a Chile a dos de los ingenieros de la Rolls Royce que originalmente hacían mantenimiento a los Avon de los cazas FGA.9 (similares a los aviones chilenos) empleados por Rhodesia del Sur desde mediados de los años 60. Estos profesionales estuvieron un tiempo en Chile, donde hicieron trabajos para superar el desfavorable estado de las turbinas y, lo más relevante, hicieron capacitación avanzada al personal nacional³⁷⁸. Adicionalmente, India se convirtió también en una inestimable ayuda al suscribir, en septiembre del mismo año, un contrato para llevar a cabo el *overhaul* a 30 motores Avon chilenos, trabajos que serían realizados por la HINDUSTAN AERONAUTICS LTD. Cabe señalar que este país asiático era usuario de este tipo de aviones desde la segunda mitad de los años 50 y los había utilizado ampliamente en operaciones militares en sus guerras y escaramuzas contra fuerzas militares y aéreas de Pakistán.

³⁷⁶ The Daily Telegraph, June 13, 1978, "Jets for Chile 'Cowards'", firmado por A. J. Mellroy.

³⁷⁷ Financial Times, July 19, 1978, "Chilean engines return 'will no be stopped'".

³⁷⁸ Entrevista del autor al embajador y profesor Luis Palma Castillo, segundo al mando del Consulado General de Chile en Pretoria durante 1978.

xxx. Algunas medidas del bienio 1977-1978

Las numerosas actividades de actualización y modernización que, en general, llevó a cabo la Fuerza Aérea en el período anterior a 1977, estaban consideradas en el PLAN DE REESTRUCTURACIÓN Y DESARROLLO PARA EL BIENIO 1974-1976. La naturaleza de estos planes bienales correspondía a las planificaciones de corto plazo de la institución en materias operativas, logísticas, de personal e instrucción.

En lo principal en materias de infraestructura operativa, hacia esta época ya se había avanzado decididamente en la implementación en el norte del país de aquellas medidas adoptadas por el mando del general del aire Gustavo Leigh, en cuanto a la habilitación de la base Chucumata en Iquique, nuevas pistas e instalaciones de despliegue, y en la primera red de radares de detección aérea. Así mismo, la llegada de los F-5E/F y A-37B desde EE.UU. era una realidad que ofrecía un panorama futuro de amplios beneficios profesionales para todos los niveles de trabajo de la institución.

En materias operativas, la planificación para el período 1977-1978 debió hacerse cargo de la muy baja disponibilidad que estaba presentando el material Hawker Hunter de los Grupos N° 8 y N° 9 en Antofagasta. La falta de turbinas y la escasez de piezas de repuesto y accesorios fueron las principales causas de esta merma que afectaba al segundo material de combate más importante de la institución³⁷⁹. Para paliar en parte estas carencias, el Grupo N° 8 sería dotado con seis reactores De Havilland Vampire de segunda mano, pertenecientes originalmente a una partida de diez de estos aviones adquirida en 1972 (J-302 a J-311) para servir en ese entonces en el Grupo N° 4 como entrenadores tácticos de transición entre los T-37 y los Hunter, y que hacia 1976 ya habían sido retirados del servicio y dejados a la intemperie en Iquique. Fue gracias a una iniciativa del jefe del Grupo N° 8 en el período 1977-1978, comandante de grupo (A) Leopoldo Porrás Zúñiga, quien, luego de asumir el mando de esta unidad en marzo de 1977, solicitó a los jefes logísticos y de combate la asignación de estos antiguos aviones para ser reactivados, puestos a punto y trasladados hasta Antofagasta, para servir en el entrenamiento de los oficiales que no podían volar en reactores debido a la falta transitoria de suficientes Hunter. El retiro definitivo del material Vampire sobreviviente después de este proceso de apurada reincorporación –cinco aviones– fue decretado, finalmente, el 31 de diciembre de 1980, por lo que algunos de estos

³⁷⁹ En Memorando de 17 de junio de 1977, del CJFA al Comando de Combate, se sostiene que el Grupo N° 8 estaba en condiciones de poner en el aire hasta cuatro aviones, y el Grupo N° 9 ocho, pero todos en condiciones de vuelo muy limitadas. Por su parte, la DIRECTIVA GENERAL DE LA FUERZA AÉREA PARA EL BIENIO 1977-1978, de 11 de mayo de 1977, alude al “promedio sumamente bajo de Hawker Hunter en vuelo, con solo tres aviones operativos, situación resultante de la falta de turbinas y agravada por escasez de accesorios”, y dispone que el Comando Logístico, en coordinación con el Comando de Combate, lleve a cabo una evaluación –a estar terminada el 30 de septiembre siguiente– para establecer “si habría fuentes seguras de abastecimiento de repuestos, con el propósito de programar su reemplazo”.

añosos aviones alcanzarían a participar en el frente norte de los aprestos bélicos del año 1978³⁸⁰.

El Grupo de Aviación N° 8, y también otras unidades de la Fuerza Aérea, estaban lejos de estar preparadas para sostener una guerra con los argentinos. Faltaba material y estábamos prácticamente sin aviones. El embargo británico sobre los Hunter era crítico, tanto que pedí al Comando Logístico que me entregara los Vampire dados de baja que estaban en preservación debido a la llegada de los A-37B, para reacondicionarlos y poder entrenar a nuestros pilotos en ellos.

Adicionalmente, le pedí al general Leigh que me autorizara a gestionar alguna solución para nuestros Hunter haciendo contactos en Rodesia, país donde había cerca de once de esos aviones también sometidos a embargo por Londres y que, sin embargo, operaban regularmente.

Entonces, contactamos al ingeniero inglés a cargo del mantenimiento de esos aviones y lo trajimos a Chile. Esta medida nos dio varias soluciones. Primero, comenzamos a construir algunas piezas y partes en Chile. También vimos que, debido a la gran calidad de los motores Rolls-Royce Avon, no era necesario ser tan estrictos en algunas de las revisiones que solían dejar a los aviones en tierra por demasiado tiempo. Esto nos permitió elevar fuertemente la tasa de disponibilidad de estas aeronaves y en 1978 muchos de los problemas de la flota ya se habían solucionado.

GBA (A) Leopoldo Porras Zúñiga³⁸¹

El material F-5E, por su parte, estaba experimentando los ajustes propios de un sistema en pleno proceso de introducción en la Fuerza Aérea, no viéndose mayormente afectado aún por las prohibiciones norteamericanas, puesto que su compra había sido hecha con un amplio conjunto de repuestos y piezas de recambio. Así las cosas, la planificación mencionada estableció que la Fuerza Aérea debía estar en condiciones de poner en vuelo el 80% de su material de combate una vez decretada la fase de tensión, como mínimo.

En materia de defensa aérea, los planes habían fructificado. Los F-5E/F con AIM-9 Sidewinder, una docena de Hunter con Shafrir Mk.2, la red estratégica y táctica de comunicaciones, la llegada de cuatro radares de vigilancia del espacio aéreo para el extenso frente norte entre Antofagasta y Arica, y la constitución y equipamiento de los Centros de Operaciones Aéreas en Iquique y Antofagasta y de bases de redespliegue en el desierto, eran solo algunos ejemplos muy concretos. Todas estas medidas estaban orientadas a mejorar las condiciones bélicas del norte de Chile. Las zonas central, sur y austral –se reconocía– habían debido ser postergadas.

³⁸⁰ Para una completa y detallada historia del Vampire en Chile, ver MAGLIOCHETTI, M. y VILLARROEL, D. (2014) en *El avión De Havilland Vampire*, MNAE, Chile.

³⁸¹ Entrevista realizada en la AGA el 8 de mayo de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Sin embargo, lo que aún no existía en la Fuerza Aérea eran modernas armas de defensa aérea que pudieran integrarse con todos los avances logrados hasta la fecha, y que complementara tácticamente a los aviones interceptores y a las piezas de artillería antiaérea de diversos calibres y configuraciones que servían para la defensa de punto de sectores de interés. Cabe señalar que algunas de dichas piezas de artillería antiaérea ya se estaban ensamblando en el país, aprovechando armas en desuso y algunas capacidades de la industria nacional. La falta de un moderno sistema de fuego antiaéreo, sin embargo, comenzaría a solucionarse en el primer semestre de 1978, cuando la institución inició las gestiones para la compra en Francia de algunas baterías de misiles antiaéreos de corto alcance CROTALE, las que, sin embargo, arribarían a Chile algunos años después, cuando la crisis con Argentina había pasado otras etapas igualmente complejas, pero sin la urgencia de una guerra inminente.

Aun cuando el frente norte se llevaba gran parte de los desvelos, en 1976 el general Leigh previsoramente dispuso que, para que la zona austral se preparara ante cualquier eventualidad y no siguiera desguarnecida desde el punto de vista aéreo, era necesario reactivar al Grupo de Aviación N° 12. Esta unidad de combate había funcionado en la región de Magallanes desde 1967, habiendo recibido para tales efectos un conjunto de reactores Lockheed F-80C y T-33A. Sin embargo, la antigüedad de estos aviones, el término del PAM y la falta de apoyo logístico desde los EE.UU., habían determinado el retiro de todos ellos del inventario de la FACH y el receso del grupo a contar de diciembre de 1974³⁸², siendo la mayoría de su personal enviado a los Grupos N° 1 y N° 4, en Iquique, con motivo de la creación del Ala N° 4 en Los Cóndores-Chucumata y la próxima llegada de los aviones de ataque A-37B. Así fue como el 27 de diciembre de 1976 se ordenó la reactivación del Grupo N° 12 en Chabunco, unidad que a contar del año siguiente sería equipada progresivamente con un total de ocho de los Cessna A-37B del programa PEACE ANDES IV que estaban originalmente programados para su entrega al Grupo N° 4³⁸³. Las misiones en que la nueva unidad de combate debería instruirse, ejercitarse y especializarse serían las de contra fuerza aérea ofensiva, interdicción, reconocimiento armado, ataque a fuerzas de superficie y apoyo aéreo estrecho.

A comienzos de 1974, siendo capitán, me eligieron junto a otros oficiales para viajar a EE.UU. integrando el curso de piloto e instructor de Cessna A-37B. Yo había sido piloto de F-80 y Vampire en el Grupo N° 7.

La idea era que al regresar ayudáramos a implementar y dejar operativa la nueva Escuela Táctica, en la recién construida base aérea de Los Cóndores-Chucumata.

En EE.UU. estuvimos hasta fines de julio de 1974 en curso de inglés y a partir de agosto nos enviaron a la base aérea en

³⁸² Orden de la Comandancia en Jefe S3414, del 16 de diciembre de 1974.

³⁸³ Orden de la Comandancia en Jefe S3114-1, del 27 de diciembre de 1976. Como oficial de proyecto para la reactivación de esta unidad había sido designado el comandante de grupo (A) León Dufey Treskow, por Orden de la CJFA de 28 de julio de 1976.

Barksdale, donde había una importante unidad de A-37. Con otros tres oficiales de la FACH hicimos el curso básico y el táctico con armamento, generalmente operando con gente de la USAF que había tenido gran experiencia en la guerra de Vietnam. Fue un entrenamiento muy duro y realista, donde aprendimos las últimas tácticas que estaban en boga en la USAF derivadas de misiones reales de apoyo aéreo estrecho, ataque a tierra y contrainsurgencia.

Luego me tocó formar parte de las tripulaciones chilenas que debían trasladar en vuelo los aviones desde la planta de la Cessna en Wichita, Kansas, hasta nuestro desierto nortino. Esto se hizo en sucesivas tandas, tanto para entregarle aviones al Grupo N° 1 como al Grupo N° 4.

Una vez en el Grupo N° 1, rápidamente pusimos en práctica en la Escuela Táctica lo aprendido en EE.UU. Nos especializamos en ataques diurnos y nocturnos, vuelos a muy bajo nivel, operación con radares y controladores aéreos adelantados, apoyo aéreo estrecho, etcétera.

El avión estaba muy bien equipado y el generoso clima y limpieza de los cielos facilitaba mucho las operaciones de ataque nocturno. Además, nos tocó practicar en las áreas de las nuevas pistas de despliegue construidas por la institución. Naturalmente, la tensión vecinal existente con el Perú nos hizo acelerar los procesos de instrucción y alcanzar un buen alistamiento operacional.

En mayo de 1976 me nombraron oficial jefe de proyecto para la reactivación del Grupo N° 12 en Punta Arenas, donde hasta ese momento no había aviación de combate debido a la escasa conflictividad internacional de esa zona del país.

GBA (A) León Dufey Treskow³⁸⁴

Otros aviones de segunda línea de la Fuerza Aérea deberían cumplir un rol de apoyo de fuego a fuerzas de superficie, patrullaje y vigilancia, y otras tareas similares. Fue el caso de los entrenadores B45 (T-34) Mentor y T-37B/C, algunos de los cuales fueron sometidos a mediados de los años 70 a los programas conocidos como SAETA y FLECHA, mediante los cuales se les dotó con ametralladoras externas y cargas tácticas³⁸⁵. Otro caso similar ocurrió con los cinco monomotores brasileños Neiva N621 Universal (T-25) recibidos en julio de 1975, los que también fueron sometidos a un proceso de artillado. Por otra parte, hacía tiempo ya que seis helicópteros Bell UH-1H estaban equipados con ametralladoras y cohetes, y en 1977 también se hicieron estos trabajos en otras cinco máquinas del mismo tipo –todas asignadas al Grupo de Aviación N° 3–, para operar dos ametralladoras .50, y dos estaciones para cohetes

³⁸⁴ Entrevista realizada en la AGA el 13 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

³⁸⁵ Oficio, 22 de agosto de 1977, SOLICITA DEMOSTRACIÓN PRÁCTICA DE PROYECTOS SAETA Y FLECHA, del CJFA al Comando Logístico. En todo caso, los estudios concretos para artillar a los T-34 y los T-37B se remontan a lo menos a 1968 (aunque ya en 1961-1962 esto comenzó a ser requerido), y a mediados de los 70 tomaron fuerza los proyectos mencionados. Los doce T-37C que tuvo la institución vinieron equipados desde fábrica para uso de armamento.

brasileños SBAT de 70mm y 37mm³⁸⁶. Con este plan, los once UH-1H de la Fuerza Aérea quedaban en condiciones de aportar capacidad ofensiva. Cabe decir que, en materia de alas rotatorias, la FACH operaba en 1977 un total de veinticinco aeronaves: once Bell UH-1H, un SA.330 Puma ejecutivo, cinco Sikorsky S-55T, tres Hiller UH-12SL-4, cuatro Hiller UH-12E y un Bell 47-D1. En 1977, adicionalmente, quedaría firmado el contrato con Aérospatiale por la compra de seis helicópteros SA.315B Lama, a arribar en abril de 1978, los que también serían artillados con cohetes SBAT 70.



Aérospatiale SA-330F Puma de la FACH

Dentro de los programas conocidos durante 1977, destacó el llamado PROYECTO GORDITO. Este fue pensado para entregar a la institución herramientas para desempeñar "*ciertas tareas especiales*" dentro de la planificación de campaña³⁸⁷. En esencia, consistió en dotar al menos a uno de los C-130H Hercules con la capacidad de atacar blancos de alta importancia o magnitud³⁸⁸ arrojándoles conjuntos de bombas agrupadas en un *pallet*. Hacia agosto del año siguiente el proyecto aún se encontraba en fase de pruebas, habiéndose seleccionado antigua munición de propósito general del tipo AN-M-64 de 500 libras –de la época de la Segunda Guerra Mundial– y agrupado algunas decenas de estas municiones en dos polvorines del país.

³⁸⁶ Oficio, 20 de enero de 1977, SOBRE INSTALACIÓN DE SISTEMA DE COHETES EN AVIONES T-25 Y HELICÓPTEROS, del Comando Logístico al JEMGFA. Oficio, 11 de noviembre de 1977, INFORMA SOBRE INSTALACIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS, CONTRATO FACH-AVIBRÁS, del Comando Logístico al EMGFA.

³⁸⁷ Oficio, 8 de junio de 1977, PROGRESO Y NECESIDADES DE ENTRENAMIENTO Y DE GUERRA DEL PROYECTO GORDITO, de la CJFA al Comando de Combate.

³⁸⁸ El asunto también es mencionado por el general Fernando Matthei, quien sostiene que "*en la Dirección de Operaciones habían ideado el uso de aviones de transporte C-130 como bombarderos nocturnos, para blancos de gran extensión*", En ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 204 La Tercera-Mondadori.

Nuestros dos C-130 podían ser destinados a misiones del Proyecto Gordito. Se trataba de convertir a los Hercules en bombarderos de gran radio de acción, para efectuar un bombardeo de área. Teníamos a lo menos dos blancos muy bien determinados sobre los cuales actuar.

Para las pruebas que llevamos a cabo con los aviones se emplearon las antiguas bombas AN-M-64 de 500 libras; también podíamos utilizar bombas Mk.81 y Mk.82.

El dispositivo constaba de cinco pallets a bordo, cada uno con cinco bombas. Las espoletas de las bombas estaban aseguradas con alambres, y en el proceso de salida de cada pallet por la puerta trasera del avión, el seguro tenía un mecanismo que lo hacía soltarse de las bombas, por lo que los explosivos se activaban una vez que el pallet estuviera fuera de la aeronave.

En el proceso de caída, el paracaídas de extracción del pallet se abría completamente para dejarlo en posición vertical al suelo. Cuando todo el conjunto iba cayendo, las bombas se soltaban de la estructura y caían libremente.

La idea era que, estando sobre la zona del blanco, los pallets debían lanzarse a la estima, usándose para ello una serie de marcas en la ventana de navegación táctica.

Hicimos muchas pruebas en el norte. El general Caupolicán Boisset se destacó por los trabajos de ingeniería necesarios de realizar.

GDA Patricio Ríos Ponce³⁸⁹

§

Una vez que el general Matthei asumió como comandante en jefe, apoyó los términos del Proyecto Gordito. La filosofía detrás de esto era que cualquier avión que pudiera levantar algún tipo de carga podía también ser usado para llevar ese peso en carga bélica y colaborar de esta forma al esfuerzo de guerra.

Así, si un C-130 podía transportar 20 toneladas de carga, ese peso bien podía estar compuesto por explosivos. Nuestros ingenieros idearon y probaron un sofisticado sistema para armar las espoletas de las bombas una vez que estas fueran arrojadas en sus pallets a través de la compuerta trasera del avión.

En este mismo aspecto, algunas de las complejidades encontradas en el procedimiento de lanzado y armado de esas municiones fueron solucionadas por ingeniosas medidas aportadas por nuestros hombres del personal del cuadro permanente que participaban de esas pruebas, en una actitud positiva que fue constante durante toda la preparación y ejecución de nuestras tareas: la mística y la compenetración con todo lo que se requiriera para que la misión resultara bien ejecutada fue siempre la tónica.

GAV Jorge Iturriaga Moreira³⁹⁰

³⁸⁹ Entrevista realizada en la AGA el 26 de septiembre de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

³⁹⁰ Entrevista realizada en la AGA el 23 de octubre de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

xxx. Palabras al final del capítulo

Una de las conclusiones de este capítulo se refiere a la constante tensión existente entre las misiones de la Fuerza Aérea –contenidas en normas legales y doctrinarias–, y las necesidades –y proveedores– de equipamiento aéreo y de infraestructura de bases y/o aeroportuaria que le resultaban fundamentales para poder cumplir a cabalidad con sus obligaciones.

Se puede observar que desde inicios de la Segunda Guerra Mundial y durante gran parte de los años de la Guerra Fría, se hizo manifiesta en la Fuerza Aérea una fuerte influencia estadounidense, tanto en lo formativo de sus oficiales, como en la constitución de sus líneas de vuelo, medios de apoyo, y en la determinación de parte relevante de las funciones operativas que tuvo que asumir. Una manifestación de esto se vivió cuando la Fuerza Aérea publicó en 1956 su primera DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA, inspirada en las vivencias operacionales estadounidenses en la guerra mundial y el conflicto de Corea.

Igualmente queda en evidencia que los mandos de la Fuerza Aérea siempre estuvieron conscientes de este fenómeno, y que durante largo tiempo requirieron de las autoridades políticas nacionales los medios y recursos mínimos necesarios para que la institución pudiera cumplir con sus deberes. Con todo, los esfuerzos económicos y/o de conducción de hechos por el Estado generalmente no fueron suficientes para dotar a la institución de lo requerido, aun ante la urgencia de diversos problemas vecinales por asuntos de los límites político-internacionales y, además, con la prueba palpable de la amplia y constante superioridad en medios aéreos presentada por las fuerzas aéreas de los países con los que Chile compartía fronteras. Una de las más serias consecuencias de esto se dejó ver en 1958, durante la crisis del islote Snipe, cuando la FACH tuvo que emplear para la defensa de la zona austral a un conjunto de insuficientes o inadecuados activos que habían sido transferidos a Chile por los EE.UU. solo para realizar tareas militares de interés hemisférico, de acuerdo a los tratados vigentes suscritos por Santiago (PAM), y no necesariamente para la propia defensa del país en términos de lo que libre y soberanamente pudieran determinar las propias autoridades de La Moneda.

Pocos años antes de estos hechos –en 1954– habían surgido desde el seno del alto mando aéreo las primeras acciones concretas para comenzar a obtener cierta independencia en cuanto a la elección de los que serían otros proveedores de sus aviones de combate, más allá de las cesiones gratuitas o a bajo costo hechas por los estadounidenses. Esto se tradujo en la incorporación de los reactores Vampire ingleses que vinieron a cubrir una necesidad que Washington se negó a satisfacer en primera instancia cuando la FACH quiso disponer de aviones jet T-33 y F-80.

Durante la década de los años 60 se experimentó un cierto cambio de estas condiciones en la medida que la institución pudo acceder al sistema de

ventas militares al extranjero (FMS) una vez que el PAM fue quedando en desuso, y planteó reiterada y firmemente ante la USAF y el Departamento de Defensa sus principales necesidades. Nuevamente debió lidiar con carencias presupuestarias, debiendo dar pasos importantes en a lo menos dos áreas: 1) la abierta y decidida exploración de mercados extranjeros y 2) los requerimientos sin ambages ante EE.UU. del material que le resultaba imperioso obtener. Nuevamente, consideraciones estadounidenses en política exterior impidieron que a fines de los 60 la Fuerza Aérea lograra obtener material supersónico, esgrimiendo Washington su deseo de no querer alterar equilibrios regionales –en una época en que los vecinos ya habían incorporado cazas supersónicos o decenas de otros valiosos aviones de combate–. Esto hizo que la institución se decidiera finalmente por la compra en Inglaterra de una partida de cazabombarderos Hawker Hunter –una adquisición que en los años venideros se repitió en un par de oportunidades–, lo que significó un gran salto en el mejoramiento presente y futuro de las capacidades bélicas de la FACH, en todo sentido. Con todo, los países limítrofes –siempre en el contexto de tirantes relaciones diplomáticas– mantuvieron importantes ventajas, tanto en la cuantía de su poder aéreo como en su modernidad, y esto sin necesariamente considerar otros factores constitutivos del balance de poder regional.

No sería sino hasta entrada la década de 1970 que la FACH debió imperativamente abocarse a un acelerado proceso de modernización para hacer frente a lo que eventualmente sería una indeseada –por Chile– reedición de la Guerra del Pacífico. Las particulares circunstancias político-internacionales y vecinales de esa época así lo indicaban. Ante esto, y con gran esfuerzo económico y financiero, las autoridades institucionales, dirigidas por el general del aire Gustavo Leigh Guzmán, emprendieron una serie de trabajos y adquisiciones para fortalecer el poder aéreo en el debilitado frente norte, logrando en corto tiempo notables avances. Sin embargo, el inopinado surgimiento de la crisis vecinal con Argentina en 1977 –a propósito de un problema de límites que se arrastraba desde fines del siglo anterior– hizo que Chile debiera hacer frente a la eventualidad cierta de tener que combatir contra tres países adversarios al mismo tiempo. Esta circunstancia no hizo sino desnudar la desmedrada situación aérea que se experimentaba desde Puerto Montt al sur –y especialmente en Magallanes–, donde los medios que la Fuerza Aérea requería para llevar a cabo su misión derechamente no existían o no eran ni suficientes ni adecuados. Por diversas razones, las claras lecciones obtenidas a raíz del incidente de 1958 por el islote Snipe –en exactamente la misma zona y por similares causas del problema que ahora se venía encima– no habían sido implementadas. Exactamente veinte años después, la historia volvía a cobrar la cuenta.

CAPÍTULO QUINTO

HORAS DECISIVAS EN 1978

PRIMERA PARTE

i. Lo que había que hacer

A contar de 1978 la Fuerza Aérea debió trabajar arduamente para mejorar su situación de alistamiento tanto en el norte del país –como había estado ocurriendo en los últimos años en previsión de la guerra contra Perú y, probablemente, Bolivia– como en el sur. En este último caso –con el gradual empeoramiento de las diferencias con Argentina– el asunto presentaba características apremiantes, habida consideración de la estrategia general adoptada por la Fuerza Aérea en el sentido de reforzar –desde 1974– solo su frente norte.

La tarea se veía compleja. No solo se trataba de continuar con el desarrollo habitual de la institución, sino también de ser capaz de enfrentar la nueva e inesperada situación vecinal, representada esta especialmente a partir de comienzos de 1978 por una probable hipótesis de empleo bélico máximo. Si bien hasta la fecha se había avanzado en varias áreas clave –por ejemplo, la reactivación Grupo N° 12 en Chabunco– esto aún resultaba insuficiente para la defensa integral que el país en esos momentos demandaba. En los hechos, esto se traduciría en un difícil dilema estratégico: ¿dividir las fuerzas disponibles?, ¿optar derechamente por solo uno de los Teatros o frentes bélicos probables?, ¿o gestionar los activos de acuerdo a como se dieran las circunstancias? Ninguna de estas alternativas era la ideal.

Pero, a pesar de todo lo que había que construir en la preparación –casi desde cero– del llamado *frente sur/austral*, o en la adaptación de los planes ya existentes ante una hipótesis vecinal total, la situación estaba acotada, pues no había mayor sorpresa en lo que se esperaba que la institución hiciera, estuviera o no en las condiciones ideales. Se trataba de que, de ser requerida por la autoridad política, la Fuerza Aérea debería responder gradualmente a las necesidades de una crisis y, en el peor de los casos, repeler una o más agresiones, desarticular o inhabilitar total o parcialmente el poder aéreo adversario, obtener determinados grados de control del aire, realizar operaciones estratégicas y apoyar a las fuerzas terrestres y navales propias en la consecución de los objetivos nacionales. Eran la ley y la propia doctrina institucional los documentos fundamentales que ordenaban proceder de dicha forma, además del íntimo convencimiento profesional de todos los aviadores.

Había sido en 1954 que un decreto supremo del presidente Carlos Ibáñez del Campo fijó las misiones comunes de las Fuerzas Armadas, el empleo de forma conjunta de estas, y las misiones específicas de cada rama de la defensa³⁹¹. En el caso de la Fuerza Aérea, su organización, equipamiento e instrucción debían estar dirigidos a llevar a cabo operaciones inmediatas y continuadas de ofensiva y defensiva aérea. Aunque antes ya se analizó el conjunto

³⁹¹ DS N° 37 (Defensa, Subsecretaría de Guerra), 15 de septiembre de 1954. Constitución de las Fuerzas Armadas.

de las disposiciones doctrinarias vigentes, hacia el bienio 1977-1978 las funciones específicas de la institución eran:

- a) Organizar, equipar e instruir las fuerzas aéreas para:
- Realizar operaciones aéreas estratégicas y operaciones conjuntas aeroterrestres y aeronavales;
 - Efectuar operaciones aéreas defensivas;
 - Ganar y mantener el dominio del aire;
 - Proveer líneas vitales de comunicaciones aéreas;
 - Obtener la superioridad aérea local del aire allí donde le fuera requerido;
 - Prestar cooperación aérea y apoyo a las operaciones aerotransportadas;
 - Proporcionar apoyo aéreo a las operaciones anfibias, incluyendo apoyo a las fuerzas de ocupación;
 - Ejecutar el servicio de informaciones aéreas de carácter estratégico y táctico;
 - Efectuar los transportes aéreos operativos y logísticos propios de las otras instituciones, con los medios disponibles;
 - Garantizar la defensa aérea general del país y defender sus propias bases e instalaciones.
- b) Desarrollar armas, tácticas, organización técnica y equipo de las fuerzas aéreas y antiaéreas de combate, unidades especiales y de los servicios, coordinando con el Ejército y la Armada los aspectos de interés común, incluso aquellos que correspondan a operaciones anfibias y aerotransportadas.
- c) Establecer una adecuada coordinación de los medios aéreos con los elementos antiaéreos de las otras instituciones, incluyendo coordinación con la defensa pasiva;
- d) Cooperar al Ejército y Armada en el cumplimiento de sus misiones, satisfaciendo la entrega de servicios y abastecimientos comunes, de acuerdo con lo que determine la autoridad correspondiente.

Este decreto fue la base normativa para la elaboración de la que, dos años después, sería la primera DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA AÉREA de la FACH, de 14 de agosto de 1956, y elaborada durante el mando del general del aire Diego Barros Ortiz³⁹². Este documento interno estableció como funciones específicas de la institución a las mismas que habían sido mencionadas por la norma de 1954³⁹³.

³⁹² Orden Especial de la CJFA, N° 109, 14 de agosto de 1956, APRUEBA COMO DOCUMENTO FUNDAMENTAL DE LA INSTITUCIÓN LA DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1956.

³⁹³ DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1956, CAPITULO 2, C.

De acuerdo a la Doctrina, la misión de la Fuerza Aérea era "garantizar la defensa del país contra los ataques aéreos y obligar al enemigo a capitular, por medio de acciones aéreas aplicadas directamente contra los puntos vitales de su estructura nacional". Esa misión se cumpliría: "1°- Luchando por el control del aire, conquistándolo y ejerciéndolo; 2°- Realizando operaciones aéreas estratégicas destinadas a destruir el potencial bélico, logístico y económico del adversario, como así mismo su voluntad de lucha; 3°- Proporcionando apoyo aéreo de combate y logístico a las fuerzas de superficie"³⁹⁴.

En cuanto a las capacidades ofensivas de la Fuerza Aérea, la Doctrina estableció que estas iban desde las estratégicas hasta las propias de las operaciones de Teatro. Así, en lo estratégico, la Fuerza Aérea debía estar en condiciones de "atacar las fuentes de recursos del adversario, desarticularle sus sistemas bélicos, económicos y políticos, como también lograr por medio de estos ataques el quebrantamiento moral del país enemigo, a fin de destruirle su voluntad de lucha y propósitos de continuar la guerra". En los Teatros de guerra, la Fuerza Aérea debía "asegurar el resultado de las batallas de superficie, ya que tanto las fuerzas terrestres como las navales no podían cumplir sus misiones particulares ni empeñarse en la lucha con posibilidades de buen éxito, si no contaban con el apoyo y protección de la Fuerza Aérea". Además, debía "realizar la función aérea y colateral con la Armada de destruir las flotas adversarias y atacar las vías de comunicaciones marítimas". Finalmente, "ir a las profundidades del territorio adversario y lograr las informaciones que proporcionarían al alto mando de la institución, a las otras ramas de la defensa y a la Dirección Suprema de la guerra los antecedentes para resolver el más acertado empleo de los medios"³⁹⁵.

Adicionalmente, la Doctrina estableció capacidades defensivas y de transporte de la institución. En materias de defensa, se le impuso "taxativamente a la Fuerza Aérea la responsabilidad de garantizar la defensa del país contra los ataques aéreos". Para solucionar los problemas que de ella se derivaban, la institución debía "organizar Zonas de Defensa Aérea que comprendieran centros poblados, fuentes económicas y otros sistemas de objetivos"; estas Zonas, para el cumplimiento de sus objetivos, debían "estar dotadas de apropiados medios de Defensa Aérea Activa"³⁹⁶.

En materia de transporte, la Fuerza Aérea debía "proporcionar el oportuno apoyo a sus unidades y cumplir también la misión de transporte asignada por Decreto Supremo N° 37 de 15 de septiembre de 1954 en lo que respecta a las Fuerzas Armadas en su conjunto"³⁹⁷.

³⁹⁴ DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1956, CAPITULO 2, B.

³⁹⁵ DOCTRINA BÁSICA DE GUERRA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, 1956, CAPITULO 2, D.

³⁹⁶ Ibid.

³⁹⁷ Ibid.

Finalmente, en cuanto a capacidades adicionales para permitir el desarrollo de lo mencionado, la Fuerza Aérea debía mantener unidades de instrucción, unidades de apoyo logístico, "y una infraestructura adecuada, constituida por una cadena de bases aéreas y aeródromos distribuidos estratégicamente a lo largo del país, para permitir la movilidad de las unidades aéreas".

Se ha puesto algún detalle en esta materia de naturaleza reglamentaria –complementando aspectos que ya fueron abordados al hablar de los sucesos de los años 50– debido a una razón fundamental: tanto el Decreto Supremo N° 37 de 1954 como la Doctrina de 1956 estaban vigentes en 1978, el año de la crisis con Argentina. En efecto, el decreto supremo no sería derogado y reemplazado sino hasta el 26 de marzo de 1985, fecha en que se promulgó el Decreto Supremo N° 272, que estableció las nuevas normas sobre constitución, misión, dependencia y funciones de las Fuerzas Armadas. Por su parte, poco antes, el 2 de enero de 1985, la Fuerza Aérea había generado la que sería su segunda Doctrina Básica de Guerra Aérea, mediante Orden Especial de la Comandancia en Jefe N° 18/3504-1. Dicho esto, y teniendo presente lo expuesto en los párrafos anteriores, es que se podrá visualizar y comprender de mejor forma algunas de las medidas adoptadas por la Fuerza Aérea en sus distintos ámbitos de acción durante la crisis vecinal con Argentina, así como varios de los sucesos ocurridos durante las décadas de los años 60 y 70, especialmente los denodados esfuerzos porque el Estado le entregara medios y recursos materiales y humanos que, aunque de elevado valor y costo, resultaban absolutamente fundamentales para el adecuado cumplimiento de las funciones que las leyes le asignaban, temas que ya fueron abordados ampliamente en el capítulo IV.

ii. Organización de tiempos de paz

A inicios de 1978, el despliegue habitual de la Fuerza Aérea era el siguiente, de norte a sur³⁹⁸.

A L A N° 4		
Grupo de Aviación N° 1	Los Cóndores (Iquique)	15 Cessna A-37B Dragonfly
Grupo de Aviación N° 4	Los Cóndores (Iquique)	10 Cessna A-37B Dragonfly 5 Neiva T-25 (en febrero arribarían otros cuatro) 1 Sikorsky S-55T
Grupo AAA N° 24	Alto Hospicio (Iquique)	40 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>) 9 afustes de 3 cañones HS.820 de 20mm (<i>Tritubos</i>)

³⁹⁸ Tabla de elaboración propia basada, entre otros documentos, en oficios de 13 de enero de 1978 que INFORMA DESPLIEGUE DE FUERZAS PROPIAS, y del 24 de enero de 1978 que INFORMA SOBRE MATERIAL DE LA INSTITUCIÓN, ambos del JEMGFA al EMDN, y ajustada en el detalle de acuerdo al contenido de informe de 31 de enero de 1978, INFORME DIARIO, del Departamento Logístico, Estado Mayor del Comando de Combate. No siempre los documentos oficiales reflejaron las cantidades reales de aviones en existencia, por diversas razones administrativas.

ALA N° 1		
Grupo de Aviación N° 7	Cerro Moreno (Antofagasta)	15 Northrop F-5E Tiger II 3 Northrop F-5F Tiger II
Grupo de Aviación N° 8	Cerro Moreno (Antofagasta)	6 Hawker Siddeley Mk.71 Hunter 3 Hawker Siddeley Mk.71A Hunter 3 Hawker Siddeley Mk.72 Hunter 6 de Havilland Vampire
Grupo de Aviación N° 9	Cerro Moreno (Antofagasta)	12 Hawker Siddeley Mk.71 Hunter 1 Hawker Siddeley Mk.71A Hunter
Escuadrilla de Enlace	Cerro Moreno (Antofagasta)	2 Douglas C-47 1 Cessna T-41A 2 Sikorsky S-55T
Grupo AAA N° 21	Cerro Moreno (Antofagasta)	30 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>) 10 afustes de 3 cañones HS.820 de 20mm (<i>Tritubos</i>) 17 afustes de 2 ametralladoras de .50 (<i>Picapiedras</i>)

ALA N° 2		
Grupo de Aviación N° 2	Quintero	5 Grumman HU-16B/ASW Albatross 3 Grumman CSR-110 SAR 1 Sikorsky S-55T
Grupo de Aviación N° 11	Quintero	9 Beechcraft 99A Airliner
Grupo AAA N° 22	Quintero	18 afustes simples de ametralladoras .50 4 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>)

ALA N° 5		
Grupo de Aviación N° 5	El Tepual (Puerto Montt)	8 De Havilland DHC-6 Twin Otter 1 Sikorsky S-55T
Grupo AAA N° 25	El Tepual (Puerto Montt)	4 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>)

ALA N° 3		
Grupo de Aviación N° 6	Bahía Catalina (Punta Arenas)	4 Douglas C-47
Grupo de Aviación N° 12	Chabunco (Punta Arenas)	8 Cessna A-37B Dragonfly
Grupo AAA N° 23	Chabunco (Punta Arenas)	17 afustes simples de ametralladoras .50 8 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>) 7 afustes de 2 cañones HS.804 de 20mm (<i>Flit</i>)

Otras unidades		
Grupo de Aviación N° 3	Temuco	10 Bell UH-1H (dos más llegarían en febrero) 3 Hiller UH-12SL-4 3 Hiller UH-12E 1 Bell 47D-1 1 Cessna 182 (L-18)
Grupo de Aviación N° 10	Los Cerrillos (Santiago)	1 Douglas C-47 5 Douglas DC-6B 2 Lockheed C-130H Hercules 1 Bell UH-1H Iroquois 1 Aérospatiale SA.330F Puma
Servicio Aerofotogramétrico	Los Cerrillos (Santiago)	2 Gates Learjet 35A 3 De Havilland DHC-6 Twin Otter 1 Beechcraft A100 King Air
Escuela de Aviación	El Bosque (Santiago)	32 Beechcraft A45 (T-34) Mentor 28 Cessna T-37B/C
Escuela de Especialidades	El Bosque (Santiago)	4 Cessna T-41A 1 Cessna 182 (L-18) 1 Cessna 206 1 Beechcraft C50 Twin Bonanza
Regimiento de Artillería Antiaérea	Colina (38 km al norte de Santiago)	8 afustes simples de ametralladoras .50 14 afustes de 4 ametralladoras .50 (<i>Matamoscas</i>) 1 afuste de 3 cañones HS.820 de 20mm (<i>Flit tritubos</i>) 1 afuste de 2 cañones HS.804 de 20mm (<i>Flit bitubos</i>)

Interesante resulta conocer la visión profesional del coronel de aviación (A) Benjamín Opazo Brull, jefe interino del Ala N° 4 reactivada en Iquique a contar del 3 de marzo de 1975:

Luego del laudo arbitral de 1977, la situación comenzó a cambiar. Ahora no solamente teníamos problemas de crisis con el país del norte, sino que también con Argentina. Entonces se estructuraron dos fuerzas aéreas: una dedicada a enfrentar la situación en el norte y otra para el sur. Lo problemático era asegurar la disponibilidad de pistas y bases aéreas para efectuar el traslado del apoyo logístico y soportar las operaciones en ambas alejadas zonas.

En el caso del norte los despliegues se realizaban a través de constantes caravanas terrestres. Por lo tanto, no fue tan complejo. En el caso del despliegue al sur, existían más dificultades para producir los relevos y mantener el soporte logístico.

En cuanto al nivel de inteligencia para poder desarrollar nuestros planes de ataque, este era muy bajo. Se contaba con poca información para desarrollar las carpetas de combate y determinar así los blancos cuya destrucción permitiera lograr algún efecto. Además, no se disponía de una metodología específica para desarrollar y determinar blancos, que permitiera lograr un determinado efecto deseado.

Nuestra fuerza de combate estaba empeñada, en esencia, a la planificación y ejecución de las primeras operaciones.

En algunas oportunidades se realizaron operaciones especiales para hacer fotografías de la base aérea La Joya, confirmando la gran amenaza que esta significaba, dada su gran capacidad para permitir la operación y despliegue de varias unidades de combate de la FAP.

Las tripulaciones de combate de aviones A-37B y Vampire estaban entrenadas para realizar ataques aire-tierra y apoyo a las fuerzas de superficies en misiones de interdicción y apoyo aéreo estrecho. En el caso de los Hawker Hunter, estos tenían misiones de contra fuerza aérea y de caza defensa. Los F-5E realizaban misiones de caza defensa diurna y nocturna, apoyados por los radares de vigilancia instalados en Antofagasta e Iquique.

En general, se contaba con adecuada disponibilidad de armamento para efectuar los vuelos de instrucción, entrenamiento y también las primeras misiones. Los medios de artillería antiaérea eran apoyados por soldados conscriptos.

Aviones comerciales provenientes de Perú efectuaban vuelos regulares a nuestro sector. Sabíamos que la inteligencia adversaria tenía totalmente ubicados y fotografiados nuestros radares. A pesar de ello, esos sensores, más la red de observadores terrestres, nos permitirían contar con alarma, aunque no disponíamos de una buena defensa antiaérea. Esa falencia generó una serie de inventos e iniciativas de medidas de defensa pasiva a fin de dificultar a los pilotos adversarios la detección, ubicación y traqueo de nuestros puntos sensibles.

En el caso de la base Cerro Moreno, los oficiales y personal vivían con sus familias dentro de esas instalaciones. Debido a esto, se desarrollaron procedimientos ante la posibilidad de un ataque aéreo adversario. Si es digno de destacar que ninguna familia quiso dejar el norte. Situación similar ocurrió en la zona austral. Todos permanecieron en sus puestos, incluidas las familias.

Desde que la situación con Perú comenzó a hacerse más crítica, se llevaron a cabo numerosas reuniones con el Ejército a fin de adoptar las previsiones para apoyar su maniobra, especialmente en lo relacionado con el apoyo aéreo estrecho. No obstante, hasta esa fecha dicha colaboración era bastante precaria. En el caso de la Armada, esta institución solo requería exploraciones aeromarítimas.

En síntesis, cada institución tenía asumida su misión, y los medios aéreos apoyarían a las fuerzas de superficie en la medida de sus posibilidades. No era una obligación per se. Mi gran problema era no tener la iniciativa y la gran capacidad ofensiva de la FAP.

Cuando comenzó a aumentar la crisis con Argentina, Perú no aprovechó esta situación para presionar a Chile. Y tampoco hubo despliegues inusuales a las bases aéreas del sur o medios de su ejército a la zona de Tacna.

Durante los meses de tensión con Argentina, uno de los problemas más complejos fue la disponibilidad de repuestos para permitir a las tripulaciones mantener su entrenamiento y grado de alistamiento.

Toda la gente, tripulaciones de combate y de apoyo, vivió la situación con mucho patriotismo y entrega. Ya no eran tiempos de entrenamiento, pues nos enfrentamos a la realidad: la guerra estaba ad portas.

GBA (A) Benjamín Opazo Brull³⁹⁹

iii. La defensa antiaérea

En materia de artillería antiaérea, la situación local no había ido a la par de los tiempos ni de los avances tecnológicos disponibles, ni siquiera en alguna medida cercana a lo que ya habían logrado constituir las probables fuerzas adversarias.

La creación de esta especialidad había sido otra de las múltiples preocupaciones del comandante Arturo Merino Benítez en su amplia obra fundadora de 1930. De esta manera, el 16 de enero de 1931 se había formado un Grupo de Defensa Antiaérea, estructurado sobre la base de la llamada Compañía de Guardia del Cantón El Bosque, integrada a su vez por los conscriptos enviados a esta repartición por los regimientos de la Guarnición de Santiago luego de que estos hubieran pasado su revista de reclutas. Hasta 1943, este grupo solo operó ametralladoras, año en el que comenzó a recibir cañones de diversos tipos y calibres, más los vehículos necesarios para movilizar tanto a sus medios materiales como a su personal. Luego de algunas adaptaciones orgánicas y cambios de denominación, a contar de 1947 pasó a ser el Regimiento de Artillería Antiaérea, aunque continuó operando desde su base en El Bosque. En 1956 cambió su base a las instalaciones aéreas en Colina, convirtiéndose esta unidad en el *alma mater* para el resto de los grupos artilleros que se constituirían al alero de las principales unidades de la institución en diversas zonas del país⁴⁰⁰.

En 1974, la FACH contrató a la empresa privada nacional SOCIEDAD GENERAL DE COMERCIO (SOGECO) para paliar algunas de las carencias en materia de artillería antiaérea. Esta compañía produjo una serie de afustes simples y cuádruples para ametralladoras de 12,7mm obtenidas de aviones ya dados de baja. El afuste cuádruple estaba montado sobre un carro abatible T-20XE de cuatro ruedas, de aquellos transferidos a Chile por EE.UU. en 1943 y que originalmente servía para transportar antiguas piezas Browning M1/A2 de 37mm. Este montaje cuádruple fue conocido como SOGA o MATAMOSCAS, llegando a producirse un centenar de ejemplares, aunque era básico y difícil de operar. Otra versión del afuste cuádruple fue conocida como PICAPIEDRA. El mismo año, la FACH compró un lote de cien cañones Hispano-Suiza de la República Dominicana, piezas que habían sido recientemente retiradas de sus aviones de caza Vampire. Estas armas dieron origen al denominado PROYECTO

³⁹⁹ Entrevista de 2 de abril de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴⁰⁰ Revista *Fuerza Aérea*, N° 152, enero-marzo de 1980, pp. 174 y ss. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.

GRÚA, siendo el primer resultado una pieza bitubo sin freno de boca denominada SOG-1, que usaba munición de 20 x 110 milímetros, y cuyas primeras pruebas de campo se hicieron en 1975⁴⁰¹.

Luego, la disponibilidad en la Fuerza Aérea de piezas HS.820 de 20mm provenientes de antiguos montajes triples que la institución había adquirido en 1960, dio pie para el desarrollo por SOGECO de los sistemas bitubo Tipo 804 y tritubo Tipo 820, también conocidos como afustes FLIT⁴⁰². Durante 1978, numerosos de estos montajes fueron empleados al remolque de camiones Unimog 404 y ENGESA EE-15.

Hacia diciembre de 1978, los medios materiales de la defensa antiaérea estaban formados por un conjunto de piezas de diversos calibres y procedencias, de acuerdo al siguiente detalle⁴⁰³:

La artillería antiaérea a diciembre de 1978	
Ala N° 4 Iquique	10 cañones HS 20mm 6 afustes Flit 40 ametralladoras .50 cuádruples Matamoscas 42 ametralladoras .50 simples
Ala N° 1 Antofagasta	10 cañones HS 20mm 6 afustes Flit 35 ametralladoras .50 cuádruples Matamoscas 34 ametralladoras .50 simples
Regimiento de Artillería Antiaérea Colina	6 afustes Flit 8 ametralladoras .50 cuádruples Matamoscas 34 ametralladoras .50 simples
Ala N° 5 Puerto Montt	14 afustes Flit 14 ametralladoras .50 cuádruples Matamoscas 30 ametralladoras .50 simples
Ala N° 3 Punta Arenas	18 afustes Flit 20 ametralladoras .50 cuádruples Matamoscas 30 ametralladoras .50 simples
Base Aérea El Bosque Santiago	52 ametralladoras .50 simples

Con este tipo de piezas –ninguna de las cuales disponía de guía radárica o miras especializadas⁴⁰⁴– la defensa aérea no estaba en buenas condiciones para enfrentar las incursiones de la aviación adversaria, especialmente en aquellas

⁴⁰¹ Para mayores referencias, ver *Revista Fuerza Aérea del Cincuentenario*, marzo de 1980, pp. 173 y ss., editorial Fuerza Aérea de Chile; Marambio, Cristián, *La artillería en las Fuerzas Armadas de Chile: los desconocidos afustes antiaéreos de SOGECO*, en *Revista Defensa* N° 511, España; Villaruel, Danilo, *Historia de la plataforma antiaérea DID-FACH HVAR5*, en *editorialmanutara.blogspot.com*, 6 de noviembre de 2012.

⁴⁰² Referencias a los distintos tipos de piezas en servicio en oficio de 7 de noviembre de 1979, SOBRE DISTRIBUCIÓN DE PIEZAS DE ARTILLERÍA ANTIAÉREA, del Comando Logístico al EMGFA.

⁴⁰³ Oficio, 17 de diciembre de 1978, DISPONE DISTRIBUCIÓN ARMAMENTO, del JEMGFA al Comandante del Comando Logístico.

⁴⁰⁴ Ver en Capítulo Cuarto, apartado xxvi, RADARES, MISILES Y BASES, las referencias a la llegada en 1979 de radares israelíes tácticos de corto alcance Elta EL-2106 para la artillería antiaérea y de alarma temprana.

zonas sur y austral donde no había cobertura de radar que permitiera una alarma temprana. El general Fernando Matthei se refirió al tema en declaraciones posteriores, abarcando su visión del problema de acuerdo a cómo lo percibió en dos etapas distintas de su servicio para la institución, pero siempre dentro de la década de los 70:

*COMO DIRECTOR DE OPERACIONES, NOMBRADO EN 1975*⁴⁰⁵

Aparte de nuestras graves deficiencias en materias de potencia ofensiva, en materias de defensa aérea estábamos absolutamente en pañales. No acertaba a comprender cómo los distintos gobiernos no se habían preocupado del tema y durante sus cuarenta y cinco años de existencia la Fuerza Aérea no contara con ningún radar. Pasarían años antes de que el primero de ellos, encargado a Israel empezara a funcionar en Mejillones y para qué hablar de un sistema de alarmas y control de aviones, refugios, losas de dispersión, en fin. No había nada de nada. Si mal no recuerdo, mencione que solo uno de los veinte cañones antiaéreos estaba funcionando.

Siendo imposible adquirir los repuestos necesarios en Suiza o en cualquier otra parte a causa del embargo, Martini inició un programa de fabricación con la industria local. No obstante, como este tomaría tiempo en completarse, pensé que tal vez podríamos hacer algo con las ochocientas ametralladoras y munición que teníamos en nuestro poder dentro de los aviones dados de baja en el pasado. Con la idea de desarrollar un montaje cuádruple, me reuní con la gente de FAMAE y les propuse emprender un proyecto conjunto: ellos se encargaban de diseñar y fabricar el afuste y nosotros poníamos las ametralladoras y la munición, libre de cargo. Recuerdo que uno de los participantes fue el hijo del general Pinochet, en ese entonces teniente de Ejército. Pero FAMAE no se interesó en el asunto y decidimos seguir nuestro propio camino. La firma SOGECO, con la cual estábamos trabajando en el Comando Logístico, diseñó un afuste cuádruple sobre una plataforma montada sobre cuatro ruedas. Este artefacto, denominado SOGA o Matamoscas, resultó de lo más primitivo que se puedan imaginar. Era totalmente inestable, no se podía controlar después de disparar, y su elevación máxima no sobrepasaba los cuarenta y cinco grados. En el mejor de los casos, servía para elevar la moral...

Se fabricaron unos cien Matamoscas y se repartieron entre las distintas unidades. Es cierto que operacionalmente aportaban poco, pero también es cierto que no teníamos otra cosa. Ese año se compraron además cien cañones usados de aviones Vampire pertenecientes a la República Dominicana, para los cuales SOGECO diseñó un montaje doble. Pasaron siete años antes de tener un sistema de defensa aérea que sirviera de algo, al menos en Iquique y Punta Arenas, y otros veinte antes de contar con un sistema realmente digno del nombre, en 1995.

⁴⁰⁵ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 203-204. La Tercera-Mondadori.

COMO COMANDANTE EN JEFE, NOMBRADO EN 1978⁴⁰⁶

*(La Fuerza Aérea no estaba preparada para la guerra), pese a los preparativos realizados en 1974 para amortiguar la amenaza peruana y al hecho de haber recibido ya los F-5. Falta-
ban radares, cañones y misiles antiaéreos...*

... Por otra parte, había que armar una defensa antiaérea digna de ese nombre y preocuparse de contar con los elementos necesarios para alertar de una posible agresión.

... "Reciclamos" todo lo que teníamos. Por ejemplo, utilizamos las ametralladoras de aviones dados de baja –pesadas y grandes– como material antiaéreo...

Justamente por lo pesimista de la situación, en 1978 se activó un estudio para dotar a la Fuerza Aérea de un moderno sistema de defensa aérea con equipos de detección y misiles. En tal sentido, a comienzos de ese año se envió en comisión a Sudáfrica a un conjunto de oficiales, para que se impusieran y estudiaran los detalles propios del sistema de defensa aérea adoptado por dicho país. En Santiago, el 17 de febrero de ese año se formó una comisión de altos oficiales para que analizara el informe resultante y antes del 2 de mayo siguiente propusiera las medidas a adoptar. Esta comisión estuvo formada por el jefe del Comando de Combate, el director de Operaciones y el comandante de grupo (A) Pedro Quinteros Sprovera⁴⁰⁷.

Si bien el informe redactado por los oficiales no estuvo disponible para esta investigación, la visita al país africano determinó los siguientes pasos a seguir por la Fuerza Aérea en estas materias. En julio de 1964, Sudáfrica había negociado con la casa francesa Thomson-Houston (más tarde Thomson CSF), para desarrollar un sistema de misiles de defensa antiaérea altamente móvil, capaz de operar bajo cualquier condición climática, contra blancos aéreos operando en bajas y medias altitudes. El resultante de este proyecto conjunto fue el sistema CACTUS, con misiles fabricados por la empresa Matra. Los primeros disparos se efectuaron en 1967 y, finalmente, el sistema entró en servicio en Sudáfrica con sucesivas entregas efectuadas entre 1971 y 1973. En febrero de 1971, la propia Fuerza Aérea Francesa recibió las primeras unidades de este producto para integrarlo a su sistema de defensa aérea, denominándolo CROTALE.

El paso siguiente en esta materia fue dado por los propios sudafricanos. El 19 de marzo de 1978 arribó a Santiago en visita oficial el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Sudafricana, el teniente general Robert H. Doherty Rogers, quien asistiría a una ceremonia del aniversario de creación de la FACH, el 21 de marzo. Dentro de los temas que las autoridades aéreas chilenas sostuvieron con la visita estuvo el de manifestarle el interés de la Fuerza Aérea por el sistema CACTUS, especialmente luego de la asesoría en tal sentido que

⁴⁰⁶ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 282-284. La Tercera-Mondadori.

⁴⁰⁷ Orden de la CJFA, 17 de febrero de 1978, SOBRE ANÁLISIS DE INFORME A VISITA DEL SISTEMA DE DEFENSA AÉREA DE SUDÁFRICA.

hicieran los africanos, además de las experiencias tácticas de sus aviadores de combate al enfrentar en reiteradas oportunidades el fuego real de misiles anti-aéreos portátiles soviéticos SA-7 y de las medidas adoptadas para contrarrestarlos con éxito. En la medida en que los sudafricanos no fabricaban más que algunos componentes del sistema CACTUS, en lo sucesivo habría que negociar directamente con los franceses⁴⁰⁸.

Como el sistema CROTALE era de gran interés para la Fuerza Aérea, en abril siguiente la institución contactó al agregado de Defensa chileno en París, para que este oficial interpusiera sus buenos oficios y averiguara la opinión del Ministerio de Defensa galo respecto de una posible adquisición chilena, y, de ser esta positiva, iniciara las gestiones pertinentes⁴⁰⁹. En mayo, el general Matthei se comunicó con el embajador chileno en Francia para informarle que las averiguaciones hechas por el agregado de Defensa habían arrojado como resultado preliminar que existía buena predisposición en ese país, además de la línea directa que existía con el director de Asuntos Internacionales Generales de Armamento y con el jefe de Estado Mayor de la aviación militar francesa. Según lo dicho por el general Matthei al embajador, la Fuerza Aérea estaba desde 1976 intentando adquirir urgentemente el sistema CROTALE, pero que aún había barreras políticas que vencer para concretar la compra, sobre todo porque el gobierno galo no se había pronunciado oficialmente, y que solo se sabría una respuesta a contar de las elecciones de abril de 1978⁴¹⁰.

Finalmente, en septiembre de 1978 la Comandancia en Jefe solicitó al ministro de Defensa que se dictara la norma legal autorizando la compra del CROTALE. La firma del contrato con la Sociedad Thomson CSF finalmente sería por dos baterías fabricadas en Francia, formadas por dos unidades de adquisición y cuatro de tiro, repuestos, equipos de apoyo e instrucción⁴¹¹. Por Decreto Supremo 54A de 8 de noviembre siguiente, quedó totalmente tramitada y oficializada la transacción con la empresa por el sistema, lo que en Chile se conocería como PROYECTO JERJEL. De la misma manera, por Decreto Supremo 55 de igual fecha quedaría totalmente tramitada y oficializada la transacción con la misma casa francesa por la compra de un sistema de radar móvil TRS 2200 Picador⁴¹². Todo este moderno equipamiento estaría destinado a potenciar la base aérea de Chabunco, aunque su arribo no ocurriría sino hasta años después de la crisis de 1978⁴¹³. Algo similar ocurriría en materia de misiles

⁴⁰⁸ Memorando de 16 de marzo de 1978, CONVERSACIONES A SOSTENER CON EL CJ DE LA FAS, TENIENTE GENERAL ROBERT H. DOHERTY ROGERS, EMGFA.

⁴⁰⁹ Oficio, 25 de abril de 1978, SOLICITA INFORMACIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA FRANCÉS SOBRE VENTA DE ARMAS CROTALE, del JEMGFA al Agregado de Defensa en Francia.

⁴¹⁰ Carta, 9 de mayo de 1978, del CJFA al embajador de Chile en Francia.

⁴¹¹ Oficio, 26 de septiembre de 1978, del CJFA al MINDEF.

⁴¹² Carta, 21 de diciembre de 1978, INSTRUCCIONES PARA LA MISIÓN Y ADQUISICIONES EN EJECUCIÓN EN EUROPA, del Comando Logístico al Jefe Misión Aérea en Washington.

⁴¹³ La orden para la operación de las unidades de tiro Crotale en Chabunco fue librada el 17 de agosto de 1981, iniciándose en septiembre siguiente el proceso de implementación de estas capacidades en el Grupo N° 23 de Punta Arenas.

antiaéreos portátiles, con la firma el 31 de julio de 1980 del contrato en Inglaterra por el sistema Blowpipe, en el llamado PROYECTO CERBATANA.

iv. Algunos proyectos relevantes

También fue durante 1977-1978 que la Fuerza Aérea avanzó en los estudios tendientes a conocer y adoptar los equipos necesarios para equipar a sus aviones de combate con contramedidas que les permitirían tener probabilidades de sobrevivencia en combates aéreos o frente al fuego de defensa aérea controlado por radar. Se trataba de medidas defensivas de las que, hasta ese momento, se carecía: a) bengalas (*flares*) para actuar en el espectro infrarrojo contra misiles guiados por calor; b) delgadas tiras de metal (*chaff*) que, arrojadas al espacio aéreo próximo al que surcaba la aeronave, pudieran engañar o cegar a los radares adversarios; y c) alarmas sonoras y luminosas a bordo que le avisaran al piloto el hecho de haber sido detectada su aeronave por un radar adversario (*radar warning receiver*, o *RWR*).

Especialmente en cuanto a las medidas de *chaff* y *RWR*, durante 1978 la Dirección de Comunicaciones y Electrónica llevó a cabo estudios que arrojaron como conclusión que convenía más su adquisición en el extranjero que su manufactura en Chile, siendo esto último posible solo si es que se adquirieran determinados equipos de corte de metales, el aluminio específico y se diseñaba el estudio de ingeniería para adosar el empaquetamiento contenedor a los distintos aviones. En cuanto al sistema de alarmas *RWR*, ya había uno instalado en Chile en un Hawker Hunter, el que proporcionaba ciertas capacidades frente a otras aeronaves de combate dotadas con radar de tiro. Ante la oferta que ya habían hecho llegar empresas de Israel, estaba por determinarse el nivel de urgencia con que se necesitaban estos equipos y que se hicieran públicas las conclusiones de la operación del Hunter experimental⁴¹⁴. En el futuro posterior a la crisis vecinal, estos estudios fructificarían en los PROGRAMAS CAIQUÉN I y CAIQUÉN II, de *RWR*, en el PROGRAMA ITATA de inteligencia electrónica aerotransportada, y en el PROGRAMA ECLIPSE, de *chaff*. Los aviones Hawker Hunter, F-5E/F y Beechcraft 99A de la Fuerza Aérea serían, tarde o temprano, beneficiarios de estos y otros equipos⁴¹⁵, lo mismo los nuevos cazabombarderos Dassault Mirage 50 que comenzarían a incorporarse a la FACH a contar de fines de junio de 1980.

Otros programas de investigación o desarrollo llevados cabo por la Fuerza Aérea en este mismo período darían cuenta del positivo ánimo que existía en la institución y de los pasos concretos dados para superar ciertas áreas deficitarias. Algunos de los casos más interesantes, aunque no siempre concretados, fueron:

⁴¹⁴ Reunión del Comité de Investigación y Desarrollo, 29 de junio de 1978, Dirección de Operaciones.

⁴¹⁵ Ver PRIETO, Daniel: *El sorprendente mundo de la nueva tecnología chilena de guerra electrónica*, en Revista Internacional de Defensa N° 8 de 1984, pp. 1093-1094, Interavia, Suiza.

- Recuperación de álabes dañados de turbinas Avon de Hawker Hunter
- Banco de pruebas de turbinas Avon
- Estanques lanzables de aviones A-37B y Hawker Hunter
- Estudios para la instalación de eyector triple de bombas (TER) en Hawker Hunter⁴¹⁶
- Fabricación de superficies móviles para A-37B
- Bombas de 500 libras para A-37B
- Carro mezclador de elementos para NAPALM
- Simulador de tiro para artillería antiaérea de 20mm
- Miras ópticas para piezas de artillería antiaérea
- Herramientas para motores J85-17 y J85-21
- Blancos aéreos remolcados / Dardos
- Estudios sobre radares de vigilancia aérea a instalar en Punta Arenas y Chabunco
- Equipos de IFF para la flota de Hawker Hunter
- Construcción de carro transportador de aviones, para áreas de dispersión
- Modificación de ganchos para bombas en aviones T-25
- Instalación de dispositivos de lanzadores de *flares* en fuselaje de A-37B
- Modificador de agrupador de bombas Mk.70
- Contramedidas electrónicas para Twin Otter
- Lanzamiento de bombas menores desde Twin Otter
- Calzos de ametralladoras .30mm para fuego lateral desde Twin Otter
- Tubos lanza bengalas de iluminación Mk.24 desde Twin Otter
- Estudios de reemplazo del avión Beechcraft B45 (T-34) Mentor
- Incorporación de helicópteros Aérospatiale SA.315B LAMA en abril de 1978, y artillado de los mismos en el segundo semestre de 1978 con armamento brasileño
- Arribo de seis Twin Otter desde Canadá a mediados de 1978
- Arribo de cuatro aviones Neiva N621 Universal (T-25) y dos helicópteros Bell UH-1H desde el Ejército, a contar de febrero de 1978
- Unidades de reparación de aeródromos y pistas
- Estudio para la compra de cargueros Lockheed L-100-20/30 para reemplazar, a mediano plazo, a los Douglas DC-6B
- Solicitudes de ofertas por cazabombarderos Dassault Mirage 50
- Primeros contactos para ensamblaje de helicópteros MBB BO-105

Otro proyecto de interés fue el llevado adelante durante el segundo semestre de 1978 por la empresa nacional INDUSTRIAS CARDOEN, en la línea de poder equipar con algún tipo de armamento menor al medio centenar de aviones civiles que podrían eventualmente prestar algún tipo de servicio en el conflicto, llevando a cabo misiones limitadas de hostigamiento y acoso contra

⁴¹⁶ Recién en noviembre de 1979 se generó el informe final de las pruebas llevadas a cabo.

fuerzas de superficie. Se trató de un artefacto explosivo que sería arrojado a mano contra cualquier fuerza adversaria que se encontrara expuesta. Este fue conocido como bomba PJ-1⁴¹⁷. El general Matthei, gestor del proyecto, recuerda⁴¹⁸:

Tenían bastante poder destructivo, pero el problema es que había que lanzarlas "al ojo". La idea era volar de noche hacia cualquier parte y tirarlas en cuanto viéramos una luz abajo, de vehículos o de lo que fuera. Podíamos llevar un canasto de bombas para tirarlas cuando se nos viniera en ganas, con tal de que no pudieran dormir. La intención era molestar de alguna forma al enemigo, hasta que reventara. No íbamos a quedarnos llo-rando ante la falta de municiones o de aviones. Era importante mantener la moral en alto.

v. La caída de un comandante en jefe

El general Gustavo Leigh Guzmán, comandante jefe de la FACH en 1978, había llegado al mando institucional mediante nombramiento hecho por el presidente Salvador Allende el 18 de agosto de 1973. Reemplazó en tal cargo al general del aire César Ruiz Danyau, quien desde 1970 fungía como el comandante en jefe institucional.

En ese mes de 1973 la situación política y social de Chile era extremadamente delicada. Una de las manifestaciones de esto fue que, pocos días antes del nombramiento del general Leigh, la Confederación de Dueños de Camiones había iniciado un nuevo paro gremial por tiempo indefinido, bloqueando con sus vehículos numerosos puntos de la extensa carretera Panamericana –que era la columna vertebral del país en materia vial–, entre Puerto Montt y Arica. Una de las medidas adoptadas por el gobierno para intentar revertir la crítica situación fue llamar a los mandos de las Fuerzas Armadas para que, paralelamente a sus deberes militares, ejercieran como ministros en algunas carteras consideradas clave. Así fue como el 9 de agosto, el comandante en jefe del Ejército, general Carlos Prats González, asumió como ministro del Interior; el comandante en jefe de la Armada, almirante Raúl Montero Cornejo, como ministro de Hacienda; y el general del aire César Ruiz Danyau, como ministro de Obras Públicas y Transporte.

En el ejercicio de su cargo ministerial, el general Ruiz Danyau no pudo aplacar la huelga de los camioneros, razón por la cual el 17 de agosto se vio

⁴¹⁷ El uso de la sigla PJ significaba "Para Joder" (molestar o fastidiar mucho), lo que denotaba claramente la finalidad de estos explosivos tan básicos.

⁴¹⁸ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, p. 284. La Tercera-Mondadori.

obligado a renunciar tanto a la designación política como al mando de la Fuerza Aérea⁴¹⁹, sustituyéndolo en este último ámbito el general Leigh.

Pocos días después, Leigh tendría gran protagonismo en el golpe de Estado del 11 de septiembre, mediante el cual fue derrocado el gobierno de Salvador Allende. A contar de este día, el general Leigh asumió también como miembro de la Junta de Gobierno militar que tomó el control del país.

Cinco años después, Chile se encontraba enfrentando la crisis vecinal con Argentina a propósito de la negativa de Buenos Aires de aceptar el laudo británico de 1977. Por su parte, el general Leigh ya había planteado varias veces –tanto en el seno del Gobierno como también abiertamente– su visión crítica respecto de la forma cómo se estaba conduciendo en algunas áreas el gobierno militar que él aún integraba. Particular objeto de las críticas de Leigh eran algunas situaciones relativas a la consulta plebiscitaria nacional que había tenido lugar en enero de 1978, la gestión de algunos aspectos del poder estatal, las consecuencias internacionales del asesinato del excanciller chileno Orlando Letelier en Washington en septiembre de 1976, y la necesidad de establecer plazos concretos para el término del gobierno militar y la vuelta de la democracia a Chile. Esto había dado lugar a ácidas y sostenidas diferencias con el jefe de estado, el general Pinochet, y con el comandante en jefe de la Armada y el director general de Carabineros.

En el sentido anterior, el 21 de marzo de 1978 el general Leigh pronunció en la Escuela de Aviación un discurso con motivo del 48° aniversario de la fundación de la FACH. Sus palabras provocaron severo malestar en el general Pinochet, quien se encontraba presente en el evento: *"Es precisamente por esto que estamos con quienes creen que nos vamos acercando al momento de comenzar a implementar una institucionalización progresiva – mediante itinerarios preestablecidos– que determinen con claridad la naturaleza y funciones de los poderes y organismos del Estado, de tal manera de asegurar una conducción política fluida, objetiva y segura"*, dijo en esa oportunidad el comandante en jefe de la Fuerza Aérea⁴²⁰. Esta declaración se sumaba a otras tiranteces habidas al interior del gobierno recientemente. Muy poco después, y en una entrevista concedida a un periódico italiano, Leigh reiteraría sus dichos y profundizaría sus críticas –especialmente en materia de derechos humanos, desapariciones forzadas de personas y el asesinato del excanciller Letelier–, lo que precipitaría, finalmente, su salida del Gobierno.

Así fue como el 24 de julio de 1978, en una jornada reconocidamente dramática y de gran tensión militar, Gustavo Leigh fue destituido de su puesto en la Junta de Gobierno y también del mando de la Fuerza Aérea, siendo

⁴¹⁹ Carta, 17 de agosto de 1973, de César Ruiz Danyau a Salvador Allende. En este documento, el general Danyau renunció indeclinablemente al cargo ministerial y estimó que debía entenderse implícita la renuncia a la Comandancia en Jefe.

⁴²⁰ El discurso del general Leigh aparece completo en revista *Fuerza Aérea*, N° 146, enero-marzo de 1978, pp. 2 y 3.

declarado por sus pares de la Junta como "*absolutamente imposibilitado para seguir cumpliendo sus funciones*". Junto con él se iría todo el cuerpo de generales de la institución, es decir dieciocho altos oficiales que renunciaron en manifestación de solidaridad con el defenestrado⁴²¹. Ese mismo día asumiría como nuevo comandante en jefe el general Fernando Matthei Aubel, que era el décimo en la línea de mando de la administración Leigh, y que hasta ese momento ejercía como ministro de Salud. Por esto, y de acuerdo a como se dieron en general las cosas en ese histórico día, Matthei quedaría en una incómoda inicial posición interna en su papel de nuevo jefe máximo de los aviadores⁴²².

Más allá de los efectos de la salida del general Leigh de las esferas políticas, existe alguna coincidencia en aceptar que la compleja serie de destituciones y renunciaciones de ese 24 de julio generó una situación de emergencia en la conducción a corto plazo de la institución, evidenciada a la hora de tener que conformar el nuevo alto mando y designar a los oficiales superiores. Era una época en que no solo se debía mantener el ritmo normal de trabajo institucional –de por sí complejo–, sino que se estaba en pleno proceso de alistamiento de toda su capacidad bélica frente a lo que podría ser una próxima hipótesis vecinal máxima. Pero, el que la Fuerza Aérea se adaptara rápido a su nueva realidad y que el mando político nacional no se hubiera visto objetado por parte de los nuevos cuadros aéreos, bien pudo haber sido considerado por observadores externos como una muestra de sólida unidad de las Fuerzas Armadas en una época de abierta crisis. La Fuerza Aérea se mostraba capaz de recuperarse rápidamente de una situación extremadamente compleja. Finalmente, los programas institucionales de desarrollo y de fortalecimiento siguieron su curso, aunque no sin dificultades.

El comandante del Grupo N° 9 desde febrero de 1978 recuerda:

Dentro de la perspectiva de la crisis con Argentina en 1978, el cambio de mando del general Leigh por el general Matthei tuvo serios efectos. Creo que afectó considerablemente las estructuras institucionales que tenían que ver con materias operacionales, las que, si bien no eran buenas durante el mando del primero, tampoco habían logrado mejorar para lo más complicado de la crisis en diciembre.

Lo dicho ayuda a entender, por ejemplo, la falta de organización en Puerto Montt y Punta Arenas cuando concurrimos con nuestros aviones a reforzar esas zonas. De hecho, cuando

⁴²¹ Interesante resulta leer la posición de Leigh según consta en VARAS, Florencia (1979) *Gustavo Leigh, el general disidente*. Editorial Aconcagua, Santiago. Los detalles de la tensión política y militar del 24 de julio por la destitución aparecen muy bien relatados en CAVALLO, A., SALAZAR, M. y SEPÚLVEDA, Ó. (2001) *La Historia Oculta del Régimen Militar, memoria de una época 1973-1988*, pp. 304 y ss. Editorial Mondadori.

⁴²² Las circunstancias vividas por el general Matthei como consecuencia de la destitución del general Leigh, la renuncia siguiente del alto mando, y su nombramiento como nuevo comandante en jefe y acciones posteriores, están descritas en ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 242 y ss. La Tercera-Mondadori.

estuve en Chabunco desde fines de la primera semana de diciembre al mando de seis Hawker Hunter del Grupo N° 9, no solo fue escaso el apoyo que recibimos allí, sino que no había prácticamente ninguna estructura operativa a la cual aferrarse: solo yo tomaba las decisiones operacionales que afectaban a mi grupo, apoyado en un Centro de Operaciones Aéreas adaptado al efecto.

GDA Fernando Rojas Vender⁴²³

§

Luego de la salida del general Leigh me desempeñé como agregado aéreo en Buenos Aires.

En general, puede decirse que la Fuerza Aérea no estaba preparada para una guerra contra los argentinos, lo que no quiere decir que nuestras unidades de combate de F-5, Hunter y A-37B no estuvieran trabajando con muy buenos niveles profesionales. Pero no había habido anticipación por una eventual guerra contra los argentinos. Luego, hubo que improvisar. La impresión que había, eso sí, era que la FAA tenía una mala calidad para el combate aire-aire.

El ambiente en Argentina era complejo, pues todos los estamentos nacionales de ese país protestaron por el laudo de 1977 que le dio la razón a Chile. Por su parte, sus militares estaban muy desprestigiados por su papel en la guerra sucia y por su pésima gestión económica nacional. La sensación que había era que, aun con un presidente a cargo del país, era la Junta la que manejaba al país, y que había gran influencia de los oficiales generales y almirantes que la integraban.

Nuestro embajador era Sergio Onofre Jarpa, una persona que hizo mucho para intentar detener la guerra que venía. Con él, nuestra embajada hizo una buena tarea de recolección de información para el manejo de la crisis, especialmente a través del trabajo del comité de agregados militares.

Yo creo que una de las grandes debilidades argentinas era el poco apego de los militares a la ley, mucha corrupción, muchos millonarios, mucha vista gorda. La sociedad, en general, se desenvolvía de esa forma.

Gracias a los contactos supimos que bombarderos Canberra hicieron vuelos de reconocimiento sobre nuestra base en Cerro Moreno. Un suboficial argentino le vendió las fotos a Chile.

Lo que teníamos claro era que en diciembre se iniciaba la guerra.

GBA (A) Leopoldo Porras Zúñiga⁴²⁴

⁴²³ Entrevista realizada en la AGA el 7 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴²⁴ Entrevista realizada en la AGA el 8 de mayo de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

vi. El despliegue de crisis, visión general

Cuando la Fuerza Aérea sostuvo en un documento de 1978 que conocía muy bien cuál debería ser su aporte para satisfacer las necesidades de la dirección suprema de la guerra, de los órganos de maniobra y del frente interno, estaba asumiendo que a ella le correspondería ocuparse de operar y/o movilizar y administrar la mayor parte del material aéreo y activos de apoyo aeronáutico existente en el país –exceptuando los propios de la Armada y del Ejército–, además del que estaba en sus propias líneas de vuelo⁴²⁵. Era una responsabilidad de grandes proporciones y así estaba establecido en el ordenamiento jurídico y en la doctrina institucional, como ya se vio.

Para dichos efectos, este crucial año la planificación institucional contemplaba la inclusión de algunos de esos medios en unidades tácticas –los grupos de aviación, entre otros– que estaban bajo el control de los Comandos de Combate, de Transporte, Aerotático y en las respectivas componentes aéreas del TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO (TONC) y TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL CONJUNTO (TOAC). Este era todo un entramado organizativo y logístico que debía procurar el mejor empleo de todos los medios aéreos de la aeronáutica nacional, para cumplir los deberes de la Fuerza Aérea en caso de crisis o conflicto, y para apoyar las necesidades propias que las otras instituciones armadas o de orden no pudieran atender por sí mismas.

Es así como, en el año que sería clave en la crisis vecinal con Argentina, la Fuerza Aérea, aparte de las tareas propias de su naturaleza de institución independiente y autónoma de la defensa responsable de llevar a cabo lo más esencial de la guerra aérea en contra de uno o más adversarios, debió también asumir una serie de responsabilidades en otros ámbitos operacionales que iban en directo apoyo de las operaciones que tanto el Ejército como la Armada tenían previsto realizar dentro del curso de sus propias planificaciones. Esto, naturalmente, demandó cuantiosos esfuerzos humanos y materiales. Algunas de las áreas en que la Fuerza Aérea debió prepararse para intervenir fueron las de tener que colaborar con las fuerzas terrestres propias en acciones de combate, exploración aeromarítima y transporte aéreo. En todas estas áreas, la FACH ya acumulaba muchos años de experiencia en ejercicios propios y/o conjuntos y otras preparaciones de distinta naturaleza.

Ante la posibilidad de un conflicto bélico de alcances insospechados, la Fuerza Aérea dispuso enfrentar esta contingencia con dos Comandos independientes⁴²⁶:

⁴²⁵ Oficio, 6 de julio de 1978, SOBRE OPERACIONES DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA, del JEMGFA al JEMGA.

⁴²⁶ DIRECTIVA PARA REDESPLIEGUE Y ALISTAMIENTO OPERATIVO DE LOS MEDIOS ASIGNADOS AL COMANDO DE OPERACIONES DEL NORTE, Comando de Operaciones del Norte, sin fecha.

- a) El COMANDO DE OPERACIONES NORTE (CON), bajo el mando del jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con jurisdicción desde el TEATRO DE OPERACIONES NORTE (TON) hasta Concepción; y
- b) El COMANDO DE OPERACIONES SUR (COS), al mando del comandante del Comando de Combate, y con jurisdicción desde Concepción, inclusive, hasta la zona austral.

Las unidades componentes de cada uno de estos Comandos deberían desplegarse con todos los medios que le permitieran mantener sus capacidades activas en todo momento. Una vez asentados en sus bases de despliegue, debían estar en condiciones de operar en forma permanente cuando se les ordenare.

Interesante resulta aquí recordar las palabras de quien fuera el jefe del Estado Mayor General del Ejército de Chile en esos días, en relación con el despliegue de fuerzas en diversos frentes:

Al inicio de 1978, el gobierno, consciente de que paulatinamente se estaban produciendo hechos que podrían alterar la convivencia internacional con Argentina, sin estridencias –pero con firme resolución– adoptó las medidas necesarias. En el plano militar, dispuso simultáneamente actualizar de inmediato la planificación y adquisición de los elementos bélicos indispensables que ella requiriera, y sin que esto afectara la estricta política económica del momento. Ambas difíciles tareas debían cumplirse en un tiempo mínimo, factor ineludible para lograr una efectiva disuasión y evitar el conflicto.

En lo pertinente al Ejército, en enero de 1978 su Estado Mayor General, con su Dirección de Operaciones y de Inteligencia, y en coordinación con el Estado Mayor de la Defensa Nacional y la Dirección General de Movilización Nacional, se abocó denodadamente a:

- *Actualizar la planificación cuyo centro de gravedad estaba orientado a defender las fronteras norte y noroeste, actualización indispensable para enfrentar la nueva situación y que, además, mantuviera los medios mínimos necesarios para enfrentar posibles emergencias en ese Teatro de Operaciones Norte Conjunto (TONC);*
- *Considerar el apoyo absoluto al componente terrestre del Teatro de Operaciones Austral, dependiente del Estado Mayor de la Defensa Nacional Conjunto,*
- *Reorganizar el Ejército de Operaciones de la Zona Centro Sur de nuestro territorio con sus Divisiones, Zonas Especiales de Operaciones y Reserva Estratégica, para cumplir la misión del gobierno de mantener la paz y brindar apoyo disuasivo y efectivo al campo de acción diplomático. De no lograrse lo anterior, enfrentar el conflicto para lograr la paz con honor sin mengua del patrimonio nacional.*

Es interesante expresar que la apreciación elaborada por la Dirección de Operaciones de nuestro Estado Mayor General para enfrentar esta crisis era exactamente la necesaria para contrarrestar lo considerado en el plan ofensivo del Ejército argentino. Años más tarde, el gobierno de la presidente Cristina Fernández desclasificó documentos oficiales relativos a dicho plan y de sus FF.AA. y este no se limitaba solamente al Teatro de Operaciones Austral chileno –al mando del destacado y recordado general de división Nilo Floody– y a la decidida actuación de nuestra Escuadra contra su posible adversaria, sino que eran para una guerra total y que, en lo relativo al Teatro de guerra terrestre, sus ofensivas correspondían exactamente a nuestras previsiones para enfrentarlas a lo largo de las fronteras...

En la última semana de agosto y principios de septiembre el Estado Mayor General del Ejército estuvo en condiciones de comprobar la planificación actualizada con un juego de guerra dirigido por el suscrito, ante el comandante en jefe, algunos integrantes del Consejo Superior de Seguridad Nacional, vicecomandante en jefe del Ejército y mandos de las otras instituciones de la defensa nacional, en el que participaron todos los directores del Estado Mayor General, comandantes de Teatros y zonas de operaciones y jefes de servicios.

El juego de guerra permitió evidenciar que la planificación consideraba, en general, los medios para afrontar con éxito la hipótesis contra Argentina, con las previsiones para no descuidar la misión asignada al TONC, la que definitivamente se mantuvo, a pesar de las permanentes solicitudes de las otras instituciones para ser reforzadas con parte de esos medios, lo que habría debilitado la defensa de las fronteras del noreste. Así mismo, mantener el especial apoyo al TOA. También quedó de manifiesto que el extraordinario trabajo realizado por el Ejército y su Estado Mayor General había sido realmente fructífero, estimándose que se lograría impedir que el adversario cumpliera sus previsiones con un paso rápido y masivo de la cordillera, a pesar de las difíciles condiciones iniciales para su materialización y el breve plazo que se dispuso.

Además, nuestro Ejército estaba en condiciones de continuar reforzando sus capacidades. Lo anterior ha sido reconocido por destacadas autoridades militares argentinas –general Balza entre ellos– y en numerosas publicaciones en las que reconocen que el ‘costo-beneficio’ de una ofensiva contra nuestro país no los favorecía, motivo por el cual no se impuso la tesis de los generales y almirantes argentinos partidarios de la guerra.

Washington Carrasco Fernández
General de División⁴²⁷

⁴²⁷ Colaboración escrita hecha llegar a la AGA, editada.

a) El Comando de Operaciones Norte (CON)

Los medios que la Fuerza Aérea aportaría a la defensa nacional para actuar desde Concepción al norte estarían compuestos, en primera instancia, por todos aquellos asignados a su Comando de Combate, y que este Comando decidiera cómo y cuándo distribuir en dicha zona geográfica. Estos activos no eran otros que los aviones pertenecientes a los diversos Grupos de Aviación que la FACH tenía tradicionalmente dispuestos en esas regiones del país.

Así, el Comando de Combate y los grupos asignados deberían operar con sus medios en una serie de misiones de contra fuerza aérea ofensiva y defensiva, interdicción, apoyo aéreo estrecho, reconocimiento, transporte, misiones especiales y defensa aérea.

En las dos regiones comprendidas entre Arica y Antofagasta, algunos de los aviones componentes de los grupos de aviación ya presentes allí actuarían preferentemente asignados a lo que se denominó COMANDO AEROTÁCTICO. Esta era la organización administrativa-ejecutiva que agrupaba a los específicos medios materiales y humanos que la FACH había decidido asignar como su contribución a la *componente aérea* del llamado TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO (TONC), y que operarían junto con las fuerzas de similar naturaleza que tanto el Ejército como la Armada también le destinaran al TONC para fungir como sus componentes terrestre y naval, respectivamente. Más adelante se volverá con más detalle sobre esta organización –el Comando Aerotáctico–, al desarrollar algunos aspectos del apoyo que se esperaba que la FACH prestara a las instituciones hermanas.

Además, el Comando de Operaciones Norte de la FACH recibiría también medios aéreos y humanos propios de la DIRECCIÓN DE INSTRUCCIÓN, y aviones de variado tipo de la llamada AGRUPACIÓN DE MEDIOS CIVILES MOVILIZADOS, a cargo esta del coronel director de la Escuela de Especialidades.

A pesar de que el CON operaba desde Concepción hasta los límites políticos internacionales en el norte y noreste del país, la situación que se planteaba en las dos primeras regiones de Chile era, ciertamente, la más demandante por las probables acciones peruanas y bolivianas a contrarrestar. En este sentido, asumían gran protagonismo las bases principales de Antofagasta e Iquique y sus Centros de Operaciones Aéreas (COA); las bases de redespiegue y otras pistas en el norte; y las instalaciones de vigilancia del espacio aéreo y detección en las cercanías de Iquique, Pisagua, Arica y Antofagasta.

Las unidades aéreas del CON que operaran desde Antofagasta o fueran redespiegadas a otros lugares cercanos serían dirigidas directamente desde el COA de Cerro Moreno. La AGRUPACIÓN DE AVIONES CIVILES MOVILIZADOS, con los Grupos N° 52, 53 y 54, el Sector de Defensa Aérea de Santiago y el Grupo N° 11 de Quintero, serían dirigidos descentralizadamente por los mandos respectivos, quienes deberían adecuarse a las directivas generales

generadas por el comandante del CON. Estos mandos informarían directamente del resultado de sus operaciones al COA de Cerro Moreno.

Desde las distintas bases de operaciones disponibles en el CON operarían, inicialmente, los siguientes medios aéreos⁴²⁸:

1. Grupo N° 1, con trece A-37B, en misiones de contra fuerza aérea ofensiva, interdicción y apoyo aéreo estrecho;
2. Grupo N° 8, con doce Hawker Hunter en misiones de contra fuerza aérea ofensiva. Sus Vampire (Escuadrilla 81) serían utilizados en misiones de apoyo aéreo estrecho;
3. Grupo N° 7, con diez F-5E/F en bases del norte, y cuatro en Santiago cumpliendo misiones de contra fuerza aérea defensiva; secundariamente, estas aeronaves se emplearían en misiones de contra fuerza aérea ofensiva⁴²⁹;
4. Grupo N° 3, con seis helicópteros Bell UH-1H en misiones de apoyo aéreo estrecho, rescate y apoyo a redes de observadores terrestres;
5. Grupo N° 11, haciendo exploración aeromarítima en el litoral norte con cuatro Beechcraft 99A, y desde Quintero con cinco Beechcraft 99A para iguales tareas en la zona del litoral central hasta Constitución;
6. El Servicio Aerofotogramétrico, con un Learjet 35A en misiones de reconocimiento aéreo, apoyadas por su laboratorio fotográfico;
7. La AGRUPACIÓN DE AVIONES CIVILES MOVILIZADOS (Grupos N° 52, 53 y 54), apoyando salidas desde distintas pistas y en un esfuerzo de importante entidad: sus operaciones se iniciarían una vez abierta la etapa de tensión, en el patrullaje y enlace en la frontera con Argentina en áreas desde Copiapó al sur (Grupo N° 52, ocho aviones), La Serena (Grupo N° 53, ocho aviones) y Santiago-Chillán (Grupo N° 54, formado por las Escuadrillas N° 541 Tobalaba, N° 542 Las Condes y N° 543 San Felipe);
8. Ala N° 1, operando dos helicópteros S-55T y dos Lama, en tareas de rescate y enlace, más dos bimotores C-47 en transporte;
9. Ala N° 4, operando dos S-55T y cuatro Lama en tareas de rescate y enlace, y dos C-47 en transporte.

A las unidades mencionadas debían sumarse las unidades de artillería antiaérea Grupos N° 21 (en su base en Antofagasta) y Grupo N° 24 (en su base en Iquique), el Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina (en Pudahuel), Escuadrillas de Enlace y Rescate, los Sectores de Defensa Aérea N° 1, 2 y 3, y las Bases Logísticas N° 1 (Antofagasta) y N° 4 (otros sectores)⁴³⁰.

⁴²⁸ Directiva de Alistamiento CJFA 01-78 Trinchera Aérea, Anexo B.

⁴²⁹ El 9 de marzo de 1977 se dispuso por Orden de la Comandancia en Jefe que el Grupo N° 7 debería, además de las misiones de defensa aérea, "realizar operaciones de contra fuerza aérea con el propósito de contribuir al logro del objetivo estratégico de las Fuerzas Armadas".

⁴³⁰ Orden Complementaria a Directiva 01-78, 27 de mayo de 1978, EMGFA.

b) El Comando de Operaciones Sur (COS)

Por su parte, el Comando de Operaciones Sur (COS) operaría en las zonas sur y austral del país, esto es desde Concepción hasta Magallanes. En esta última región –la zona austral– los medios finalmente movilizados por el COS serían la contribución de la Fuerza Aérea al llamado TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL CONJUNTO (TOAC), el que ya contaba de antemano con los medios propios del Ala N° 3, que eran los que estaban asignados –junto con medios terrestres y navales– a la Región Militar Austral.

A diferencia de la situación en el CON, las principales bases de operaciones del COS solo eran las de Puerto Montt (El Tepual) y Punta Arenas (Chabunco), separadas entre sí por más de 1.400 km siguiendo ruta por cielos nacionales. Además, solo existía aviación de combate en Chabunco, donde una inicial escuadrilla de unos pocos A-37B formaba parte del recién reactivado (1976-1977) Grupo de Aviación N° 12.

Las necesidades propias del despliegue de los numerosos aviones que la Fuerza Aérea debería enviar –principalmente durante el segundo semestre de 1978– a asumir posiciones en el COS, y por no haber ni en Puerto Montt ni en Punta Arenas facilidades para dar cabida ni apoyo a todos ellos, significó que toda la infraestructura de pistas de diversa calidad e importancia existentes desde Concepción al sur tuviera que quedar a disposición de la institución. Así fue como adquirieron gran protagonismo varias instalaciones privadas y de clubes aéreos en Temuco, Villarrica, Pucón y Coyhaique, y otras tantas pistas menores o secundarias en las cercanías de estas mismas ciudades. Quedaba en evidencia de esta manera el abandono en que en materia de infraestructura aeronáutica se encontraban amplias zonas del país de importancia estratégica, y las carencias propias y específicas de la aviación de combate y de apoyo, factores estos respecto de los cuales la Fuerza Aérea estaba plenamente consciente, de acuerdo a sus planificaciones fundamentales emprendidas a contar de 1974.

vii. Reglas de enfrentamiento

Junto con la organización de los mencionados dos Comandos geográficos, fue necesario establecer las condiciones para la reacción de la Fuerza Aérea ante incursiones indeseadas que se produjeran durante la crisis. Se trataba de fijar específicas reglas de control ante la posibilidad de que incidentes fronterizos buscaran provocar una reacción en la vía de querer desencadenar una guerra en momentos que no convinieran a los intereses del país, o para presentar a Chile ante la comunidad internacional como país agresor, cuando en definitiva ya estaba determinado y definido que la estrategia del país sería netamente defensiva.

De esta forma, se tenía también presente que la velocidad propia de las guerras modernas en cuanto al desarrollo de los acontecimientos –sumada a la escasa profundidad territorial estratégica de Chile– era de tal importancia

que, en determinados momentos, podría ser impracticable efectuar consultas al mando político centralizado. Así, los comandantes tácticos debían poseer y manejar una clara cadena de delegación de autoridad, para que pudieran tomar en el lugar y momento las decisiones que las circunstancias exigieran. De acuerdo a estas premisas, cada Comando de Operaciones adoptó un completo y detallado catálogo de acciones adversarias que pudieran ameritar una respuesta cinética de la Fuerza Aérea, tanto en cuanto a la naturaleza y tipos de incidentes, país o países desde los cuales pudieran provenir los medios tridimensionales incursores, distintos momentos de las etapas de crisis en que estos pudieran producirse, actitud a adoptar y grados de fuerza a aplicar. Estas reglas de enfrentamiento estaban en conocimiento de ambos Comandos operacionales (CON y COS), y la comunicación estratégica proporcionada por el Sistema Rayo garantizaba que toda la institución estuviera debidamente enlazada en tiempo real en caso de ocurrir algún evento de los detalladamente previstos.

viii. Apoyo al Ejército

El apoyo de la aviación a los movimientos y acciones de las fuerzas de superficie estaba entre las tareas originales no solo de la aviación militar en Chile, sino en la esencia del empleo del avión como arma militar. Así había ocurrido desde el debut de la aviación en los campos de batalla en los conflictos derivados del colonialismo italiano en el norte de África a contar de 1911, y definitivamente en conflictos posteriores.

En el caso chileno, la aviación militar había nacido en 1913 bajo el alero del Ejército. Luego de un par de años ocupados en tareas de fundación e instrucción, en 1915 esta especialidad participó de sus primeras maniobras en terreno, haciendo patrullaje y reconocimiento aéreo para las respectivas fuerzas de superficie enfrentadas en las prácticas⁴³¹. Para apoyar más decididamente el esfuerzo de preparación para la guerra, en 1918 la Aviación Militar creó su primera unidad táctica, conocida como Primera Compañía de Aviación. La planificación general decía que esta compañía sería la primera de una serie sucesiva de formaciones similares que deberían crearse cada año para dotar a las respectivas Divisiones de Ejército, proyecto que, por diversas razones, no prosperó. De todos modos, cuando en 1930 el Decreto Supremo N° 1167 fusionó las ramas de aviación del Ejército y la Armada para crear a la Fuerza Aérea Nacional, la misma norma encargó expresamente a la nueva institución *constituir unidades de aviación naval y militar de cooperación con ambas ramas de la defensa*, y otras medidas similares.

Más cerca de la época del presente estudio, la aviación en el Ejército logró ser refundada en noviembre de 1970, principalmente con una fuerza de

⁴³¹ Un interesante y pormenorizado relato de esta experiencia puede encontrarse en FLORES, Enrique (1933) *Historia de la Aviación Militar en Chile*, Tomo I.

helicópteros algunos pocos aviones ligeros, para ejecutar tareas de instrucción, transporte de baja densidad, exploración y apoyo aéreo estrecho. A esta época, el apoyo que la Fuerza Aérea daba al Ejército se trataba, casi siempre, de misiones de transporte de contingente militar. Por ejemplo, un documento estadístico que da cuenta de las operaciones de la FACH durante el primer semestre de 1974, expone que, para el Ejército en ese período, solo se desarrollaron actividades de transporte de pasajeros y contingente, transporte de carga y ejercicios de paracaidistas orientados a la instrucción y preparación profesional mutua. Cabe notar que, para el caso de las tareas llevadas a cabo durante el mismo período con la Armada, el mismo documento menciona, además del transporte de carga y pasajeros, otras numerosas operaciones coordinadas con la Escuadra y la flota de submarinos, de entrenamiento de ataques aéreos a buques por parte de los aviones de los Grupos N° 7 y N° 9, y de remolque de manga para tiro antiaéreo de los medios navales de superficie situados en Punta Arenas⁴³². En un proceder habitual, durante largo tiempo la Fuerza Aérea siempre estuvo pendiente de cómo mejor contribuir al apoyo de las necesidades de la institución hermana, solicitando anualmente al Ejército la información necesaria para programar sus propias actividades con la debida antelación. Para las operaciones de 1975, por ejemplo, la FACH pidió a los militares que le hicieran llegar sus requerimientos en materia de apoyo aéreo de aviones de combate para el período, aunque también se les pidió que estos se limitaran "*a lo indispensable*" debido a la falta de una buena disponibilidad, en esos momentos, de aviones Hunter y Vampire⁴³³. O sea, una colaboración permanente.

A contar de la segunda mitad de los años 70, y teniendo presente la delicada situación vecinal con Perú y Bolivia, las operaciones coordinadas con el Ejército iban a crecer en naturaleza y magnitud, buscando echar las bases de un verdadero *proceder conjunto*, el que hasta ese momento –con todo– no existía. Nuevos medios aéreos, directivas específicas, planes de operaciones, terminología estandarizada, procedimientos comunes, instrucción de controladores aéreos adelantados, constitución y entrenamiento de tripulaciones conjuntas, nuevos sistemas de comunicaciones, etcétera, estarían entre las innumerables medidas a adoptar en el futuro inmediato para garantizar sinergia en las tareas por venir.

En marzo de 1974, por ejemplo, el Comando de Combate recibió la orden de adoptar una serie de medidas destinadas a lograr un grado mínimo de alistamiento para enfrentar una guerra en el norte. En este caso, se trataba de poner a punto un mejorado sistema de comunicaciones en operaciones aerotácticas, para disponer de rápidos y confiables medios de enlace en los niveles estratégico y táctico. Este plan abarcaba las áreas de comunicaciones aire-

⁴³² Oficio, 23 de abril de 1974, REMITE SÍNTESIS ESTADÍSTICA PRIMER SEMESTRE DE 1973, de la Dirección de los Servicios a la JEMGFA.

⁴³³ Oficio, 26 de julio de 1974, SOBRE NECESIDADES DE APOYO AÉREO AÑO 1975, del JEMGFA al C.JE.

aire, aire-tierra y entre fuerzas de superficie⁴³⁴. Hacia 1976 ya se había adquirido una vasta red de enlace táctico aire-tierra —el SISTEMA DE COMUNICACIONES DEL COMANDO AEROTÁCTICO—, para desarrollar las operaciones de apoyo aéreo estrecho por parte de la Fuerza Aérea. En abril de 1978 también se concretaron en este ámbito los primeros ejercicios con el Ejército⁴³⁵. Por su parte, las áreas de comunicaciones aire-aire y entre fuerzas operando en la superficie estaban en pleno proceso de implementación, según las disponibilidades presupuestarias⁴³⁶.

Otra de las medidas adoptadas por la Fuerza Aérea que se traducirían en una mejora notable en la relación operativa con los militares fue la reanudación de las actividades aéreas de combate en Iquique, en la base aérea Los Cóndores-Chucumata, situada a unos 245 km del límite político internacional con Perú. En efecto, el 3 de marzo de 1975 fue reactivada en dicha localidad el Ala N° 4, al mando interino del coronel de aviación (A) Benjamín Opazo Brull. Poco después ese mismo año, esta unidad acogería a los Grupos N° 1 y N° 4, cuyos comandantes, nombrados el 13 de marzo siguiente, serían los comandantes de grupo (A) José Muñoz y Sergio Contardo, respectivamente.

El Grupo N° 1 había sido fundado en las cercanías de Iquique en 1926, y entre 1945 y 1962 operó como unidad escuela de tiro, bombardeo y vuelo avanzado para los pilotos recién egresados de la Escuela de Aviación, y con el nombre de Escuela Táctica desde 1955. En 1962 dejó de funcionar como tal y pasó a ser una unidad especializada en misiones de reconocimiento y apoyo aéreo a fuerzas de superficie, estableciéndose en la nueva base de Los Cóndores-Chucumata en 1975. Por su parte, el Grupo de Aviación N° 4 también era una unidad fundada en 1928 y había entrado en receso en 1955. En 1975 volvió por sus fueros, se le destinó a Los Cóndores-Chucumata y empleó inicialmente una serie de aviones Vampire y, a contar de julio de ese año, también cinco Neiva T-25 Universal fabricados en Brasil, de una partida originalmente adquirida por el Ejército, aviones que también servirían para prácticas de las especializadas y demandantes tareas de apoyo aéreo estrecho y navegación instrumental⁴³⁷.

Adicionalmente, en la segunda mitad de los 70 ambas unidades tácticas incorporarían los flamantes Cessna A-37B Dragonfly adquiridos en los EE.UU., aviones diseñados para llevar a cabo tareas de ataque ligero y apoyo aéreo estrecho. El Grupo N° 1 recibió en 1975 los primeros dieciséis aviones

⁴³⁴ Oficio, 11 de abril de 1974, ORDENA APOYO PARA CREAR UN SISTEMA DE OPERACIONES AEROTÁCTICO, del JEMGFA a la Dirección de Comunicaciones y Electrónica. Oficio, 17 de agosto de 1976, SITUACIÓN OPERATIVA Y LOGÍSTICA DE LA FACH, del CJFA al MDN (EMDN).

⁴³⁵ Oficio, 9 de mayo de 1978, REMITE DIRECTIVA DE ALISTAMIENTO DEL COMANDO AEROTÁCTICO, del CAT al Comando de Combate.

⁴³⁶ Oficio, 17 de agosto de 1976, SITUACIÓN OPERATIVA Y LOGÍSTICA DE LA FACH, del CJFA al MDN (EMDN), contiene Informe, 1976, SITUACIÓN DEL FRENTE AÉREO, Dirección de Operaciones, EMGFA.

⁴³⁷ Decreto Supremo (SS Aviación) N° 271, de 7 de abril de 1975, CAMBIA DEPENDENCIA Y UBICACIÓN DEL GRUPO N° 4.

(J-600 a J-615) y se asignaron al Grupo N° 4 los dieciocho siguientes en 1977 (J-616 a J-633)⁴³⁸.



A-37B con cargas tácticas siendo reabastecido para una misión de entrenamiento, Los Cóndores-Chucumata, 1976 (col. Sergio Molina)

La colaboración de estas unidades con la Sexta División de Ejército –basada también en la Ciudad Gloriosa– permitió alcanzar nuevos estándares en las operaciones conjuntas. Cabe traer a colación que, en muy poco tiempo, el Grupo N° 4, por ejemplo, alcanzó altos niveles de operatividad y experiencia, con más de un piloto nivel completo por cada aeronave, y con numerosas prácticas con la Armada y el Ejército⁴³⁹. Hacia 1977, las prácticas de ejercicios conjuntos en el TON con fuego real de artillería y la intervención de la Fuerza Aérea empleando munición de guerra en arriesgadas maniobras, eran no solo habituales, sino que extremadamente realistas, según relatos contestes de los pilotos que participaron en ellos⁴⁴⁰. Además, la planificación general de la Fuerza Aérea para el bienio 1977-1978 establecía que la institución debía programar y coordinar el apoyo aéreo al Ejército no solo "*en materias de lanzamiento de paracaidistas*", sino que también aquellos ejercicios que fuera necesario efectuar para mantener una "*efectividad tridimensional en caso de conflicto*"⁴⁴¹.

⁴³⁸ Como se verá, mientras el Grupo N° 4 se encontraba en pleno proceso de recibir la totalidad de 18 A-37B asignados, se reactivó en Punta Arenas el Grupo de Aviación N° 12, hacia el cual fueron transferidos varios de los A-37B originalmente destinados a la unidad de Iquique. A contar del 15 de abril de 1979, esto es pocos meses después de la crisis vecinal de 1978, y en espera de llegada de nuevo material Mirage 50 que le sería asignado, el Grupo N° 4 fue desactivado, debiendo distribuirse la escuadrilla de A-37B que aún mantenía de tal forma que los Grupos N° 1 y N° 12 quedaran con 16 aviones cada uno. Ver Directiva de Desactivación del Grupo de Aviación N° 4, de 2 de abril de 1979, EMGFA.

⁴³⁹ Oficio, 14 de junio de 1977, REMITE PROYECTO DE HORAS DE VUELO A VOLAR POR EL COMANDO DE COMBATE EN 1978, del Comando de Combate a la CJFA y otras.

⁴⁴⁰ Oficio, 3 de agosto de 1977, APOYO AÉREO A OPERACIONES AEROTERRESTRES, del JEMGE al EMGFA.

⁴⁴¹ Documento de 11 de mayo de 1977, PLAN GENERAL DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE PARA EL BIENIO 1977-1978, CJFA, EMGFA.

Otra medida de gran importancia para potenciar las anheladas tareas conjuntas fue poner en vigencia práctica una mejor organización funcional en la Fuerza Aérea. Esto se tradujo en que las unidades territoriales actuaran bajo el concepto de *Brigada* para los aspectos operativos, dejando la antigua estructura de *Ala* para los temas logísticos y de apoyo de cada una de las brigadas a crear. Esto especialización de funciones –que se reflejaría en la documentación institucional a contar de la reactivación oficial de las brigadas institucionales en 1980– conllevaba una mejor consideración y ejercicio de la autosuficiencia con que cada una de las grandes unidades orgánicas de la Fuerza Aérea –esto es aquellas que reunían a varias unidades tácticas de distinta naturaleza– debía funcionar en el desempeño autónomo de sus tareas de combate⁴⁴².

Los siguientes relatos de oficiales pilotos de combate encargados de desempeñar funciones profesionales en el norte, tanto en la obtención de la superioridad aérea, en misiones contra blancos estratégicos y en las de apoyo a fuerzas de superficie terrestres y navales, ayudan a visualizar mejor lo señalado:

En 1975, siendo coronel de aviación, me tocó asumir como comandante del Ala N° 4. Pronto tendríamos allí a los Grupos N° 1 y N° 4, con los que operamos un total de 34 aviones A-37B. También en poco tiempo tendríamos operativas nuevas bases de despliegue en el interior. En ejercicio de mis funciones, además, ordené se hicieran mejoras sustanciales en otras pistas ya existentes. Hicimos muchas actividades de despliegue de las unidades.

El general Forestier, intendente de la región de Tarapacá y jefe de la Sexta División de Ejército, empujaba el plan global que había para fortalecer militarmente el norte del país. La idea era asumir una actitud defensiva en el caso de que el Perú decidiera invadir o atacarnos de alguna manera.

En lo material, ciertamente hubo algunos efectos adversos iniciales por la enmienda Kennedy, pero pudimos suplirlas con compras de repuestos y otros ítems en terceros países. No nos afectó mayormente en nuestro alistamiento para el combate.

Creo que no teníamos una gran información de algunos de los aspectos del adversario del norte; estábamos recibiendo material aéreo y nuevas cosas, cierto, pero había otras áreas que requerían más desarrollo. No había una concepción "científica" de los blancos a atacar y había ciertos aspectos muy primitivos todavía. Pero siempre estaba la predisposición a mejorar.

De todos modos, fuimos muy audaces en varias de nuestras salidas en lo que refiere a recolección de inteligencia;

⁴⁴² El concepto de 'Brigadas Aéreas' en la FACH se había establecido en 1937 y subsistió hasta que a contar de 1954 se crearon, en forma paralela, las llamadas Alas. Hasta 1977 hubo una serie de intentos legales y reglamentarios para mejor regular esta estructura, y en este año se derogó el concepto de Brigada Aérea, quedando la FACH dividida principalmente en Alas y Grupos de Aviación. En 1980, cuatro Brigadas Aéreas serían restablecidas en el país.

supimos hacernos de buena información usando nuestros aviones Hunter y F-5E.

GBA (A) Benjamín Opazo Brull⁴⁴³

§

Fui comandante del Grupo N° 1 en Iquique, en los años 1976 y 1977. Me tocó operar los recién llegados Cessna A-37B. Nuestro entrenamiento fue muy intenso, hacíamos muchas salidas diurnas y nocturnas, mirando hacia la frontera norte, naturalmente. Teníamos muy buenos lugares que servían como polígonos de tiro. Complementariamente a nuestro buen conocimiento de los blancos que nos serían asignados en caso de HV1 o HV2, también adquirimos gran práctica en el ataque a blancos de oportunidad, con mínimo tiempo de aviso previo.

Los 34 aviones que teníamos en las nuevas instalaciones de Iquique hacían una muy buena fuerza de ataque, y teníamos cuantioso armamento, mucha bomba de aviación y cohetes. Además, nuestras tres nuevas bases de redespigue en la zona nos servían de mucho para garantizar un alto grado de movilidad y dispersión de los aviones.

En 1978 el tema con Argentina, si bien había surgido el año anterior, no causaba mucha efervescencia. Ese año pasé a trabajar con el comandante en jefe, el general Leigh, y después estuve en la División de Planes de la Dirección de Operaciones, con mis camaradas Contardo y Verdejo.

Cuando a fines de julio se produjo la destitución del general Leigh y asumió un nuevo comandante en jefe, el tema vecinal en el sur se reactivó fuertemente. Ante eso, la Fuerza Aérea tuvo que dividirse operacionalmente en dos fuerzas de combate, para enfrentar amenazas en los frentes norte y sur al mismo tiempo.

GBA (A) Daniel Reveco Valenzuela⁴⁴⁴

§

En 1974 era instructor de Cessna T-37 en la Escuela de Aviación. Antes había sido piloto de Douglas B-26. En octubre de ese año llegó una comunicación de la Comandancia en Jefe pidiendo pilotos para recibir instrucción en un curso de un año en material Cessna A-37B. Fue una instancia de aprendizaje muy exigente. El jefe designado para la operación de la unidad que recibiría los nuevos aviones fue el comandante de grupo (A) José Muñoz Pérez, quien lamentablemente falleció en un accidente en los EE.UU. en el proceso de entrega de los nuevos aviones.

Cuando llegamos destinados al Grupo N° 1, asumí como comandante de la Escuadrilla de Instrucción Aérea. Luego de un tiempo comenzamos a practicar con la Armada misiones de

⁴⁴³ Entrevista realizada el 2 de abril de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴⁴⁴ Entrevista realizada el 26 de septiembre de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

ataque aéreo contra blancos navales y en apoyo de los desembarcos anfibios, alcanzando gran efectividad con nuestros aviones. ¡Y fue muy importante pasar del viejo T-6 a los nuevos aviones jet!

Era evidente que estábamos siendo testigos protagonistas de la creación de una nueva Fuerza Aérea, con cursos muy actualizados, con material muy moderno en relación con lo que teníamos antes, desarrollando y practicando tácticas muy agresivas, haciendo combate disimilar con los poderosos Hunter para ayudar a estos a conocer las performances de los A-37B, un tipo de avión que también tenían los peruanos. Muchas aproximaciones a muy baja altura, o bombardeo desde 6.000 pies con bombas de 500 libras contra unidades móviles de artillería antiáerea, ataques nocturnos ayudados con lanzadores de bengalas... ¡hubo gran actividad y entrenamiento táctico!

En 1977 pasé a estudiar en la Academia de Guerra Aérea, en Santiago, y en 1978 debí volver a los A-37B, pero esta vez para trasladarme hacia el sur, a Puerto Montt, para enfrentar la crisis con Argentina desde un puesto de mando y de control de operaciones.

CDA (A) Lautaro Van de Wyngard Salazar⁴⁴⁵

§

Serví en el Grupo N° 4, Iquique, con los A-37B. Teníamos mucha actividad e hicimos numerosos desplazamientos desde Los Cóndores hacia las bases de redespigue cercanas a la zona, en prácticas de ataque diurno y nocturno. También hubo mucho trabajo de los medios logísticos: teníamos que ser capaces de movernos rápido y con todo lo necesario para operar bien.

Nos preparábamos para la guerra con mucha dedicación y trabajamos intensamente con los militares en operaciones aire-tierra, para lo cual ellos destacaban a sus oficiales para que operaran con nosotros, y viceversa. Aplicamos nuevos procedimientos de apoyo aéreo estrecho, producto de las experiencias de la USAF en Vietnam. Logramos buenos niveles de coordinación en esas misiones y en la operación con los guías aéreos adelantados.

Todo esto nos sirvió mucho cuando en diciembre de 1978 debimos partir hacia el sur, a Puerto Montt, para enfrentar la crisis vecinal con los argentinos.

CDA (A) Jorge Poblete Lara⁴⁴⁶

§

⁴⁴⁵ Entrevista realizada en la AGA el 4 de julio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴⁴⁶ Entrevista realizada en la AGA el 27 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino, 2018.

Fui a instrucción a EE.UU. como subteniente en 1975, época en que tuvimos que recurrir a la USAF para continuar los intensivos cursos en material Cessna T-37 que hacíamos en Chile, pues nuestros propios aviones de ese tipo estaban experimentando fallas estructurales y la instrucción no se podía detener. Allá alcancé a cumplir 190 horas de vuelo. En esos tiempos en la FACH había muchos pilotos, y cuando volví fui asignado al Regimiento de Artillería Antiaérea en Colina.

Pronto pasé al curso táctico en Iquique, en el Grupo N° 1, que había recibido los Cessna A-37B.

Preparándonos para el conflicto en el frente norte, puedo decir que nuestro entrenamiento era brutalmente real. Tanto, que tuvimos varios accidentes por sobrepasar los límites de seguridad impuestos. Existía la percepción de que la Fuerza Aérea estaba atrasada para lo que realmente se necesitaba de ella en un conflicto moderno, y tuvimos que apurar el tranco para ponernos al día.

Hacíamos mucho vuelo a muy baja altura para evitar la detección de los radares de búsqueda y de control de fuego del adversario. También, mucho entrenamiento de combate muy realista con los marinos y unidades del Ejército. Nos especializamos en operaciones de misiones de contra fuerza aérea ofensiva y de interdicción. Creo que cualquier avión interceptor que hubiera querido darnos caza lo habría tenido muy difícil.

En eso estábamos cuando en 1978 nos tocó cambiar el centro de gravedad y preparar los aviones para su traslado con todo a Puerto Montt. Este sería otro escenario operacional, muy distinto y con otros requerimientos de todo tipo.

GAV Luis Ili Salgado⁴⁴⁷

§

Antes de pasar como subteniente de A-37B al Grupo N° 12 en Punta Arenas, en 1976 terminé exitosamente el curso táctico en el Grupo N° 1 en Iquique. Anteriormente había tomado parte de un curso de nueve meses de duración en los EE.UU., donde cada uno de los alumnos hizo cerca de 150 horas de vuelo en T-37, o más.

A bordo de los A-37B del curso táctico, y en preparación para un probable conflicto bélico a iniciar por los vecinos del norte, estuvimos bajo exhaustivo entrenamiento. No teníamos capacidades aire-aire, pero sí llevamos a cabo numerosas salidas de apoyo aéreo estrecho e interdicción. Hicimos mucho polígono de tiro, también.

El escaso uso del espacio aéreo que había en esos momentos por parte de aviones civiles, permitió que tuviéramos grandes libertades de desplazamiento en nuestros aviones, sin mayores restricciones, lo que nos facilitó conocer al dedillo nuestra zona de operaciones. Todo fue de gran provecho profesional. Nadie

⁴⁴⁷ Entrevista realizada el 8 de agosto de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

volaba menos de 15 horas mensuales, a lo que había que sumar todo el extenso período de preparación de detalle de las misiones y de análisis posterior a las salidas.

En Iquique volábamos con los colegas del Grupo N° 4, que también recibió material A-37B en 1977, hasta que una decisión del alto mando envió a varios de tales aviones a reforzar el frente sur, a Punta Arenas.

CDA (A) Óscar Saá Herrera⁴⁴⁸



Chcumata, exposición de carga bélica en A-37B (col. Sergio Molina)

ix. El Comando Aerotáctico y otras unidades activadas

Como ya se adelantó, durante 1976 los preparativos de la Fuerza Aérea para hacer frente a una crisis vecinal en el TON fueron numerosos y abarcaron a una amplia gama de aspectos. Con todo, la visión general era optimista: la Fuerza Aérea se había estado preparando conscientemente desde hacía algunos años y ya había resultados muy concretos en varias áreas, los que marcaban notorias diferencias con lo que históricamente había sido la institución en esa zona hasta esos momentos. Las nuevas bases de despliegue en el desierto, el sistema de mando y control, la radarización, las prácticas conjuntas de ataque con la Escuadra y de apoyo de fuego con las fuerzas del Ejército, se contaban entre los principales avances, junto con los mejorados niveles de profesionalismo de todo el personal en presencia. También se esperaba que al material de combate ya basado en el desierto se siguieran sumando sucesivas unidades

⁴⁴⁸ Entrevista realizada en la AGA por el GBA (A) Juan José Soto Palomino, 2018.

de los Cessna A-37B y de los cazas interceptores Northrop F-5E/F, todos recientemente adquiridos en Estados Unidos.

Además, la planificación vigente había contemplado otras importantes medidas⁴⁴⁹. Primero, la activación del COMANDO AEROTÁCTICO, a cargo de un general de brigada aérea, estamento que tendría por misión ser la componente aérea del TONC en previsión de la HV2. Segundo, para lograr la más amplia utilización de todos los aviones, helicópteros y personal disponibles, serían creados otros nuevos grupos tácticos –incluso una nueva Ala, la N° 6– distintos y complementarios a los ya existentes, para asignar bajo su mando y enviar a la acción a la totalidad de los activos institucionales y otros medios aéreos, garantizando además su adecuado apoyo y gestión logística.

La creación del COMANDO AEROTÁCTICO fue, entonces, una medida administrativa para el ordenamiento de los medios aéreos que la FACH pondría a disposición del Teatro de Operaciones Norte Conjunto como su componente aérea. Los Grupos de Aviación basados habitualmente en el norte pondrían a disposición de esta organización los aviones y medios que les fueran requeridos, tanto los propios de la Fuerza Aérea como aquellos aviones civiles que, de una u otra manera, quedaran asignados a la institución para llevar adelante el esfuerzo bélico.

Sustentaba la idea de la activación del Comando Aerotáctico la forma en que la Fuerza Aérea entendía que debía hacerse la guerra defensiva en el norte del país, la que no podía ser otra que la *actuación conjunta*, para el mejor empleo, coordinación y sinergia de todas las capacidades militares nacionales empeñadas. La Fuerza Aérea sustentaba el criterio de que, si la HV2 se concretaba, lo mejor sería operar bajo el concepto de un TEATRO DE OPERACIONES CONJUNTO, haciendo hincapié en que, si la prosecución de la guerra así lo aconsejaba, la institución apoyaría con el máximo de sus medios y capacidades a las fuerzas de superficie, fueran estas terrestres o navales. Lo conjunto, según la FACH, pasaba por definir claramente no solo dicho carácter para las operaciones, sino que afinar en tal sentido todos los temas doctrinarios, de planificación, organización, mando y empleo de los medios, para integrar efectivamente las capacidades bélicas y garantizar el mejor uso y aprovechamiento de las características naturales de cada rama de la defensa⁴⁵⁰.

El Comando Aerotáctico podría eventualmente recibir en asignación a otros medios aéreos adicionales puestos a su disposición por el mismo Comando de Combate, como ocurriría en el desarrollo de los acontecimientos.

⁴⁴⁹ Así se deriva de Oficio, 27 de mayo de 1976, PROPONE MANDOS DE LA FUERZA AÉREA DE ACUERDO A ORGÁNICA DE PLANES MARTE Y CENTAURO AÉREO, del Director de Operaciones al EMGFA. Oficio, 21 de junio de 1977, SOBRE PLAN DE DESPLIEGUE QUE INDICA, de la Dirección de Instrucción a la Escuela de Aviación.

⁴⁵⁰ Oficio, 14 de abril de 1978, INFORMA SOBRE PROYECTO DE PLAN DE GUERRA DE LAS FF.AA., del JEMGFA al JEMDN. Estos conceptos estaban en consonancia con lo dispuesto por el DS (Guerra) N° 37, de 15 de septiembre de 1957, sobre Constitución de las Fuerzas Armadas, y fundamento de la primera Doctrina Básica de Guerra Aérea de la FACH, de 1958.

En las primeras horas de un conflicto en el norte, el Comando Aerotático y sus activos tendrían por misión ejecutar operaciones de ataque, interdicción y distintos tipos de apoyo aéreo a las fuerzas de superficie terrestres y navales, según lo dispuesto por el mando del TONC. Una de las ideas de fondo de esta disposición de medios era demostrar flexibilidad operacional a la hora de tener que cumplir todas las misiones requeridas en beneficio de los objetivos estratégicos del Teatro de Operaciones Norte Conjunto⁴⁵¹.

En cuanto a los aviones de la Fuerza Aérea asignados originalmente al Comando Aerotático, estos fueron variando en naturaleza y/o cuantía en la medida de la evolución de la situación internacional durante 1978 hizo observar también la situación cada vez más crítica en el Beagle. Si bien este Comando continuó siendo la componente aérea del TONC, sus medios y el posicionamiento de estos se verían naturalmente afectados de acuerdo a las medidas adoptadas por la institución para hacer frente a la sobreviniente amenaza argentina. En este sentido, en la medida que la Fuerza Aérea se vio en la urgente necesidad de restar algunos medios aéreos a sus dispositivos en el Comando de Operaciones Norte para enviarlos a asumir puestos de combate en las zonas sur y austral, esto ciertamente produjo efectos en los medios que el Comando Aerotático tenía para apoyar al TONC.

El Ejército y el Comando Aerotático

El Ejército también tendría que colaborar con las tareas del COMANDO AEROTÁTICO del TON en previsión de la HV2. Luego de su reactivación orgánica en 1970, el primer material aéreo de su nuevo Comando de Aviación (CAVE) – operando desde el aeródromo Eulogio Sánchez, en Tobalaba, Santiago– estuvo formado por cinco helicópteros Bell UH-1H y dos Bell 206B, y unos pocos aviones utilitarios Beechcraft D18/C-45, Piper PA-31 Navajo y Piper PA-32 Cherokee Six. Para avanzar respecto de este material de vuelo, cuyo uso tuvo diversas vicisitudes⁴⁵², en 1972 se adquirió en Francia una importante partida de helicópteros Aérospatiale SA.315B Lama y SA.330C Puma.

Para la instrucción primaria, sin embargo, la naciente unidad aérea militar no recibió material de vuelo, y las tripulaciones ocuparon inicialmente los monomotores del club aéreo institucional. Con el propósito de solucionar esta carencia, el Centro de Instrucción del CAVE solicitó al alto mando del Ejército la compra de aviones para esta función. Así, en abril de 1975 se cerró un contrato con la brasileña Neiva, por diez aparatos nuevos N621 (T-25) Universal, suministros, equipos de apoyo e instrucción de pilotos y técnicos. Los primeros cinco aparatos arribaron a Santiago a comienzos de junio siguiente, y su capacidad de ser empleados artillados pronto *llamó la atención* de la

⁴⁵¹ PLAN DE OPERACIONES SATURNO DEL COMANDO AEROTÁTICO, del CAT / TONC, 7 de julio de 1978.

⁴⁵² Por ejemplo, dos de los Bell UH-1 se destruyeron en accidente de vuelo ocurrido a poco de comenzar a operar.

Fuerza Aérea, la que decidió formular una queja ante el comandante en jefe del Ejército⁴⁵³.



Recepción oficial del primer SA.330 Puma para el Ejército de Chile, octubre de 1972, Francia

Como resultado de la diferencia de criterios entre ambas instituciones, los cinco aviones pendientes de entrega a los militares pasaron de inmediato a la FACH, la que los recibió el 20 de julio y asignó al Grupo de Aviación N° 4, Iquique, donde fueron empleados en tareas de enlace, vuelo instrumental y eficiencia operativa de pilotos de A-37B y Vampire. Luego de perder uno de sus T-25 en un accidente de julio de 1976, en febrero de 1978 el CAVE debió traspasar sus cuatro aviones sobrevivientes a la FACH, pasando estos a reforzar al mismo Grupo N° 4.

Antes de que la transferencia de los últimos cuatro Neiva se hiciera realidad en 1978, durante 1977 el Comando Aerotáctico solicitó al Ejército que pusiera a su disposición sus cuatro T-25 para dotar al Grupo N° 15, además de pedir que "... *sus helicópteros y todos los recursos humanos y materiales bajo su mando*" pasaran al Grupo N° 17⁴⁵⁴. Los deseos del Ejército, naturalmente, eran otros. Esta institución criticó cierta "*contradicción*" en los planes de guerra vigentes y, sobre todo, que sus medios aéreos se asignaran a la componente aérea del TON –esto es al Comando Aerotáctico de la FACH–: ellos estimaban que sus aviones y helicópteros eran máquinas que habían adquirido para cubrir *sus propias y específicas necesidades*, y deseaban operarlos bajo la supervisión de la componente terrestre del TON, o sea por ellos mismos⁴⁵⁵.

En abril de 1978 las fuerzas de aviación que –independientemente de su pertenencia orgánica a distintas unidades tácticas específicas de la Fuerza

⁴⁵³ Detalles de esta situación, así como de la historia de los T-25 en Chile, pueden verse en SIMINIC, Iván (2018). *El Neiva N621 (T-25) en Chile*, en El Observador Aeronáutico (ivansiminic.blogspot.cl).

⁴⁵⁴ En PLAN DE OPERACIONES CENTAURO AÉREO, de 23 de agosto de 1976, del Comando Aerotáctico.

⁴⁵⁵ Oficio, 22 de febrero de 1977, EMPLEO DE MEDIOS AÉREOS DEL CAVE, del JEMGE al JEMGFA.

Aérea— estarían asignadas directamente al COMANDO AEROTÁCTICO para la HV2 incluían⁴⁵⁶:

- Ocho A-37B;
- Dieciocho T-37;
- Dieciocho B45 (T-34);
- Nueve T-25;
- Una unidad de dieciséis aviones de enlace (movilizados);
- Una unidad de dieciséis aviones de evacuación aeromédica (movilizados);
- Dos unidades, veinticuatro aviones en total, para hostigamiento aéreo (movilizados).

En forma adicional, en mayo de 1978 un estudio del propio COMANDO AEROTÁCTICO respecto de su último plan de alistamiento, que aún esperaba aprobación, analizaba respecto de la distribución de su material aéreo y las denominaciones de algunas de las alas, grupos y escuadrillas creadas para enfrentar la HV2. En este documento se destaca la circunstancia de que, por el carácter temporal de las unidades tácticas creadas para afrontar la crisis del norte, estas debían tener nombres de próceres aeronáuticos y no la numeración habitual. Así fue como, por ejemplo, aparecen mencionados el ALA MERINO, bajo el mando del subdirector de la Escuela de Aviación, compuesta por el GRUPO CORTÍNEZ (T-37) y GRUPO GODOY (T-34). También menciona que los aviones DH.115 Vampire del Grupo de Aviación N° 8, por su corto radio de acción, debían asignarse a tareas de apoyo aéreo estrecho a la Primera División de Ejército⁴⁵⁷.

En junio de 1978, hubo una nueva comunicación al jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional explicando que la Fuerza Aérea había dispuesto que un importante número de medios aéreos fueran asignados al COMANDO AEROTÁCTICO⁴⁵⁸:

- Treinta y seis aviones movilizados para las tareas de hostigamiento, enlace y patrullaje marítimo-costero;
- Dos Cessna L-19 (O-1A) para las tareas de control aéreo adelantado;
- Cuarenta y ocho aviones para misiones de combate, siendo estos ocho Cessna A-37B, dieciséis Cessna T-37, dieciséis Beechcraft B45 (T-34) y ocho T-25 Universal.

En julio siguiente, y cuando aún no se había manifestado en toda su dimensión la necesidad de desplegar a parte importante de la Fuerza Aérea hacia el sur y a la zona austral por la presión argentina, la planificación de lo que debería ocurrir en el TON en caso del estallido de una guerra con Perú y/o Bolivia establecía que todas las unidades aéreas asentadas desde Santiago al

⁴⁵⁶ Oficio, 14 de abril de 1978, INFORMA SOBRE PROYECTO DE PLAN DE GUERRA DE LAS FF.AA., del JEMGFA al JEMDN.

⁴⁵⁷ Oficio, 9 de mayo de 1978, REMITE DIRECTIVA DE ALISTAMIENTO DEL CAT 01-78, del CAT al Comando de Combate.

⁴⁵⁸ Oficio, 20 de junio de 1978, del JEMGFA al JEMDN.

norte debían ejecutar un amplio catálogo de misiones aéreas, cuya naturaleza dependería, obviamente, del tipo de fase de crisis u hostilidades que se estuviera viviendo.

A esa misma fecha –julio de 1978– el tipo de avión de combate de mayor capacidad a disposición de las necesidades del COMANDO AEROTÁCTICO era el A-37B, el que, para desempeñarse en las funciones conjuntas con los militares –y naturalmente sin perjuicio de las propias misiones estratégicas o de contra fuerza aérea dispuestas por el Comando de Combate–, debería utilizarse principalmente en salidas de interdicción y apoyo aéreo estrecho. En estas misiones, los Dragonfly serían reforzados con el empleo de los T-37, T-34 y T-25. Por su parte, aviones civiles movilizados harían salidas de vigilancia, hostigamiento y enlace, junto con aeronaves L-19 (Cessna O-1A) de la propia Fuerza Aérea⁴⁵⁹.

Apoyo Aéreo Estrecho

Una de las acciones fundamentales en que se iba a afianzar la cooperación de la Fuerza Aérea con las fuerzas de superficie en caso de conflicto era aquella relacionada con el apoyo aéreo estrecho, tipo de misiones en las que tradicionalmente se manifestaban en forma clara y concisa los cerrados grados de cooperación, colaboración y apoyo que las fuerzas de superficie podían esperar de sus congéneres aéreas en cuanto ellas hicieran contacto con fuerzas análogas enemigas.

Tanto para el Ejército como para la propia Fuerza Aérea el tema era fundamental. De esto ya habían dado muestras ambas instituciones desde hacía tiempo en los arduos e intensos ejercicios aerotácticos conjuntos realizados tradicionalmente en el norte del país, prácticas que habían adquirido nuevo carácter e importancia desde el momento en que la Fuerza Aérea había logrado introducir en su inventario de aviones de combate a treinta y cuatro unidades del Cessna A-37B. Este bimotor a reacción permitió a la institución aérea nacional disponer de un medio aéreo ofensivo muy relevante, mismo que desde agosto de 1967 había probado su valía militar en el conflicto en Vietnam, donde la USAF vivió, y luego transmitió a fuerzas aéreas amigas –entre ellas la chilena–, un valioso conjunto de experiencias y conocimientos en las delicadas tareas de ataque y apoyo a fuerzas terrestres.

En 1978, además, el Ejército dio otro paso en la consolidación de la relación profesional que mantenía con la Fuerza Aérea en estas materias. El 27 de julio de ese año, su Vicecomandancia en Jefe solicitó formalmente⁴⁶⁰ al Estado Mayor de la Defensa Nacional (Ministerio de Defensa) la necesidad de contar con un *manual de apoyo aéreo estrecho a las fuerzas de superficie*,

⁴⁵⁹ PLAN DE OPERACIONES SATURNO DEL COMANDO AEROTÁCTICO, II. Misión y Concepto Operativo, del CAT / TONC, 7 de julio de 1978.

⁴⁶⁰ Oficio, 27 de julio de 1978, de la VCJE al JEMDN, REPRESENTA LA NECESIDAD DE CONTAR CON UN REGLAMENTO DE APOYO AÉREO ESTRECHO A FUERZA DE SUPERFICIE.

que expusiera el estado del arte nacional en tales asuntos y regulara lo que fuera necesario. Las autoridades militares del Ministerio, a continuación, elaboraron un proyecto de manual, documento que se puso en conocimiento del jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea el 16 de octubre del mismo año⁴⁶¹. Algunos de los conceptos expresados en dicho documento resultan ser de gran interés, en la medida que recogen y reflejan la experiencia operacional de ambas instituciones lograda hasta la fecha en ese tipo de prácticas.

El proyecto sostenía, en lo sustancial, que debía entenderse por operaciones de apoyo aéreo estrecho a aquellas llevadas a cabo por la Fuerza Aérea en beneficio o apoyo directo de las fuerzas de superficie, las que exigían integrar de adecuada manera el fuego aéreo con el fuego y movimiento propios de las fuerzas terrestres. Lo crucial de estas misiones quedaba expuesto en la medida que se exigía coordinar –en tiempo y espacio– medios con capacidades muy distintas, en ambientes tácticos altamente dinámicos que exigían gran flexibilidad y rapidez de reacción. Este tipo de misiones también consideraba constituir eficientes equipos de combate con hombres de distinta formación, que tenían diferentes doctrinas y que, por ende, solían emplear términos y lenguaje no siempre homólogos o correspondientes. El apoyo directo que se buscaba regular exigía establecer, además, un sistema expedito para que las fuerzas de superficie pudieran solicitar el apoyo, y que el llamado hecho en tal sentido a las fuerzas de aviación fuera satisfecho oportunamente por las unidades aéreas, debiendo también existir una forma viable para que los pilotos pudieran atacar con alta precisión a blancos desconocidos, sin diezmar a sus propias fuerzas, y hacer masa sobre el adversario sin ser interferidos o destruidos por el empleo de las armas propias de las unidades de superficie.

Algunas de las ideas de fondo consignadas por el proyecto de manual eran que el apoyo aéreo estrecho ciertamente no constituía la misión principal de una fuerza aérea, aunque sí se le reconocía la decisiva importancia que podía llegar a alcanzar en las guerras actuales, buscando el mejor logro de los objetivos fijados por los órganos competentes. Además, la alta relevancia que se le daba a este tipo de misiones quedaba de manifiesto desde el momento en que se reconocía que llevarlas a la práctica podía significar ver comprometidos a todos los medios de combate de una fuerza aérea. Por estos mismos fundamentos, la aviación debía establecer un sistema adecuado para planificar y coordinar estos apoyos, con procedimientos claros y conocidos por todas las fuerzas armadas, y debidamente probados en tiempos de paz.

Hacia enero de 1979, el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea planteó las modificaciones que la institución consideraba debían ser tenidas en cuenta para la elaboración del manual respectivo, considerando el punto de vista del empleo del arma aérea. En las precisiones formuladas se destacó la visión de que las misiones de apoyo aéreo estrecho eran aquellas realizadas por la Fuerza Aérea en beneficio directo de las fuerzas de superficie, que

⁴⁶¹ Oficio, 16 de octubre de 1978, Manual de Operaciones de Apoyo Aéreo estrecho, del JEMDN al JEMFA.

exigían integrar fuego aéreo con fuego y movimiento de dichas fuerzas, y cuando los medios orgánicos de los apoyados resultaren insuficientes o inadecuados para lograr los efectos perseguidos. Se definieron, además, los distintos tipos de operaciones de apoyo aéreo estrecho (preplanificadas o inmediatas) y la orgánica más adecuada para llevarlas a cabo. En este último aspecto se destaca, además, la opinión de la Fuerza Aérea en relación a la orgánica operacional necesaria para llevar a cabo estas misiones, resaltando la existencia de un Centro de Operaciones Conjuntas; un Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo; los oficiales de enlace que debían integrar las unidades operativas de superficie para asesorar a sus comandantes sobre el empleo del arma aérea; los oficiales navales o terrestres asignados a las unidades aéreas para asesorar a los comandantes de estas sobre las características propias de sus armas; el controlador aéreo adelantado, que debía ser el oficial que, desde una posición avanzada, tendría que dirigir a los aviones contra el o los blancos; y a los oficiales controladores aéreos, siendo estos quienes, desde su puesto o posición en una unidad de combate de superficie, debía controlar y dirigir a los aviones hacia sus blancos⁴⁶².

Si bien las etapas cruciales de la crisis con Argentina transcurrieron en 1978 sin que el manual en comento estuviera afinado –pues su versión final fue publicada solo el 3 de julio de 1979–, los contenidos de los documentos citados dan buenas pistas acerca del estado del pensamiento y comunión entre militares y aviadores nacionales en estas trascendentales misiones de apoyo, y de la forma en que estas salidas se iban a desarrollar en el caso de haber estallado la guerra.

Activación de otras unidades

En cuanto a la activación de unidades de aviación adicionales para garantizar el empleo más eficiente de los medios aéreos de segunda línea, hacia 1976 ya se estaba pensando en crear las siguientes dependencias⁴⁶³:

SUBORDINADO AL ALA N° 4 (IQUIQUE):

- GRUPO DE AVIACIÓN N° 16, con aviones de enlace y reconocimiento Cessna T-41 y Beechcraft C50 Twin Bonanza.

SUBORDINADOS AL ALA N° 6 (CALAMA Y VICTORIA)⁴⁶⁴:

- GRUPO DE AVIACIÓN N° 14, con aviones de instrucción Cessna T-37;

⁴⁶² Oficio, 19 de enero de 1979, REMITE PROYECTO DE MANUAL DE OPERACIONES DE APOYO AÉREO ESTRECHO, del JEMGFA al JEMDN.

⁴⁶³ Oficio, 27 de mayo de 1976, PROPONE MANDOS DE LA FUERZA AÉREA DE ACUERDO A ORGÁNICA DE PLANES MARTE Y CENTAURO AÉREO, del Director de Operaciones al EMGFA. Oficio, 21 de junio de 1977, SOBRE PLAN DE DESPLIEGUE QUE INDICA, de la Dirección de Instrucción a la Escuela de Aviación.

⁴⁶⁴ La historia del Ala N° 6 es interesante: si bien existen documentos que designan a su oficial a cargo y similares, hacia diciembre de 1978 aún se esperaba su legalización. Ver Oficio, 13 de diciembre de 1978, SOLICITA LEGALIZAR LA ACTIVACIÓN DEL ALA N° 6, del Comando de Combate al EMGFA. Sin embargo, el estado de inventario de la FACH a fines de 1978 indica que el Ala N° 6 agrupaba a las bases aéreas de Pudahuel, Los Cerrillos, Quintero y El Bosque, en DESPLIEGUE Y PARTE DIARIO DE AVIONES 20 de diciembre de 1978, EMGFA.

- GRUPO DE AVIACIÓN N° 15, con aviones Beechcraft B45 Mentor.

En 1977, dichos planes de campaña para hacer frente a una situación HV2 en el norte ya estaban mucho más afinados y comenzarían a concretarse. En junio de ese año, la Dirección de Instrucción debería ocuparse de conformar *de inmediato*, y con medios y personal de su dependencia, a las siguientes unidades tácticas⁴⁶⁵:

SUBORDINADAS AL ALA N° 6 (CALAMA Y VICTORIA):

- GRUPO DE AVIACIÓN N° 14, con dieciséis Cessna T-37, incluyendo los que estuvieran artillados;
- GRUPO DE AVIACIÓN N° 15, con dieciséis Beechcraft B45 (T-34), incluyendo todos los que estuvieran artillados;
- GRUPO DE AVIACIÓN N° 17, con nueve Beechcraft B45 (T-34), que era el saldo de aviones del tipo en rotativa de vuelo.

SUBORDINADA AL ALA N° 4 (IQUIQUE):

GRUPO DE AVIACIÓN N° 16, que estaría dotado con material Cessna T-41, Cessna 182 (L-18) y Beechcraft C50 Twin Bonanza, todos operando desde el aeródromo de Alto Hospicio. Estas aeronaves eran de dotación de la Escuela de Especialidades⁴⁶⁶.

x. Apoyo a la Armada: la exploración aeromarítima

En el eventual conflicto que tendría lugar, las tareas de exploración aeromarítima resultaban ser de importancia capital. Este tipo de misiones incluía la observación detallada de áreas marítimas determinadas, efectuada por aeronaves generalmente especializadas, y cuyo propósito era poner en evidencia en forma oportuna y adelantada una potencial amenaza naval enemiga de superficie o submarina, para dar seguridad a una fuerza naval o de litoral propia. Involucraba las tareas de vigilancia, rebusca, reconocimiento y patrulla. La expresión *Exploración Aeromarítima* se emplea –incluso en la actualidad– como término colectivo para aludir a estas misiones básicas⁴⁶⁷.

La particular geografía chilena, con longitudes costeras de varios miles de kilómetros, y de configuración mayormente insular desde Puerto Montt al sur, imponía condiciones operacionales muy difíciles de afrontar en un conflicto del tipo HV3, donde se tenía que dividir al país en a lo menos dos teatros

⁴⁶⁵ Oficio, 17 de junio de 1977, DISPONE CONFORMACIÓN DE UNIDADES QUE INDICA, del JEMGFA al Director de Instrucción.

⁴⁶⁶ Oficio, 21 de junio de 1977, SOBRE PLAN DE DESPLIEGUE QUE INDICA, de la Dirección de Instrucción a la Escuela de Especialidades.

⁴⁶⁷ Academia de Guerra Naval. Armada de Chile. CARTILLA DE GUERRA NAVAL Y EMPLEO DE MEDIOS EN LAS OPERACIONES NAVALES. Citado por KAISER, Alfonso, en "EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA EN EL CONTEXTO ISR Y SU CONTRIBUCIÓN AL COMANDO CONJUNTO". Memoria profesional para optar al título de Oficial de Estado Mayor, AGA, 2009.

de guerra, ambos muy demandantes. Especialmente, porque el reto planteado por Argentina por la posesión y soberanía de las islas australes, el canal Beagle y la correspondiente proyección oceánica era de naturaleza eminentemente naval y, en tal perspectiva, porque conocer a cabalidad los movimientos de sus buques de guerra y submarinos resultaba de insoslayable importancia para determinar el avance y magnitud de la crisis y el tipo de respuesta requerida. Por lo mismo, resultaba esperable que los limitados medios de exploración aeronaval de la Armada –y que ese mismo año de 1978 recibirían interesantes refuerzos– debieran multiplicarse, buscando apoyo en diversas fuentes. Dentro de estas fuentes de material aéreo y recursos humanos, la Fuerza Aérea cumpliría un papel destacado.

Pesaba en contra de la FACH el haber asumido durante largo tiempo, y en forma exclusiva y excluyente, la responsabilidad por las misiones de exploración aeromarítima y de guerra aérea antisubmarina en Chile. Y esto tenía una raíz histórica. Antes de la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza Aérea había operado numerosos hidroaviones y/o anfibios en la conquista de las fronteras interiores nacionales, y tenía gran experiencia operativa a lo largo de todo el país⁴⁶⁸. A contar de 1941, por otra parte, se había manifestado muy fuertemente la influencia de EE.UU. no solo en la formación del personal institucional, sino también en lo referido a su material de vuelo. Entre este destacaron numerosos aviones botes voladores y anfibios Consolidated Catalina y Vought-Sikorsky OS2U-3 Kingfisher, muy adecuados para las misiones de exploración aeromarítima y guerra aérea contra unidades navales. Además, durante la segunda mitad del siglo XX existió de parte de la Fuerza Aérea una permanente renuencia a que la Armada volviera a tener aviación, principalmente para evitar duplicidad de servicios aéreos en una época en que las restricciones económicas afectaban a las tres ramas de las Fuerzas Armadas y el flujo de material de vuelo hacia el país era escaso y de discutible utilidad.

Organizacionalmente, a fines de junio de 1943, en plena guerra mundial, la Fuerza Aérea había formado su COMANDO COSTANERO, unidad que tenía la misión de prestar apoyo inmediato y directo a los buques de la Escuadra nacional o barcos mercantes contra probables amenazas submarinas y de superficie, explorar rutas marinas y ayudar a mantener a determinadas zonas libres de ataques sorpresivos, para asegurar la libre navegación.

Durante la Guerra Fría, por otra parte, y específicamente a contar de 1958, la Fuerza Aérea comenzó a recibir desde los EE.UU. aviones bimotores Grumman SA-16A Albatross, los que hacia 1963 ya era un total de seis unidades actualizadas a la superior versión HU-16B volando con el Grupo N° 2 de Quintero, dotados de tecnología de punta y armamento, lo que los hacía vectores muy valorados para la guerra aérea sobre el mar⁴⁶⁹.

⁴⁶⁸ Para una visión general de este punto, ver MNAE, Boletín N° 11, julio de 2012.

⁴⁶⁹ Los HU-16B/ASW que tenía la FACH hacia 1963 estaban equipados con radar de exploración APS-88, detector de anomalías magnéticas MAD, lanzadores de humo de señalización, sonoboyas, bombas de profundidad, cohetes,



Original Grumman SA-16A de la Fuerza Aérea llegado en 1958

La Armada, por su parte, *no la había tenido fácil* en estas materias. En 1930 debió entregar sus aviones para contribuir con el Ejército a dar nacimiento y forma a la Fuerza Aérea Nacional. Así, su especialidad aeronáutica había alcanzado a durar solo siete años, un período que había sido sacrificado y productivo a la vez, por lo que su patriota aporte del 21 de marzo de ese año crucial en la historia de la aviación chilena fue cuantioso y profesional. Años después, en parte por las lecciones de la Segunda Guerra Mundial y las lecciones de guerra aeronaval en Europa y el Pacífico, la aviación en la Marina se hizo una necesidad ineludible, debido a su especialidad. Luego de que en 1943 se frustrara un intento de refundación iniciado en el año anterior⁴⁷⁰, sería una norma de julio de 1953 –suscrita en el segundo mandato del presidente Ibáñez, quien también había firmado el decreto de fusión de 1930– la que permitiría a los estrategas en Valparaíso comenzar a formar lo que, en el mediano plazo, sería una reducida fuerza de apoyo de aviones de enlace o transporte de baja densidad y de helicópteros para tareas tácticas de la Escuadra.

El proceso del restablecimiento aeronaval de la Armada fue lento. Los primeros medios de ala fija que operó fueron cuatro bimotores Beechcraft

torpedos, medidas de apoyo electrónico ESM, equipos de identificación IFF, radio de acción de más de 2.500 kilómetros, etc. Para un interesante detalle operacional, ver VILLARROEL, Danilo (2011). *El Grumman Albatross en la FACH* (en editorialmanutara.blogspot.com).

⁴⁷⁰ En 1942, por la amenaza japonesa a las rutas de comunicaciones navales, el plan de exploración aeronaval de la FACH contemplaba defender la base naval de Talcahuano con algunos de los OS2U-3 que estaba recibiendo desde EE.UU. A su arribo por buque, tres de esas aeronaves fueron ensambladas en Talcahuano para la operación local, siendo inicialmente piloteadas por oficiales de la Armada desde la caleta El Manzano. Este *renacimiento* aeronaval se habría debido a las gestiones de la marina ante la Misión Naval norteamericana para obtener la entrega en propiedad de seis de esos aviones. Sin embargo, hacia 1943 las dificultades en su operación hicieron que todo, incluso los tres OS2U-3 pendientes de entrega por EE.UU., fuera traspasado a la FACH, la que había reclamado por la situación. Ver MAGLIOCCHETTI, Mario (2012). *El avión Vought-Sikorsky Kingfisher*, pp. 79 y ss. Para el reconocimiento naval de los problemas insalvables en la operación de esos aviones, ver TROMBEN, Carlos (1987). *La Aviación Naval de Chile*, pp. 140 y ss.

D18S para enlace y transporte, arribados en 1954. Cinco Douglas C-47 para transporte comenzaron a llegar en 1969. Un único Grumman Albatross se recibió en el segundo semestre de 1973, aunque prácticamente no registró vida operativa al destruirse en accidente en noviembre de este mismo año. Pero, un interesante programa de adquisiciones determinó que en 1976 llegaran tres bimotores turbohélices de propósito general brasileños Embraer EMB-110CN, con capacidad para 21 pasajeros y también con buenas posibilidades de ser empleados en tareas de patrullaje aeronaval. En mayo de 1977 fueron adquiridos diez helicópteros de ataque Aérospatiale SA.319B Alouette III, destinados a operar desde las cubiertas de vuelo de los buques de la Escuadra, y de los cuales seis estarían operativos en las aguas australes para la crisis de 1978. En el mismo sentido, en el segundo semestre de 1978 arribarían cuatro ejemplares del transporte CASA 212-100 Aviocar y los primeros tres aviones –de un total de seis– de vigilancia y exploración aeromarítima Embraer EMB-111AN, de gran valor táctico⁴⁷¹. Todas las aeronaves recibidas entre 1976 y 1978, entonces, tendrían gran protagonismo en los momentos más álgidos de la crisis vecinal con Argentina, sirviendo como eficaces medios de detección de los movimientos de la flota adversaria⁴⁷².



Embraer EMB.111A de la Aviación Naval chilena

⁴⁷¹ Los Embraer EMB-111 usaban un radar AN/APS 128 de 185 km de alcance de objetivos del tamaño de un buque tanque en un mar con olas medianas, y de 370 kilómetros en modo meteorológico. Además, estos aviones contaban con equipos de medidas de apoyo electrónico (ESM) y otros, autonomía de seis horas y velocidad crucero de 165 nudos.

⁴⁷² Casi no hay narraciones de las operaciones aeronavales de la Armada en 1978. Ver MARTÍNEZ, Francisco (2003). *El albatros dorado en el Beagle*.



Embraer EMB.110C de la Aviación Naval chilena, tres arribados en julio de 1976

- El desafío de la HV3

En junio de 1978 el jefe del Estado Mayor de la Armada ofició a su par de la Fuerza Aérea para darle a conocer los planes navales de exploración aeromarítima en vigencia hasta ese momento, y para solicitarle los apoyos del caso⁴⁷³. En general, al momento de decretarse la máxima movilización de preguerra, y según establece el documento mencionado, la Armada tenía pensado hacer:

1. Exploración aeromarítima estratégica en los Teatros Norte y Austral, estableciendo mandos operacionales en el Distrito Naval Norte, en la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval y en la de la Tercera Zona Naval, y hasta 200 millas náuticas hacia el oeste. Para desarrollar estas tareas requería de aviones con gran radio de acción y, en lo posible, equipados con radar;
2. Defensa de terminales marítimos en zonas de exploración aérea local, para lo cual se requería de una serie de aviones civiles;
3. Exploración aerotáctica de la Escuadra, con medios institucionales propios.

Para el primer punto –es decir exploración aeromarítima estratégica– la Armada solicitaba la concurrencia de la Fuerza Aérea y de numerosos medios civiles. En efecto, en el Distrito Naval Norte (la zona entre Arica y Chañaral), la FACH debía poner en operaciones cinco bimotores especializados Grumman HU-16B y otros dos Grumman CSR-110; las empresas Taxpa y Parragué, catorce aviones de cuatro tipos diferentes. En la Primera Zona Naval (entre Chañaral y el Golfo de Penas), la FACH debía movilizar ocho Beechcraft 99A, los Carabineros sus cuatro aviones Fairchild Swearingen 226TC Metro, más la

⁴⁷³ Oficio de 22 de junio de 1978. SOLICITA MEDIOS AÉREOS PARA EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA ESTRATÉGICA Y LOCAL PARA DEFENSA DE TERMINALES MARÍTIMOS. Del JEMGA al JEMGFA.

conurrencia de otros nueve aparatos bimotores Beechcraft 95 de diversos particulares. El documento también listaba una serie de otros doce bimotores Piper PA-31 Navajo de propietarios privados, se supone *—porque el documento no lo dice expresamente, probablemente por un error de redacción—* para efectuar similares tareas en la Tercera Zona Naval (desde el Golfo de Penas hasta la zona del Beagle)⁴⁷⁴.

Para las misiones de exploración local en la defensa de los terminales marítimos, el documento de la Armada contemplaba una serie de 75 aviones pertenecientes en su gran mayoría a clubes aéreos de todo el país, para cubrir con ellos diecisiete puntos específicos relacionados con puertos y sus rutas de acceso. Además, para las tareas de apoyo a operaciones anfibias, la Armada solicitaba se movilizaran diez helicópteros civiles pertenecientes a tres empresas distintas.

Elemento común denominador de los medios aéreos descritos era que *todos —pues no hace distinción— fueran "asignados a la Armada"*.

- La posición de la Fuerza Aérea

El requerimiento naval significaba tener que emplear a lo menos a los aviones de los Grupos de Aviación N° 2 y N° 11, ambos basados habitualmente en Quintero. Estas unidades empleaban aviones Grumman Albatross y Beechcraft 99A.

Un documento posterior a la crisis del Beagle proporciona interesantes pistas acerca de cómo estaba programándose esta unidad para dar satisfacción a lo planteado por la Armada, considerando sus actividades normales y las que eventualmente podrían requerirse si es que la crisis vecinal se intensificaba. Así, estaba dispuesto que el Ala N° 2 debía estar en condiciones de aportar con el siguiente alistamiento operacional mínimo⁴⁷⁵:

- a) Dos Grumman HU-16B para desarrollar operaciones de exploración aeromarítima y antisubmarina en conjunto con la Escuadra;
- b) Un Grumman CSR-110 para ejecutar tareas de rescate aeronaval;
- c) Un Beechcraft 99A para tareas de mando y control ejercido desde el aire;
- d) Tres Beechcraft 99A para misiones de transporte, enlace y evacuación aeromédica en todo tiempo;
- e) Un helicóptero Sikorsky S-55T para misiones de vuelo de rescate de tripulaciones en zonas geográficas nacionales eventualmente capturadas por adversarios.

⁴⁷⁴ En cuanto a las áreas de jurisdicción de la Tercera Zona Naval, su extensión era de 236.000 millas cuadradas.

⁴⁷⁵ Oficio, 19 de abril de 1979, de la Comandancia del Ala N° 2 al Comando de Combate, REMITE INFORME DE CUMPLIMIENTO A DIRECTIVA DE TRABAJO E INSTRUCCIÓN DEL COMANDO DE COMBATE, 1978.



Beechcraft 99A de la FACH

Como señala el mismo oficio en apretado resumen, el plan de apoyo aéreo a las actividades de la Escuadra se cumplió totalmente, aunque las solicitudes cursadas fueron “*menores que las de otros años*”. Además, afirma que “*la situación con Argentina*” dio lugar a la ejecución de una serie de diversas actividades de práctica que podían considerarse de gran realismo, incluyendo salidas que requirieron el lanzamiento de cohetes HVAR 5’, bombas de ejercicio M-124 y bengalas Mk.24-4.

Es interesante destacar que en 1978 la flota Grumman de la FACH estaba experimentando numerosas dificultades, aunque sin haber alcanzado todavía una condición crítica. Pero, la falta de repuestos, la existencia de discrepancias técnicas y la necesidad de hacer constantes revisiones no programadas a los motores –más algunos problemas estructurales principalmente causados por una porfiada corrosión salina–, afectaban la disponibilidad real de todos los aviones, impidiendo ocuparlos en todo su potencial. Cabe decir que la corrosión era un problema que se arrastraba a lo menos desde 1971. Por lo mismo, la institución había iniciado los estudios para ver qué se podía hacer: si modernizarlos o reemplazarlos⁴⁷⁶.

A mediados de agosto de 1978, la flota Grumman constaba nominalmente de ocho unidades, del total de nueve que alguna vez la Fuerza Aérea alcanzó a tener en su inventario. Tres de estos aviones eran de la versión CSR-110, que era el tipo de Albatross empleado por la Royal Canadian Air Force, y que habían sido adquiridos por Chile en 1973. Estos no tenían las mismas capacidades bélicas de sus *hermanos* de guerra antisubmarina, por lo que servían básicamente como aparatos de instrucción, servicio aéreo de rescate y patrullaje naval limitado. Así y todo, los tres CSR-110 estaban comprometidos: el 572 iba a ser dado de baja por corrosión, el 573 estaba fuera de vuelo desde hacía un par de años, y el 574 estaba fuera de vuelo por trabajos en el Ala de Mantenimiento.

⁴⁷⁶ En ANEXO A, SITUACIÓN MATERIAL HU-16B, en oficio de 12 de septiembre de 1978, del Comando Logístico al EMGFA.

En el caso de los HU-16B/ASW, se contaba con los aviones 566 al 570; el 571 había protagonizado un fatal accidente con destrucción total el 4 de septiembre de 1977, en Cerro Moreno. Del total de cinco en el inventario, todo indica que se disponía de solo uno –el 566– debido al mal estado de los otros o por estar estos en tareas de estudio para solucionar sus problemas y mantenimiento. La siguiente tabla da una visión de conjunto de las dificultades:

Grumman Albatross en agosto-septiembre de 1978		
Tipo	Número	Situación
HU-16B/ASW	566	En vuelo restringido desde 20 de agosto de 1978
HU-16B/ASW	567	Fuera de vuelo por próxima entrada a ALAMANT
HU-16B/ASW	568	<i>Para la baja por corrosión irrecuperable</i>
HU-16B/ASW	569	Bajo inspección programada desde agosto de 1978
HU-16B/ASW	570	<i>Para la baja por corrosión irrecuperable</i>
CSR-110	572	<i>Para la baja por corrosión irrecuperable</i>
CSR-110	573	En ALAMANT para gran parte del segundo semestre 1978
CSR-110	574	En ALAMANT desde abril de 1978, sin fecha de salida

En cuanto al empleo concreto de los HU-16B durante la crisis del Beagle, al menos está documentado que, frente a la necesidad de conocer qué capacidades radáricas tenía Argentina en la zona austral, el Comando de Combate ordenó al Grupo N° 2 preparar y equipar a una de estas aeronaves con medios de inteligencia electrónica para que detectara y triangulara las emisiones de radar en esa región, una operación que "*se encontraba en ejercicio*" en agosto de 1978⁴⁷⁷. Cabe adelantar que una tarea similar se le asignó al Douglas DC-6B número 990 del Grupo N° 10 en octubre siguiente, avión que en diciembre estaba efectivamente equipado con los sistemas de detección y contramedidas pasivas, y operando adecuadamente⁴⁷⁸. En el mismo sentido, estaba previsto que la Fuerza Aérea solicitara a la Armada los equipos necesarios para equipar a uno de los nuevos Twin Otter serie 300 asignados al Grupo N° 6 que debían arribar en 1978, para que cooperara haciendo similares exploraciones en la zona austral.

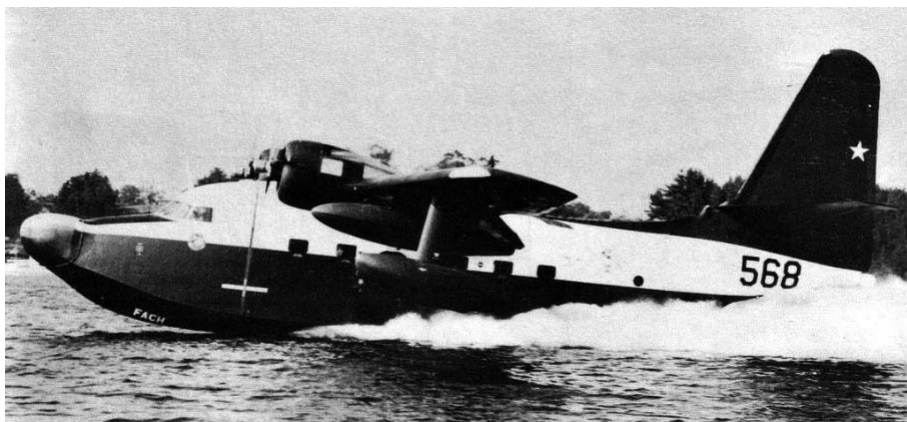
Incluso con lo expuesto, un documento del inventario disponible al 22 de diciembre –el día clave de la crisis– sostenía que había "*tres HU-16B y un CSR-110 en vuelo*". En cuanto a los Beechcraft 99A, el mismo documento afirma que había ocho en rotativa de vuelo y cuatro disponibles de inmediato, de los cuales dos estaban en Iquique y los otros dos en Quintero⁴⁷⁹. Cabe señalar que en la primera mitad de diciembre se dispuso cancelar la orden de habilitar a uno de los 99A como centro de operaciones aéreas volante y fortalecer su rol en evacuación aeromédica y colaboración con la Armada⁴⁸⁰.

⁴⁷⁷ Oficio, 25 de agosto de 1978, SOBRE NOVEDADES ENCONTRADAS EN INSPECCIÓN EN EL ALA N° 3 Y SUGIERE SOLUCIONES, del Comando de Combate a la CJFA.

⁴⁷⁸ Oficio, 18 de octubre de 1978, COMUNICA DECISIONES DEL CJ, del EMGFA al Comando de Combate.

⁴⁷⁹ INFORME DIARIO DE AVIONES & PARTE DIARIO DE AVIONES, 22 de diciembre de 1978, Departamento Logístico, Estado Mayor, Comando de Combate.

⁴⁸⁰ Oficio, 19 de diciembre de 1978, DISPONE TAREAS ALA N° 2, del Comando de Combate al Estado mayor del Comando de Combate.



Grumman HU-16B ASW de la Fuerza Aérea de Chile

Si bien cierto detalle operacional de la historia de estas aeronaves en la crisis del Beagle se cuenta algunas páginas más adelante, efectivamente puede decirse que, en general, los Grumman y los Beechcraft 99A colaboraron de diversas formas con el despliegue, tanto en exploración aeromarítima desde La Serena al norte a contar de la primera semana de diciembre, como en la obtención de inteligencia en la zona austral.

En 1977 era capitán de bandada en el Grupo de Aviación N° 11, en Quintero. Operábamos los bimotores Beechcraft 99A que se ocupaban, desde su arribo al país, como aviones escuela de vuelo por instrumentos.

Una vez que se hizo probable tener que pelear una guerra simultánea contra los tres vecinos, recibimos órdenes al respecto. Una de estas fue que teníamos que actuar como apoyo a los Cessna T-37 que operarían desde El Bosque en misiones de ataque nocturno en la zona central. En este caso, una vez sobre la zona de los blancos debíamos disparar bengalas iluminadoras para que los T-37 logaran sus mejores impactos. Al respecto, dos aviones de la unidad fueron pintados negro mate para ejecutar las misiones nocturnas. Los aviones elegidos irían sin puertas, en navegación a bajo nivel, y solo tripulados por piloto, copiloto y navegante. En este caso, nuestros aviones operaban indistintamente desde Santiago y Quintero.

Otra de nuestras misiones era hacer exploración aeromarítima en la zona norte. El avión no era para este tipo de misiones, pero, como estaban equipados con un radar meteorológico, se decidió emplearlos así, aunque ciertamente era una solución básica. Teníamos las zonas de patrulla divididas en cuadrantes, cada uno de estos con una denominación, y ocupábamos lenguaje convenido en nuestras comunicaciones con el Centro de Operaciones Aéreas de Iquique, el que debería lanzar a los A-37B en caso de ser necesario. Volamos bastante seguido, hasta las 200 millas mar adentro, buscando probables formaciones navales peruanas.

En el norte se intensificaron las acciones a contar del 12 de diciembre. Para las tareas aeronavales, usualmente operábamos dos aviones en Antofagasta y uno o dos en Iquique, aunque era variable. Pero nunca detectamos nada de importancia.

En una oportunidad en diciembre un avión Lan Chile avistó un "conjunto de buques grises" navegando en las cercanías del límite de las 200 millas, y salimos a buscarlos. Luego supimos que esta acción produjo un amplio despliegue de aviones: el COA de Iquique envió A-37B en configuración de ataque; eso hizo despegar a los Mirage peruanos, y nuestros F-5 despegaron para enfrentar a los Mirage.

GBA (A) Fernando González Bruzzone⁴⁸¹

§

La primera quincena de diciembre de 1978, un vuelo Lima-Santiago de Lan Chile informó de "buques color plomo" navegando en las cercanías del límite de la zona económica. Ante la eventualidad de que fueran naves de la Armada peruana, el COA de Iquique –donde yo estaba asignado– ordenó el despegue inmediato de cuatro A-37B artillados con cohetes para ir al encuentro de esa formación y atacarla si fuere necesario. Las primeras 160 millas se hicieron en vuelo en alto nivel, para hacer el último tramo a muy baja altura. Los A-37B encontraron a las naves, los que resultaron ser buques factorías soviéticos. Nuestros aviones los sobrevolaron varias veces y les hicieron muchas fotos.

GAV Florencio Dublé Pizarro⁴⁸²

A pesar del escaso material aeronaval de la Fuerza Aérea en la coyuntura del Beagle, la experiencia en el empleo del poder aéreo en misiones de exploración aeromarítima –luego de décadas de operaciones especializadas– hizo que, menos de un mes después de recibido el oficio naval de junio de 1978 que pedía los recursos aéreos necesitados por la Armada, el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea respondiera a su similar en Valparaíso, precisando algunos puntos de la doctrina de empleo de la Fuerza Aérea⁴⁸³.

Primero, la FACH sostuvo tener claro cuál debería ser su aporte para satisfacer las necesidades de la dirección suprema de la guerra, de los distintos órganos de maniobra y del frente interno. En tal sentido, era a la Fuerza Aérea a quien correspondía movilizar la mayor parte del material aéreo y de apoyo formado por la aviación civil y comercial nacional. Segundo, que todo este material ya estaba siendo organizado en unidades de la Fuerza Aérea que estaban bajo el control de los Comandos de Combate, de Transporte, Aerotáctico y

⁴⁸¹ Entrevista realizada en la AGA el 5 de mayo de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴⁸² Entrevista realizada el 19 de junio de 2019 en la AGA por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁴⁸³ Oficio, 6 de julio de 1978, SOBRE OPERACIONES DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA, del JEMGFA al JEMGA.

componentes aéreas del TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO (TONC) y TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL CONJUNTO (TOAC). Tercero, que las operaciones de exploración aeromarítima requeridas por la Armada serían cumplidas por los Comandos señalados –menos el de Transporte–, coordinando su empleo con las necesidades o solicitudes que indicara la Armada en su momento, pues este era el sentido que la Fuerza Aérea daba al concepto de "*asignación de medios*" a que se refería la Armada en su solicitud. Así, hacia octubre de 1978 aún se estaba tramitando en el Estado Mayor de la Defensa Nacional el nombramiento de cuatro oficiales navales para desempeñarse en los Centros de Operaciones Aéreas como coordinadores de las operaciones aeromarítimas⁴⁸⁴.

Además, el general José Martini Lema, jefe del Estado Mayor y suscriptor de este documento respuesta, adujo que la solicitud naval –que, como se vio, listaba un total de casi 140 aeronaves y más de veinte lugares distintos de operación– no se compadecía con los principios de *economía* –o correcta dosificación de los medios en relación con los objetivos perseguidos–, ni con el de *movilidad* –para ser capaces de cambiar centros de gravedad hacia distintos blancos, según los objetivos buscados–. Establecía, finalmente, que la coordinación de las operaciones aéreas con las solicitudes de apoyo de los mandos navales respectivos debía efectuarse a través de los respectivos Centros de Operaciones Conjuntas (COC) de Iquique, Antofagasta, Santiago y Punta Arenas, y que el empleo de los medios aéreos que fueran orgánicos de otras instituciones debería ser hecho obligatoriamente bajo el control de los Centros de Operaciones Aéreas (COA) de la Fuerza Aérea respectivos.

Esta forma que tenía la FACH de entender el tema del empleo de los medios aéreos y el asunto de las *asignaciones* tenía respaldo –por lo demás– en la mirada que al respecto tenía el propio ministro de Defensa y el Estado Mayor de la Defensa Nacional de la época. En efecto, el 18 de mayo de 1978, el comandante en jefe de la Armada había pedido al Ministerio de Defensa información completa sobre la existencia de medios aéreos estatales y privados a fin de planificar las requisiciones que fueran necesarias para hacer exploración aeromarítima en caso de una HV3. Ante esto, el criterio de las autoridades políticas y del EMDN fue sostener que, sin perjuicio de que ciertamente había que atender los requerimientos de Valparaíso, era a la FACH a la que le correspondía movilizar dichos medios y ponerlos a disposición de las demás instituciones armadas, de acuerdo a las existencias y necesidades de las mismas⁴⁸⁵.

La controversia entre ambas instituciones por el tema de la asignación de medios aéreos y la responsabilidad por el control de ciertas áreas de trabajo era de larga data, pues se arrastraba –a lo menos– desde 1942, año en que la

⁴⁸⁴ Oficio, 25 de octubre de 1978, del JEMDN al JEMGA.

⁴⁸⁵ Oficio, 25 de mayo de 1978, SOLICITA PROVEER INFORMACIÓN REQUERIDA POR LA ARMADA, del MINDEF al CJFA (EMGFA).

Armada quiso operar, sin éxito, algunos anfibios Kingfisher transferidos a Chile por EE.UU., como ya se explicó en el capítulo anterior.

Más cerca de la época de este estudio, ya en 1973 el jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea había sostenido claramente que "*el patrullaje aeromarítimo era y seguiría siendo una responsabilidad de la FACH, a la que no se podía renunciar ya que era una función que ella realizaba en beneficio no solo de un Teatro de Operaciones en particular, sino del Teatro de Guerra; las operaciones aeromarítimas, así concebidas, servían, por lo tanto, a todas las instituciones y a la dirección suprema de la guerra*". Este planteamiento de fondo formaba parte de una instrucción al Comando de Unidades de la Fuerza Aérea que siguió al intento de la Armada de aumentar sus unidades de aviación en Punta Arenas y modificar en tal sentido los planes de operaciones en el TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL. Recomendaba, además, que se estudiara la alternativa de reforzar a la Cuarta Brigada Aérea⁴⁸⁶ con medios antisubmarinos, para "*neutralizar*" los argumentos que los marinos pudieran esgrimir acerca de la falta de apoyo aéreo en esa zona⁴⁸⁷.

Hacia 1974 esta controversia –naturalmente– subsistía. En ese año, una de sus manifestaciones se dio en un intercambio de opiniones del que dio cuenta el jefe de la Región Militar Austral al Estado Mayor de la Defensa. Sucedió que la Tercera Zona Naval y el Ala N° 3, ambas situadas en Punta Arenas, discrepaban doctrinariamente sobre la conducción de la exploración aeromarítima.

Los marinos sostenían que correspondía a la componente naval del TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL la protección de la frontera marítima del Teatro, para lo cual disponía de "*sus propios medios aeronavales y su propia y probada planificación*"⁴⁸⁸. Los aviadores, por su parte, sostenían que las fuerzas asignadas a los componentes de un Teatro estaban concebidas para servir básicamente a los objetivos de este, y solo a través del Teatro se debía hacer la contribución a los objetivos globales de la guerra; en consecuencia, cualquier empleo de los medios del Teatro en apoyo a las instituciones de la defensa solo podía concebirse en cuanto esos órganos de maniobra se empleasen en coordinación con el Teatro y no restringidos al servicio de una estrategia concebida en una sola dimensión. Por lo mismo –concluían los delegados de la Cuarta Brigada Aérea– el *interés absoluto* del Teatro era que los medios

⁴⁸⁶ Parece un error hablar de "Cuarta Brigada Aérea" en Punta Arenas en 1973. Sin embargo, tal era la principal estructura orgánica de la FACH en ese año, de acuerdo a la norma S.3 DS N° 21 de 16 de enero de 1967 que dividió territorialmente a la institución en cuatro Brigadas Aéreas (Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, respectivamente). Estas entraron en receso en 1977, quedando la FACH dividida en cinco Alas (la N° 3 en Punta Arenas), hasta que en 1980 se volvió a reactivar el sistema de brigadas aéreas, el que se encuentra vigente.

⁴⁸⁷ Oficio, 5 de enero de 1973, SOBRE AUMENTO DE LA AVIACIÓN NAVAL EN EL TOA, del JEMGFA al Comando de Unidades.

⁴⁸⁸ Ya en esa época esta afirmación era –a lo menos– muy discutible, en consideración al exiguo inventario de aviones de la Armada y la falta de personal calificado, como ya consignamos.

aéreos asignados a él se emplearen en servicio de este y –desde luego– bajo el comando de la componente aérea⁴⁸⁹.

Como ejemplo del criterio que la Fuerza Aérea explicitó de la manera dicha, fue también en 1974 que la institución creó su COMANDO DE COSTA, para activarlo al año siguiente bajo la dependencia del Ala N° 2 en Quintero. Esta repartición tendría como unidades tácticas a los Grupos N° 2, N° 11 y N° 2 de Artillería Antiaérea, entre otras dependencias, y reuniría al material de vuelo de exploración aeromarítima más relevante con que contaba nuestro país en aquel entonces⁴⁹⁰.

La importancia del Comando de Costa quedó de manifiesto a fines de 1974, cuando el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea respondió a su par naval que, de la lista que la FACH tenía de aviones civiles aptos para hacer patrullaje, se había decidido disponer de ellos para dotar a uno de dos grupos movilizados bajo el mando de ese Comando, unidad que sería asignada a la Armada para el cumplimiento de las tareas que esta determinara; así mismo, los dos Beechcraft D18 de la magallánica Línea Aérea TAMA que operaban en Punta Arenas y que también habían sido pedidos por los marinos para operarlos bajo su dependencia, quedarían bajo el mando de la Cuarta Brigada Aérea⁴⁹¹. Esta comunicación del EMGFA era en respuesta a una solicitud de la Armada de fecha 22 de noviembre de ese año, en la que los marinos pedían se les asignara –en la planificación operativa de la Fuerza Aérea– una treintena de aviones y helicópteros de propiedad de empresas y de personas relacionadas con operaciones y experiencia en vuelo sobre el mar⁴⁹². Algo similar había ocurrido con una petición del Ejército y de la Armada, quienes también en 1974 habían querido incluir en sus planificaciones de guerra a las tripulaciones y medios de la empresa HELICOPSERVICES: la FACH pronto contestó que cada institución podía considerar en sus planes de reserva al personal que le correspondiera, pero que, en lo referente a aviones y helicópteros, se reservaba el derecho de disponer de la movilización de los medios aéreos civiles y comerciales del país⁴⁹³.

En junio de 1978, la FACH comunicó al jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional que la institución había dispuesto que un importante número de medios aéreos fueran asignados a su Comando Aerotáctico en

⁴⁸⁹ Oficio, 3 de noviembre de 1974, INFORMA DISCREPANCIA DOCTRINARIA DE DOS COMPONENTES SOBRE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA, del CJ RMA al JEMDN. AHFA. La solución al *impasse* entre marinos y aviadores podría haber sido resuelta en 1975 por el Estado Mayor de la Defensa Nacional, pero hasta ahora no hemos encontrado los antecedentes documentales precisos sobre este punto.

⁴⁹⁰ Oficio, 28 de marzo de 1975, SOLICITA DESIGNACIÓN DE PERSONAL PARA ACTIVACIÓN DEL COMANDO DE COSTA, de la Comandancia del Ala N° 2 a la Dirección General del Personal.

⁴⁹¹ Oficio, 5 de diciembre de 1974, SOBRE ENCASILLAMIENTO DE AVIONES CIVILES PARA PATRULLAJE, del JEMGFA al JEMGA.

⁴⁹² Oficio, 22 de noviembre de 1974, INFORMA SOBRE LISTA DE AVIONES CIVILES PARA PATRULLAJE, del JEMGA al JEMGFA.

⁴⁹³ Oficio, 7 de mayo de 1974, SOBRE CONSIDERACIÓN DE PILOTOS Y MATERIAL DE LA FIRMA HELICOPSERVICES EN PLANIFICACIÓN DE MOVILIZACIÓN, del CJFA a la Dirección General de Reclutamiento y Estadística de las FF.AA.

previsión de una HV3: este listado incluía a 36 aviones movilizados para ejecutar tareas de hostigamiento, enlace y patrullaje marítimo-costero⁴⁹⁴.

En noviembre siguiente, y ante la inminente HV3, la Armada tenía claro que la principal batalla se daría en el TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL y que hacia allá deberían dirigirse no solo la casi totalidad de sus medios de combate, sino que *todos* sus aviones de exploración aeromarítima para ser asignados al comandante en jefe de la Escuadra y a la comandancia de la Tercera Zona Naval. El último documento de que se dispuso para esta investigación en tal sentido da cuenta de que la Armada creó un COMANDO DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA bajo la tuición de la Primera Zona Naval, y que su plan de apresto de esa época contemplaba la creación de tres unidades tácticas:

1. Una unidad de exploración aeromarítima estratégica, con tres elementos tácticos (donde entraban los medios dispuestos o asignados por la FACH);
2. Una unidad de patrullaje aeromarítimo de terminales marítimos, con cuatro elementos (aviones civiles) situados en Chañaral, Caldera, Coquimbo y Valparaíso, respectivamente; y
3. Una unidad táctica de apoyo logístico y telecomunicaciones⁴⁹⁵.

Lo que vino a fines de 1978, con ocasión de la crisis, es parcialmente conocido. De lo que no cabe duda es de que los medios aeronavales de la Armada –CASA 212, EMB-110, EMB-111 y Alouette III– tuvieron gran protagonismo frente a los movimientos de la Flota argentina en el Atlántico sur, proveyendo información capital sobre sus desplazamientos y actitudes, lo que sin duda contribuyó de forma decisiva al proceso de toma de decisiones y a la causa de los objetivos nacionales.

Por su parte, en 1979, y aún en situación de diferendo limítrofe austral con Argentina, la Fuerza Aérea entraría en un sano proceso de racionalización de sus medios, muy probablemente como lecciones de lo vivido durante el complejo año anterior. De esta manera, en septiembre desactivaría el Grupo N° 2 y daría de baja todo el material Grumman⁴⁹⁶, y el Ala N° 2 en Quintero también entraría en receso.

⁴⁹⁴ Oficio, 20 de junio de 1978, del JEMGFA al JEMDN.

⁴⁹⁵ Oficio, 13 de noviembre de 1978, REMITE PLAN DE APRESTO DEL COMANDO DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA PARA UNA HIPÓTESIS V-3, del CJ de la Primera Zona Naval al comandante del Ala N° 2, Quintero.

⁴⁹⁶ Orden CJFA N° 5505-1 del 20 de septiembre de 1979, DESACTIVA EL GRUPO DE AVIACIÓN N° 2.



3 de noviembre de 1978: CASA 212 navales en camino a Chile, fotografiados en Glasgow, Escocia (H. McMillan)

Con todo, y a pesar de que ya se estaba imponiendo el criterio de fondo del comandante en jefe –general Matthei– en el sentido de que lo principal del trabajo de la exploración aeromarítima debería corresponderle a la Armada⁴⁹⁷, ese mismo año de 1979 la Fuerza Aérea inició rápidos estudios para transformar inicialmente dos Beechcraft 99A del Grupo N° 11 en aviones para misiones sobre el mar, instalándoles un radar ventral de exploración aeromarítima y otros equipos dedicados. Luego de todos los trabajos necesarios, estos aviones entrarían en servicio a fines de 1982 junto con tres BAe Canberra PR.9 de reconocimiento fotográfico llegados en octubre de este último año, reunidos ahora en el nuevo Grupo de Aviación N° 2, reactivado por orden de 16 de septiembre⁴⁹⁸. Además, el Ala N° 2 se volvería a activar a partir del 1 de diciembre de 1982, pero ahora operando desde Los Cerrillos⁴⁹⁹.

⁴⁹⁷ Ver GAV (A) ALARCÓN, Jaime, en *Revista Fuerza Aérea* N° 275 (2018), p. 53: "*La principal función del Grumman era la guerra antisubmarina y el patrullaje aeromarítimo y costero con una gran autonomía y esa misión correspondía más a la Armada, como señaló a su debido tiempo el general Matthei, quien argumentó, además, que los aviones ya eran muy antiguos... Paralelamente, la Armada ya había empezado a generar adquisiciones de aviones para seguir operando en la guerra antisubmarina y patrullaje*". Este criterio se explicitaría en 1988 en entrevista dada por Matthei a un medio extranjero, donde abogó por "*evitar la duplicidad de sistemas*", la potencial "*rivalidad entre servicios*", y por no gastar el dinero de la FACH en tareas de la Armada, "*sobre todo si este servicio ya estaba haciendo el trabajo*", todo a propósito de la interrupción del proyecto nacional para equipar a un CASA C-101 con el misil antibuque Sea Eagle. Ver revista *Fuerza Aérea* N° 183 (1988), pp. 24 y 25.

⁴⁹⁸ Orden CJFA N° 23/03-218 del 16 de septiembre de 1982.

⁴⁹⁹ Orden CJFA N° 23/03-218-12 del 30 de septiembre de 1982, ACTIVA EL ALA BASE N° 2 DEPENDIENTE DE LA II BRIGADA AÉREA.



Aéropatiale SA.319B Alouette III, gran aporte en exploración y combate para las cubiertas de vuelo de los buques de la Escuadra en 1978

xi. El transporte estratégico

Durante 1978, el Grupo de Aviación N° 10, desde su tradicional base en Los Cerrillos, continuó manteniendo sus principales responsabilidades como *alma mater* institucional en el ámbito del transporte aéreo⁵⁰⁰. De acuerdo con un documento de comienzos de ese año⁵⁰¹, la unidad contaba con el siguiente material en su línea de vuelo:

1. Dos Lockheed C-130H Hercules;
2. Cinco Douglas DC-6B;
3. Un Douglas C-47;
4. Un helicóptero Bell UH-1H;
5. Un helicóptero Aéropatiale SA.330F Puma⁵⁰².

Varios documentos de ese mismo año acreditan que la cantidad total de C-47 disponibles luego de las rutinarias tareas de mantenimiento aumentaría durante los meses siguientes, y que también otro UH-1H sería asignado para las tareas del grupo⁵⁰³.

⁵⁰⁰ Adicionalmente, sus dos C-130 Hercules estuvieron disponibles dentro del PROYECTO GORDITO, para convertir a esas aeronaves en bombarderos contra determinados objetivos a través de municiones arrojadas por su portalón trasero. Estaba previsto, además, que uno de sus DC-6 se equipara a fines de 1978 con sistemas para hacer tareas de inteligencia electrónica en la zona austral. En este último caso, ver Oficio, 18 de octubre de 1978, COMUNICA DECISIONES DEL CJ, del EMGFA al Comando de Combate.

⁵⁰¹ Oficio, 24 de enero de 1978, INFORMA SOBRE MATERIAL DE LA INSTITUCIÓN, del JEMGFA al EMDN. AHFA. Este documento es concordante con la información contenida en otros papeles institucionales similares del mismo mes. Naturalmente, como toda información relativa a material de vuelo que se encuentra en un constante ciclo de operaciones-mantenimiento, la información es evolucionante en plazos cortos-medios.

⁵⁰² Documentos institucionales de 1979 están contestes en el hecho de que la utilidad operacional de los cargueros DC-6 en la Fuerza Aérea era muy relativa, debido a sus bajos índices de seguridad de vuelo y a su obsolescencia general.

⁵⁰³ La fecha de asignación de la segunda unidad no ha sido determinada, pero a mayo de 1978 el helicóptero adicional ya figuraba en inventario del grupo. Como fuera, los dos Bell UH-1H que operaron asignados a esta unidad fueron los H-89 y H-80.

No cabe duda de que el apoyo del alto mando –traducido en la adecuada provisión de partes y piezas de repuestos, combustibles y aceites, y suficiente personal y horas de vuelo– permitió que el alistamiento operacional del Grupo N° 10 para enfrentar la crisis vecinal fuera el adecuado. Hay numerosos relatos de su personal de esa época que así lo atestiguan y existen también pormenorizados informes diarios de disponibilidad del material aéreo que sostienen que el 22 de diciembre de 1978 todos los activos ya mencionados se encontraban al 100% de disponibilidad inmediata, con la sola excepción de uno del total disponible de seis C-47, material este último que alcanzó –ese mismo día– un 83% de alistamiento⁵⁰⁴.



Línea de cuatro DC-6B y un C-130H del Grupo de Aviación N° 10, en enero de 1979

⁵⁰⁴ INFORME DIARIO DE AVIONES & PARTE DIARIO DE AVIONES, 22 de diciembre de 1978, Departamento Logístico, Estado Mayor, Comando de Combate.

Sin embargo, las necesidades nacionales de transporte aéreo de largas distancias, o entre distintos teatros de operaciones, excedían largamente aquellas que podían ser cumplidas *únicamente* por los aviones de la unidad de Los Cerrillos. La tarea de volar a lo largo y través de todo Chile para hacer frente a las necesidades de los dos teatros operacionales, distintos y muy lejanos entre sí, era indudablemente gigantesca. Este fenómeno se incrementó notablemente a partir de inicios de noviembre de 1978, cuando la posibilidad de un arreglo diplomático con los argentinos comenzó a verse como poco probable, por el fracaso de las conversaciones entre los agentes designados por cada país.

El oportuno despliegue de todas las unidades tácticas de la Fuerza Aérea y su personal hacia los distintos puntos del territorio donde estos efectivos eran requeridos, abarcaba una inmensa cantidad de ítems. Estos iban desde los propios de cada aeronave con sus repuestos, partes, piezas y armamento para operar durante determinados períodos, a todo aquello correspondiente al numeroso personal adjunto, considerando desde los oficiales pilotos hasta el personal de apoyo terrestre. Pero esto no era todo. Adicionalmente, existía la necesidad de traslado hacia los frentes de todo aquel personal propio de las demás instituciones de la Defensa y de Orden, especialmente tropas y elementos de apoyo del Ejército, y también de Carabineros en su función de vigilancia de fronteras en frentes secundarios. Esta área conjunta de las tareas operativas era, ciertamente, de habitual responsabilidad de la Fuerza Aérea y había mucha experiencia y práctica en ella, pues la tradicional carencia o escasez de aviación de transporte en las instituciones hermanas era cubierta por el permanente apoyo que la FACH les prestaba en tareas de operaciones y ejercicios conjuntos y satisfacción de sus necesidades de transporte mediano y mayor.

En el sentido anterior, la aviación orgánica del Ejército –que había sido reactivada por decreto supremo en noviembre de 1970, luego de cuarenta años de haber sido disuelta– carecía de aviones de transporte y, aunque había hecho un interesante esfuerzo por dotarse de helicópteros y aviones de enlace, solo recién en el segundo semestre de 1978 recibiría seis unidades del CASA 212-100, un transporte bimotor de corto alcance con capacidad de 20 pasajeros o tres mil kilogramos de carga⁵⁰⁵.

En el caso del Ejército, el PLAN DE TRANSPORTES DE CONCENTRACIÓN de mediados de 1978 confiaba en la concurrencia de la Armada y la Fuerza Aérea

⁵⁰⁵ Oficio, 31 de mayo de 1978, del Comando de Combate a la CJFA. Este documento hace una reseña del estado de la aviación militar, con información entregada por el propio Ejército. Operando el Comando de Aviación del Ejército (CAVE) desde el aeródromo Eulogio Sánchez, se consigna que esta unidad contaba con ocho helicópteros Aérospatiale SA.330C Puma (por arribar otros cuatro), seis Aérospatiale SA.315B Lama (por arribar otros cuatro), Bell 206A JetRanger (*no los cuantifica, pero eran dos unidades llegadas en 1969/70*) y por llegar 18 monomotores Cessna (*no lo menciona, pero eran del tipo R172K Hawk XP II, para instrucción y enlace*) que estaban en proceso de compra en los EE.UU. De los seis CASA 212 por llegar en el segundo semestre de 1978, estaba previsto operar cinco y dejar un sexto como "*maestranza en las zonas de despliegue*". El documento no lo menciona, pero en 1978 el Ejército también empleaba dos Piper PA-31 Navajo (para detalles, ver SIMINIC, I. (2007). *Navajos militares chilenos: de Lock Haven, Pennsylvania, a Chile*, en *El Observador Aeronáutico* (ivansiminic.blogspot.com).

para el traslado de sus tropas hacia los puntos del territorio que estuvieran amagados, especialmente en el caso de una eventual HV3. En tal sentido, y en relación con el apoyo que la FACH debía prestar en caso de crisis o conflicto, la institución debía concurrir con sus medios aéreos y organizativos para ayudar a la completación de las diferentes unidades que los militares desplegaban en los Teatros de Operaciones Conjuntos Norte y Sur y en la región de Aysén, y para efectuar, en su momento, el traslado del personal de reemplazo que fuera menester. Además, la FACH debía hacerse cargo de la organización de las operaciones que estas tareas demandaran en los aeropuertos y aeródromos involucrados⁵⁰⁶.

Así mismo, estando previsto que los medios aéreos del Ejército se emplearan en el TEATRO DE OPERACIONES CONJUNTO NORTE en apoyo a las tareas de la Sexta División de Ejército en las áreas de enlace, transporte y apoyo aéreo estrecho, a mediados de año se requirió a la FACH que apoyara a las aeronaves militares en su traslado hacia Arica, especialmente en los ítems de combustible, repuestos y servicios de base aérea en los seis aeródromos contemplados por los militares para las necesarias escalas de su despliegue hacia el desierto.

Además, en noviembre de 1978 aún estaban vigentes y por ejecutarse los habituales planes anuales conjuntos de instrucción y entrenamiento. Un documento de ese mes dispone la coordinación de las respectivas Direcciones de Operaciones para la adecuada concurrencia de la FACH a las próximas maniobras y ejercicios finales del Ejército –una actividad que habitualmente demandaba gran uso de elementos de transporte estratégico–. En efecto, y a pesar de la existencia de "*situaciones coyunturales*" por todos conocidas (los requerimientos de la crisis austral, obviamente), el intenso desgaste operacional propio de los numerosos despliegues y redespliegues ocurridos durante el año, y el compromiso de sus recursos de petróleo, aceites y lubricantes, la Fuerza Aérea igualmente aseguró su concurrencia a dichos ejercicios en las áreas de apoyo aéreo estrecho y transporte, manifestando –de todos modos– que le interesaba asegurar el efectivo trabajo conjunto en materias de enlace, coordinación, relaciones de mando, análisis de concepciones doctrinarias conjuntas y desarrollo de un centro conjunto de operaciones⁵⁰⁷.

Las experiencias de los oficiales a cargo de las operaciones aéreas de transporte de esos días ilustran muy bien sus responsabilidades y algunas particularidades de las misiones ejecutadas:

En 1958 fui tripulante de bombardero B-26, y en tal calidad me tocó trasladarme hasta Punta Arenas con ocasión de los incidentes del islote Snipe. Desde ese momento tomé real conciencia de las dificultades que podían ocurrir en nuestra relación con Argentina, tradicionalmente pacíficas.

⁵⁰⁶ Oficio, 15 de junio de 1978, REQUERIMIENTO DE TRANSPORTES DEL EJÉRCITO, del JEMGE al JEMDN.

⁵⁰⁷ Oficio, 15 de noviembre de 1978, SOBRE PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA EN EJERCICIOS FINALES DEL EJÉRCITO, del JEMGFA al VCJE.

En 1978 era comandante del Grupo de Aviación N° 10, la unidad de transporte de la Fuerza Aérea, establecida en esos días en Los Cerrillos. Disponíamos en general de cinco Douglas DC-6 y dos C-130 Hercules.

Durante ese año nos tocó operar dentro del llamado Comando de Transporte Aéreo, dirigido por el general de aviación jefe de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en conjunto con el material aéreo de líneas aéreas y otros de las ramas de las FF.AA. y Carabineros.

Este puente aéreo se tradujo en una mayor demanda de tripulaciones, por lo que nos vimos obligados a llamar a oficiales de la reserva aérea. Consistió en trasladar carga y tropas hasta distintos puntos en el sur del país, en operaciones diurnas y nocturnas, durante un período en el cual alcanzamos a transportar un millón de toneladas.

El Grupo N° 10 operaba desde la segunda mitad de los años 60 los cargueros DC-6, aviones que nos prestaban gran utilidad en operaciones hasta Punta Arenas. Sin embargo, la llegada de los C-130 Hercules significó para nosotros una real apertura al mundo, pues con este avión podíamos trasladarnos prácticamente hasta cualquier punto del globo, cruzando los océanos. Los Hercules nos dieron grandes ventajas logísticas.

Siguiendo las directivas del comandante en jefe, el general Matthei, según el cual todo lo que volara debía asumir un rol agresivo y de acuerdo a las necesidades del eventual conflicto, los aviones el Grupo N° 10 también podrían haber sido destinados a ejecutar misiones con tareas especiales.

A pesar de las limitaciones materiales que tuvimos, creo que nuestra gente trabajó muy profesionalmente y muy entregada a la causa de la defensa del país. Habíamos hecho un juramento ante la patria y nos debíamos a él.

GAV Jorge Iturriaga Moreira⁵⁰⁸

§

Comencé a prestar servicios en el Grupo de Aviación N° 10 a comienzos de 1978. El año anterior había estado en un muy completo y exigente curso de C-130 Hercules en Brasil, mientras otros camaradas hicieron un curso menos extenso en los EE.UU. Debido a las restricciones políticas impuestas por Washington, durante 1978 ya no habría más cursos de este material en EE.UU.

A inicios de 1978 la posibilidad de un conflicto entre Chile y Argentina no era un gran tema de conversación entre nosotros. De hecho, nuestros dos C-130 se inspeccionaban en la Fuerza Aérea Argentina.

Hasta junio de 1978, los vuelos a Punta Arenas eran desde Puerto Montt a Balmaceda, posteriormente cruzaban la frontera y se iban por el lado argentino paralelo a este límite, sin problemas ni permisos especiales. Luego, con la complicación del tema

⁵⁰⁸ Entrevista realizada en la AGA el 1 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

del Beagle, naturalmente eso cambió. Entonces debimos idear una ruta desde Puerto Montt hasta Puerto Aguirre, luego Campos de Hielo, Torres del Paine y, finalmente, Punta Arenas. Para esto, aprovechamos el magnífico radar de navegación del Hercules.

Ese año también levantamos en el Grupo N° 10 una especie de Centro de Operaciones Aéreas. Era un puesto de mando no tan completo como el que había en la base de Quintero, pero útil para nuestras tareas. En este último caso, las instalaciones de Quintero permitían ejecutar muy buenos procedimientos conjuntos de nuestros aviones aeronavales con unidades de la Armada, con las que trabajaban estrechamente.

En un momento llegó la orden de camuflar los DC-6B de la unidad. Con conscriptos muy bien asegurados se procedió a lijar el fuselaje del primer avión y luego a aplicar la posición de líneas y los colores que nos habían enviado. El ingeniero del grupo, mi compañero Patricio Gaete Jaime me solicitó la ayuda y encaramados en diversas plataformas de mantenimiento y provistos de tiza blanca, fuimos marcando el diseño. No quedó mal, al comandante le pareció apropiado y luego se copió en los otros aviones.

En agosto de 1978 me destinaron al Curso de Informaciones de la Academia de Guerra Aérea. En septiembre comenzaron los despliegues de la Fuerza Aérea para el tema Beagle y el curso de la AGA se devolvió a sus unidades en noviembre, aproximadamente.

La operación de los C-130 a los lugares donde había desplazados aviones de combate era muy compleja, por lo atestado de las pistas y losas, incluso debiéndose realizar rápidas descargas táctica en las mismas pistas, para desocuparlas en el menor tiempo posible y no alterar los movimientos de los otros aviones. Teníamos cinco DC-6 y dos C-130, más C-47.

Cuando volábamos los C-130, solíamos hacer un sistema de postas. Salía un avión hacia el norte con combustible suficiente para regresar a Santiago a repostar, lo que hacíamos para no ocupar combustible que estuviera disponible en las unidades de destino de la carga. En Santiago también cambiábamos la tripulación y al piloto que llevara más horas de vuelo, antes de continuar al sur. Esta situación se repetía de regreso al norte, donde nuevamente volíamos a cambiar a la gente. Con los dos aviones volando, a veces teníamos cuatro o cinco horas de descanso y luego tomar otro avión. Día y noche. La carga era armamento y personal de tripulaciones y mantenimiento. Aquí las normas de seguridad no se aplicaban, y solíamos volar con explosivos, espoletas y personal al mismo tiempo.

En diciembre hicimos muchos vuelos a las bases. Cuando ya no hubo nada más que transportar, pues todo ya había sido llevado a su destino, los dos C-130 se escondieron en Los Andes y en Quintero, convenientemente camuflados, donde permanecían con tripulación completa y combustible suficiente para volar por tres horas. Las tripulaciones las reemplazábamos cada tres días, usando helicópteros.

El 21 de diciembre hicimos con un Hercules una salida a Puerto Montt, pero no pudimos entrar por mal clima. Elegimos alternativa Temuco y al llegar allí causamos un gran zafarrancho: los T-37 de esa base estaban todos listos para salir en misión de ataque, cargados y artillados.

En nuestra base en Los Cerrillos usábamos medidas pasivas para intentar dificultar el accionar de los aviones adversarios: entre otras, recuerdo algunos tambores generadores de humo en el cabezal sur, que, una vez funcionando, dificultaban bastante la visibilidad desde el aire sobre blancos específicos.

La desmovilización después de la crisis fue también una tarea muy difícil, por la cantidad de gente que desactivar y trasladar. Fue una gran experiencia para todos nosotros.

GDA Patricio Ríos Ponce⁵⁰⁹

§

En 1978 estaba asignado al Grupo N° 10, en Los Cerrillos. Durante ese año, a medida que la situación con Argentina se fue volviendo más tensa, debimos volar intensivamente para trasladar equipos y pertrechos desde el norte hasta las zonas central y austral. En general, este tipo de operaciones se hizo siempre con mucho sigilo y prudencia, pues se trataba de no alarmar a la población, la que debía seguir haciendo sus vidas con normalidad y sin sobresaltos derivados de la crisis.

En la unidad yo volaba aviones de carga DC-6. Habitualmente íbamos hasta Punta Arenas, para lo cual se acostumbraba llegar desde Santiago a Puerto Montt y de ahí seguir la ruta hacia el sur pasando por Chaitén o Balmaceda, cruzando luego al otro lado de la frontera para continuar hasta destino. En la isla de Castro encontrábamos la última radioayuda y luego no había más hasta el radiofaro de Punta Arenas y el VOR para la aproximación a Chabunco. Entonces, era un gran tramo en el que estábamos sin ayudas a la navegación, generalmente con complicadas condiciones climáticas. Una vez que la situación internacional se fue agudizando, dejamos de utilizar el tramo argentino de la ruta.

A medida que nos acercamos a diciembre de ese año, prácticamente vivíamos a bordo de los aviones, pues la tarea de traslado de hombres y carga era muy grande, y en ella fuimos apoyados por aviones y tripulaciones de las aerolíneas nacionales que durante el día hacían sus vuelos regulares y durante la noche seguían volando para apoyar el puente aéreo.

Además, los aviones del Grupo N° 10 fueron adaptados para realizar otras misiones especiales. Destaco a los DC-6 que recibieron unos rieles internos para arrojar bombas de aviación, y a los C-130, que también podían arrojar bombas por su puerta de carga mediante el uso de contenedores tipo pallets.

⁵⁰⁹ Entrevista realizada en la AGA el 26 de septiembre de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Las tripulaciones de la unidad y de otros grupos aéreos trabajaron muy bien, entregados a sus deberes y cumpliendo lo dispuesto. Afortunadamente se pudo evitar la guerra entre ambos países, la que, de haber ocurrido, habría sido una catástrofe para ambas naciones.

GAV Ricardo Gutiérrez Alfaro⁵¹⁰

- Medidas adicionales

En atención a la magnitud de las materias señaladas, la capacidad material de la Fuerza Aérea era limitada para afrontar a cabalidad las delicadas y urgentes tareas de transporte estratégico interteatros y otras requeridas. Para subsanar esto, durante 1978 se adoptaron, a lo menos, dos medidas de la más alta trascendencia. La primera estuvo en la línea de dotar al país de una mejor coordinación general en el empleo de los escasos recursos disponibles. La segunda, y en la cual la FACH iba a jugar un papel fundamental, tuvo que ver con un ítem crítico: allegar a las líneas de vuelo más medios aéreos y humanos calificados para hacer frente no solo al manejo de crisis, sino que al de la posible guerra.

En primer lugar, el 25 de julio de 1978 el Ministerio de Defensa dictó una orden ministerial que, ante la necesidad de planificar y coordinar las actividades de transporte de las Fuerzas Armadas y las servidumbres interinstitucionales que de ellas se derivaren en tiempo de guerra, creó el COMITÉ DE TRANSPORTE DE LAS FUERZAS ARMADAS. El presidente de este colectivo sería el subjefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, y tendría representantes de las tres ramas –los jefes de respectivas áreas de logística y transporte– y de la Subsecretaría de Transportes. La Fuerza Aérea estaría representada por el jefe de Estado Mayor de su recientemente creado COMANDO DE TRANSPORTE y por un oficial de la Dirección de Operaciones.

Las funciones del comité serían a) determinar las necesidades de transporte institucional que no pudieran ser satisfechas con medios propios, a fin de disponer las servidumbres cruzadas necesarias; b) presentar al *campo de acción interno* los requerimientos de transporte que no pudieran ser satisfechos con medios institucionales; y c) coordinar la requisición y/o movilización de medios y empresas de transportes a fin de completar las dotaciones de las Fuerzas Armadas, formulando los requerimientos necesarios al campo de acción interno. Las resoluciones del colectivo no podían interferir con las normas de funcionamiento interno de cada rama de la defensa⁵¹¹.

Al disponer la orden ministerial que el representante de la FACH al mencionado comité debía ser "*el jefe de Estado Mayor de su Comando de Transporte*", se refería a la medida estratégica adoptada años antes por la

⁵¹⁰ Entrevista realizada en la AGA el 29 de mayo de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁵¹¹ Orden Ministerial Secreta, 25 de julio de 1978, CREA COMITÉ DE TRANSPORTE DE LAS FF.AA., MINDEF, SS de Guerra / Raúl Benavides Escobar, ministro; Julio Bravo Valdés, subsecretario de Guerra.

Fuerza Aérea con la idea de reunir y organizar algunos de los principales medios aéreos civiles nacionales en previsión de su utilización metódica y organizada en caso de crisis, especialmente teniendo presente una eventual HV2 con Perú y Bolivia. Fue el caso de la orden ejecutiva para crear al COMANDO DE TRANSPORTE o, como fue conocido hacia 1978, COMANDO DE TRANSPORTE AÉREO (CTA).

Desde sus inicios, este COMANDO DE TRANSPORTE quedó subordinado a la autoridad del general de brigada aérea que fuera jefe de la Dirección General de Aeronáutica Civil y, por ende, supeditado a la Comandancia en Jefe institucional. En 1975 –que es el año de la referencia documental más antigua de que se dispone hasta ahora– su plan organizacional indicaba que su misión era "*Realizar el transporte logístico al más alto nivel nacional previsto en el plan de campaña de las Fuerzas Armadas, la vigilancia y patrullaje de fronteras en la zona del interior, con los medios aéreos nacionales movilizados... con el propósito de cubrir las necesidades totales que se generen, tanto para el frente bélico como para el interno*"⁵¹². En general, las organizaciones que comprendía fueron las llamadas Grupo LAN, Grupo LADECO y Grupo CLUBES AÉREOS, los que debían cumplir con sus medios materiales y humanos propios las misiones asignadas. La referencia a las empresas Lan Chile y Ladeco era para considerarlas como "*cabezas de grupo*", pues eso no significaba que estas compañías fueran las únicas consideradas: también se contaba con el concurso de otras varias de segundo orden, tales como la LASA, SOLASTRAL, TRANSGLOBAL, etcétera. La veintena de clubes aéreos convocados deberían operar desde determinados aeródromos y las escuadrillas así formadas contaban con agrupaciones principales y otras de reserva, disponiendo de más de un centenar de aviones, incluyendo aquellos pertenecientes a particulares. La norma, además, disponía acerca de una completa serie de otros asuntos, de tal forma de disponer de un Comando debidamente operacional, abarcando materias de mando, coordinación y enlace, orgánicas y logísticas, así como la detallada identificación de cada una de las aeronaves involucradas.

Hacia 1978, el rebautizado COMANDO DE TRANSPORTE AÉREO (CTA) estaba a cargo de tres unidades expresamente creadas al efecto y que deberían activarse en caso de requerirlo las circunstancias: los Grupos de Aviación N° 71, N° 72 y N° 73. El CTA experimentaría algunos cambios durante el desarrollo de la crisis vecinal. Así mismo, es probable que su misión mutara a tareas netamente de transporte, superándose la norma administrativa de 1975 que le asignaba también misiones de *vigilancia y patrullaje de fronteras en la zona del interior*, y que estas tareas específicas –así como otras igualmente especiales desde un punto de vista táctico– pasaran a otros Comandos estructurados por la FACH para la crisis⁵¹³.

⁵¹² Plan Administrativo del Comando de Transporte, julio de 1975. Estado Mayor, Comando de Transporte, FACH.

⁵¹³ Oficio, 6 de julio de 1978, SOBRE OPERACIONES DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA, del JEMGFA al JEMGA. Este documento de la planificación institucional contemplaba la inclusión de medios civiles en distintas unidades bajo el control de varios Comandos distintos (de Combate, de Transporte y Aerotáctico), y también en las componentes aéreas del Teatro de Operaciones Norte Conjunto (TONC) y Teatro de Operaciones Austral Conjunto (TOAC).

Lo que estos nuevos grupos de aviación debían hacer era aglutinar a los principales activos de aviación de transporte existentes en el ámbito comercial aeronáutico del país en ese entonces. En ese año las aerolíneas chilenas no eran más que un puñado, aunque las principales de ellas operaban aviones capaces de volar largas distancias y operar en los principales aeródromos y aeropuertos, especialmente en las zonas extremas del país. Además, tenían una experiencia y base técnica de larga data y experiencia, y su personal, tanto de cabina como de mantenimiento, era de excelencia.



Boeing 707 CC-CCG, que estuvo a disposición del esfuerzo bélico nacional en 1978

Históricamente, la vinculación de la FACH con las empresas aéreas nacionales era de larga data. Un decreto supremo de 1930 había establecido que el concepto de “*aviación nacional*” comprendía a la Fuerza Aérea, la aviación comercial y la aviación civil; además, que, con respecto a estas últimas, la aviación comercial era *la primera reserva* de la Fuerza Aérea y estaría constituida por las líneas de aeronavegación comercial del Estado⁵¹⁴. Ciertamente es que en 1930 nadie podía saber cuántas *líneas de aeronavegación comercial del Estado* se crearían en el futuro, pero lo concreto es que en 1978 aún no había comenzado el proceso de privatización de la aerolínea de bandera –LAN CHILE– y en ese año ciertamente era la más grande y mejor dotada del país, y como tal reforzaría decisivamente a la FACH. Otras empresas aéreas menores y sus pilotos también concurrirían prestas al llamado del clarín.

El llamado Grupo N° 71 estuvo compuesto por los aviones Boeing 707 operados por LAN CHILE. El Grupo N° 72 hizo lo propio con el material Boeing 727 de LAN y LADECO. Por su parte, el Grupo N° 73 reunió a un heterogéneo conjunto de aviones Douglas DC-6B, Hawker Siddeley HS 748, Fairchild F-27 y también unas pocas unidades de antiguos Douglas DC-3 y Curtiss C-46 de compañías menores. Un documento de mediados de año –preparado para

⁵¹⁴ DS (Av.) N° 143, de 11 de julio de 1930. Boletín Oficial de la Subsecretaría de Aviación N° 14, de 28 de agosto de 1930, citado por FERNÁNDEZ, Alberto (2000) en *Ese singular sentido de proteger al vuelo*, Vol. I, DGAC, Chile, trabajo que desarrolla el tema de la relación de la aviación civil y de clubes con la DGAC y la Fuerza Aérea.

informar al ministro de Defensa– listaba de la siguiente manera el material aéreo disponible⁵¹⁵:

Empresa	Avión	Matrícula / FACH
Lan Chile	Boeing 707	CC-CCG / 751
Lan Chile	Boeing 707	CC-CEA / 752
Lan Chile	Boeing 707	CC-CCK / 753
Lan Chile	Boeing 707	CC-CCX / 754 *
Lan Chile	Boeing 707	CC-CEB / 755
Lan Chile	Boeing 727	CC-CAG / 761
Lan Chile	Boeing 727	CC-CFE / 762
Lan Chile	Boeing 727	CC- CAN / 763
Lan Chile	HS 748	CC-CEF / 771
Lan Chile	HS 748	CC-CEG / 772
Lan Chile	HS 748	CC-CEH / 773
Lan Chile	HS 748	CC-CEJ / 774
Ladeco	Boeing 727	CC-CFG / 764
Ladeco	Boeing 727	CC- / 765 **
Ladeco	Douglas DC-6	CC-CCH / 781
Ladeco	Douglas DC-6	CC-CDK / 782
Ladeco	Douglas DC-6	CC-CEV / 783
Ladeco	Douglas DC-6	CC-CFH / 784
Aeronorte Sur	Fairchild F-27	CC-CBP / 775
Aeronorte Sur	Fairchild F-27	CC-CBR / 776
Aeronorte Sur	Fairchild F-27	CC-CBQ / 777
Taxpa – LASA	Douglas DC-6	CC-CCJ / 785
Taxpa – LASA	Douglas DC-6	CC-CCF / 786
Taxpa – LASA	Douglas DC-6	CC-CCI / 787
Taxpa – LASA	Curtiss C-46	CC-CCP / 791
Suravia	Curtiss C-46	CC-CAT / 792
Suravia	Curtiss C-46	CC-CAC / 793
Suravia	Curtiss C-46	CC-CEX / 794
Transglobal	Douglas DC-6	CC-CDH / 788
Aerocor	Douglas DC-3	CC-CBW / 795
Aerocor	Douglas DC-3	CC-CBO / 796
Notas: (*) Este avión resultó destruido totalmente en accidente en Buenos Aires el 3 de agosto de 1978. (**) El FACH 765, asignado a un Boeing 727 Ladeco, no incluía la matrícula del avión debido a que se esperaba su entrega a la empresa para octubre de ese año.		

A este conjunto de aviones disponibles se sumaban, según detalla el mismo documento, un total de 63 pilotos y copilotos, y 44 especialistas en mantenimiento. Además, LAN CHILE y LADECO, más otras tres empresas extranjeras, pondrían a disposición del CTA un sinnúmero de elementos terrestres de

⁵¹⁵ Oficio, 19 de junio de 1978, del Director de Aeronáutica al CJFACH. Este documento bien puede tenerse como punto de partida para hacer mayores precisiones, pues el Estado Mayor del CTA elaboraba periódicamente los estados de inventario y de proyección de disponibilidad de material y del personal adscrito. Por ejemplo, más adelante se sumaron los medios aéreos de la carguera FastAir. Así mismo, y si es que no hubiera estado de excepción constitucional, el empleo de los aviones del CTA se haría bajo régimen jurídico común, especialmente mediante el contrato de arriendo.

apoyo tales como elevadores, montacargas, vehículos varios, grúas, escaleras, contenedores, pesas, pallets y portapallets, carros de equipaje, carros partidos-res, generadores, herramientas y muchas otras especies del rubro. Durante el resto del año otras compañías aportarían elementos de similar tipo, entre ellas la pequeña aerolínea LATISA y la agencia estatal CORPORACIÓN DE FOMENTO (CORFO).



Boeing 727 CC-CFG

Naturalmente, el aporte de todos estos medios privados fue de gran importancia, no solo material, sino que también moral. Sumado a las reconocidas capacidades de transporte continental de los Boeing 707 y regional de los Boeing 727 de las compañías más grandes del mercado local, el trabajo adicional que podían hacer los varios cuatrimotores DC-6 capaces de moverse con comodidad en todo por todo el territorio chileno permitía disponer de una capacidad de transporte complementaria a la proporcionada por el Grupo N° 10.

En el caso del resto de los transportes que formaban el inventario general disponible, había consenso en que las unidades de bimotores C-47 y C-46 ya estaban al final de su vida útil o francamente viviendo tiempo prestado. Si bien los aviones de este tipo que operaban en Chile habían pasado por distintos procesos de reacondicionamiento para incorporarlos a la vida civil luego de su servicio para los aliados en la Segunda Guerra Mundial, sus numerosos años de intensas operaciones se sumaban a la circunstancia de tener que operar en un mercado local –el chileno– que era dominado por dos o tres compañías mayores y una serie menor de empresas de mediano porte, y que por esta y otras razones ya estaba viendo la baja de casi todos los aviones del mismo tipo, por desfasados o antieconómicos. Con todo, la eventual participación de estos nobles aparatos en la crisis vecinal –e incluso en un muy probable escenario de guerra abierta– bien podría representar *el canto del cisne* y su paso a retiro de una forma más que digna y potencialmente útil. Como muy bien recuerda uno de los integrantes del Grupo N° 73, poner en servicio efectivo a estos aviones fue una aventura de buena voluntad y esfuerzo:



Fairchild F-27 C-CBP

Lo primero que hubo que comprobar fue el estado operativo de los aviones; los resultados no fueron alentadores, pero tampoco catastróficos; los propietarios se mostraron bien dispuestos a entregarlos al esfuerzo bélico nacional, siempre y cuando se les proporcionaran los medios mínimos para dejarlos en aceptables condiciones de vuelo.

Otro cuento fue buscar a quienes habían sido sus pilotos, casi todos dedicados en esos años a actividades más seguras y rentables.

Para tal efecto se tomó contacto con dos de ellos, que en sus años juveniles también habían prestado servicios en la Fuerza Aérea, quienes, enterados de lo que se veía venir, aceptaron gustosos y de inmediato integrarse a las filas del Grupo de Transporte N° 73.

Como tarea primaria se les encomendó ubicar a quienes habían sido sus compañeros en las diferentes empresas cargueiras y, dentro de la mayor reserva, pedirles que tomaran contacto con la comandancia del grupo, ubicada en las dependencias del Departamento de Navegación Aérea de la DGAC en el aeropuerto de Pudahuel.

Aunque parezca increíble, a los pocos días de a poco fueron apareciendo los recordados "piratas", llamados así en el ambiente aeronáutico por la forma en la que alguna vez habían desarrollado sus operaciones en la época de los vuelos a Arica, "matute" incluido.

Todos, sin excepción, aceptaron gustosos sumarse al llamado de la FACH; ninguno pidió nada para sí, ni siquiera un uniforme de conscripto, amén de que, en caso de requerirse sus servicios, al menos se les dejara dar una vuelta de cancha en los C-46, "para retemplar la mano".

Igual cosa sucedió con los mecánicos de a bordo, que aún recordaban cómo funcionaban los motores de los Curtiss y cómo "se sacaban los pillos" cuando de noche se quedaban botados en Chacalluta o Cavancha.

Mientras revisábamos con la gente de Aeronor y Lan Chile las MEL (listas de equipos mínimos) para operar en los F-27 y en los HS 748, los "piratas" se reían: "con el velocímetro, el altímetro y el palo y bola nos basta para llegar a Buenos Aires y aterrizar en el mismísimo Aeroparque", nos decían; "¡ah!, y no necesitamos luces en los instrumentos".

Riéndose nos contaron que tan peligrosa operación muchas veces la realizaron llevando carga a la Argentina, y la aproximación y el aterrizaje, estando cubierta de nubes la ciudad, la efectuaban basándose en el resplandor de las luces de sus calles.

En prevención de una HV3, al Grupo de Transporte N° 73 se le fijó como zona de operaciones al norte grande chileno y se realizaron las coordinaciones respectivas con las Alas N° 1 y 4, estableciéndose lugares de redespigue en el bien entendido que, mientras menos tiempo estuvieran los F-27 y HS 738 en tierra, menos representarían un blanco fácil para la aviación adversaria.

Con respecto a los Curtiss C-46 se determinó que operaran lejos de Cerro Moreno y Diego Aracena (Chucumata), por lo que se recorrieron y visitaron antiguas y abandonadas pistas de la ya lejana época del correo aéreo y las salitreras.

Cosa curiosa, la tierra salitrosa las había mantenido en excelentes condiciones a pesar del paso de los años, determinándose que, en caso de necesidad, los C-46 perfectamente podían operar en ellas.

Para tal efecto, se visitó el terminal pesquero de Antofagasta, ofreciendo los humildes y esforzados pescadores entregar a la Fuerza Aérea todas las redes de pesca que necesitáramos para ayudar a camuflar y ocultar a nuestros aviones. Gestos como estos, y muchos otros, no dejaban de emocionar y hacernos sentir orgullosos de ser chilenos.

Muchas veces, a altas horas de la noche, al recibir los aviones en clave, debimos correr presurosos a Pudahuel y activar el grupo, hasta que la tensión bajara.

En especial recuerdo una noche cercaba a Navidad, en que se nos avisó que la Flota de Mar argentina navegaba rumbo a las islas y que el inicio de hostilidades era cosa de horas.

Esposas e hijos quedaban en casa, entregados a la misericordia de Dios, sin saber adónde nos íbamos, ya que teníamos prohibición absoluta de darles a conocer cualquier detalle.

En cuanto a los oficiales del grupo que ocupábamos la comandancia, plana mayor y las escuadrillas de operaciones, mantenimiento, etcétera, éramos todos oficiales en retiro de la FACH, que prestábamos servicio en la DGAC y que con posterioridad al 11 de septiembre de 1973 habíamos sido llamados al servicio activo.

Sin embargo, no pudiéndose cubrir todos los puestos y funciones contemplados en la orgánica de un grupo de la Fuerza Aérea, seleccionamos a otros exoficiales de la FACH que trabajaban en la vida civil: al igual que sucedió con los "piratas", todos acudieron al primer llamado, felices de reencontrarse con

antiguos camaradas y dispuestos a dejar familia y trabajo para ir en defensa de la patria.

Ninguno pidió nada, y no sé cómo se las arreglaron para faltar a sus respectivos trabajos, ya que también les estaba estrictamente prohibido decir en qué estaban tomando parte, pero siempre que fueron requeridos se hicieron presentes. Todos supieron guardar debida reserva de lo que escucharon y vieron. En verdad, vestían de civil, pero sus corazones seguían siendo azul aéreo.

A Dios gracias, a la postre la cordura se impuso y Argentina supo escuchar la voz del papa y aceptó la mediación pontificia. De no haber sido así estoy cierto de que habríamos ido a la guerra y contra tres países, la que, aunque corta, habría sido sangrienta y dolorosa, y de la cual, aunque no hubiera habido un vencedor nítido, habríamos salido con honor.

Sergio Barriga Kreft⁵¹⁶

Otra de las medidas puestas en práctica por la Fuerza Aérea fue la de activar en el Grupo N° 10 al conjunto de oficiales reservistas que debían recibir nueva instrucción y entrenamiento para desempeñarse en tareas propias del CTA, hecho que se concretó de acuerdo a una planificación de 11 de mayo de 1978⁵¹⁷.

A fines de noviembre de 1978, cuando la crisis ya arreciaba debido al fracaso del trabajo de la binacional Comisión Mixta N° 2, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea dispuso una reorganización de los medios institucionales con vistas al estallido de la HV3, caso en el cual –y en lo que aquí importa– los Grupos de Transporte N° 72 y 73 deberían estar listos para pasar a depender de las Alas N° 5 (El Tepual, Puerto Montt) y N° 1 (Cerro Moreno, Antofagasta), respectivamente, ambas organizaciones dependientes del Comando de Combate⁵¹⁸.

El 13 de diciembre siguiente, el CTA recibió la orden de reforzar con urgencia la zona austral, trasladando de inmediato hacia el frente sur a numerosos efectivos de la Infantería de Marina, Ejército y Carabineros. Al efecto, se optó por el arriendo de las aeronaves comerciales disponibles –con cargo a las arcas del Ministerio de Defensa–, las que debieron realizar las tareas requeridas sin interrumpir sus vuelos de itinerario. Así fue como –y esto es solo un ejemplo de una labor mucho más amplia– solo en el período entre el 13 y el 18 de diciembre, las empresas LAN CHILE (Boeing 707 y Boeing 727), LADECO (Boeing 727), FASTAIR (Boeing 707), TAXPA (Douglas DC-6B) y AERONORTE SUR (Fairchild F-27) ejecutaron una treintena de vuelos hacia Concepción, Balmaceda y Punta Arenas, lo que permitió aportar tres mil hombres a los

⁵¹⁶ Editado de escrito hecho llegar a la AGA, 2019. Entrevista de 11 de julio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁵¹⁷ Oficio, 14 de agosto de 1978, CONFORMACIÓN CENTRO RESERVISTAS DEL COMANDO DE TRANSPORTE, del JEMGFA al MINDEF.

⁵¹⁸ Oficio, 1 de diciembre de 1978, del JEMGFA al Director de Aeronáutica.

efectivos ya desplegados en esos lugares. Esta notable operación hecha con medios adscritos al CTA permitió obtener conclusiones operacionales de gran importancia, aplicables en general a este tipo de puente aéreo civil⁵¹⁹:

- 1) Las capacidades del sistema aeronáutico nacional demostraron ser considerables, gracias a sus numerosos medios aéreos, la posibilidad de activarse rápido y en su totalidad, operar con mínimo aviso previo y, muy importante, sin causar una alteración sustancial de las obligaciones comerciales diarias –o de itinerario– propias de las empresas integrantes del CTA;
- 2) La actitud de ejecutivos y tripulaciones fue "*altamente positiva*", lo que quedó en evidencia gracias a que los aviones empleados lo fueron a su máxima capacidad, "*superando con creces*" sus regímenes máximos de empleo. Un ejemplo de esto lo dio el caso de un Boeing 707 que trasladó a 230 efectivos y sus equipos, siendo que la capacidad máxima era de 180 personas;
- 3) La coordinación de los oficiales de enlace de marinos, militares, carabineros y aviadores fue eficiente y dejó valiosas lecciones operativas;
- 4) La orgánica del CTA demostró estar a la altura de las circunstancias: su Estado Mayor –integrado por personal de la FACH y de la DGAC– alcanzó buenos indicadores de trabajo conjunto; así mismo, se consideró y estableció con precisión que el puesto de mando del CTA en caso de guerra estaría en determinadas dependencias, debido al adecuado funcionamiento de los equipos y medios puestos en acción en la oportunidad.



Douglas DC-6B CC-CCJ, de Taxpa-Chile

El relato de dos destacados pilotos civiles de aerolíneas permite observar de primera fuente parte del esfuerzo realizado:

⁵¹⁹ Oficio, 29 de diciembre de 1978, del comandante del Comando de Transporte al CJFA.

Como piloto comercial tuve la gran oportunidad de transportar tropas y recambio de nuestras Fuerzas Armadas hacia Punta Arenas y Puerto Montt, durante la época de crisis con Argentina.

En ese tiempo yo era comandante de Boeing 707 en Ladeo, avión que en tiempos normales tenía capacidad para 154 pasajeros cómodamente sentados, ubicados en filas de a tres por lado, separados por el pasillo. Para el caso específico de nuestras tareas de crisis, subíamos los apoyabrazos para hacer caber hasta cuatro filas por cada lado en la cabina, y también se ocupaba el piso del avión a todo lo largo del pasillo, con tropas sentadas. En suma, la cabina daba para nueve filas, lo que hacía un gran total de 220 soldados. Los oficiales a cargo iban con nosotros, adelante.

Los aviones estaban estacionados en el Grupo N° 10. Antes de abordar, el contingente pasaba frente a las bodegas y dejaba sus pertrechos, pues antes de subir eran obligados a ir al baño a atender sus necesidades fisiológicas, porque en el vuelo no se podían parar de sus lugares.

El vuelo se hacía en silencio radial, con las luces pagadas y fuera de las aerovías. La única comunicación era con Punta Arenas estando a pocos minutos del aterrizaje. Al llegar, el taxeo era a un lugar alejado del terminal, se hacía el recambio de contingente, se cargaba combustible con camiones y se regresaba a Santiago. Todo muy rápido.

En los aviones cargueros los técnicos colocaban en el piso de estos las mismas redes de cordón grueso que se ocupaban para afirmar la carga, conectadas a los ganchos de agarre de los pallets. Así, nuestros muchachos iban sentados en el suelo sobre esas redes y afirmándose como pudieran. Un gran sacrificio para ellos, sin duda.

Guillermo Teare Pinto⁵²⁰
Piloto de Transporte de Línea Aérea

§

Ingresé a Lan Chile en 1959 como alumno copiloto mientras hacía uso de mi feriado legal en una época en que era oficial de Caballería en el Regimiento Número 1, Granaderos, de Iquique.

Un día de diciembre de 1978 recibí con agrado la noticia de que debía volar a Punta Arenas en un "vuelo especial, con tropas, armamento y munición", programado para después de cumplidos los vuelos de itinerario. Me sentí feliz de poder aportar, en un momento en que era inspector e instructor de pilotos de Boeing 707.

Recuerdo que mi familia dormía cuando me recogió la camioneta que me llevaría al aeropuerto. Llegando a Pudahuel,

⁵²⁰ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA, 2019. Entrevista en la AGA el 12 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

como de costumbre, pasamos por la oficina de control de vuelo y meteorología, hicimos el briefing con la tripulación de cabina y nos llevaron a un hangar en el sector de mantenimiento, cerca del cabezal norte de la pista. Era una noche calurosa y apenas bajamos de la camioneta, un enjambre de zancudos se nos vino encima. Ingresamos al hangar y la situación no era distinta.

Un conjunto enorme de soldados con tenidas de camuflaje permanecía en completo orden, sentados estos en el piso y portando voluminosas mochilas que les servían de apoyo a la espalda. Costaba identificar los grados de cada uno y me llamó la atención el hecho de que todos se veían corpulentos. Nadie hablaba y ubiqué, vestido igual que el resto, al oficial que los tenía a cargo. Él me contó que era una división de la Escuela de Comandos de Infantería de Marina. Me dio la impresión de que tenían las manos camufladas teñidas de negro, pero en realidad eran zancudos y parecía no importarles. Cada soldado tenía entre sus manos un hermoso fusil automático de origen alemán.

Conversamos brevemente con el oficial y un suboficial a cargo. Les informamos de las condiciones meteorológicas durante el vuelo y las que nos esperaban al arribo en Punta Arenas. Les dijimos que nuestras medidas de seguridad eran las propias de un vuelo comercial, salvo que no llevaríamos encendidas las luces de navegación; no daríamos posiciones, pero llevaríamos las radios en escucha; las luces de cabina irían siempre apagadas; las ventanillas cerradas con su visera totalmente abajo y que la tripulación de cabina estaría atenta a cualquier necesidad.

Se hizo el embarque, y durante el carreteo se dieron a conocer las medidas de seguridad, el uso del chaleco salvavidas y los cinturones de seguridad, máscaras de oxígeno, etc. Una vez despegados, la torre nos deseó buen viaje y nada más.

Ya sabíamos qué frecuencias dejar en escucha después del despegue y a medida que cambiábamos de área o zona de control. No dimos posiciones, no usaríamos aerovías ni equipos de radio pues, salvo ante una emergencia. A esa hora de la noche, ya comenzando la madrugada del nuevo día, el tráfico aéreo era escaso y comentábamos respecto a la cantidad de radares argentinos que podrían tenernos en sus pantallas mientras nos desplazábamos cada vez más al oeste.

Al sur de Puerto Montt volvimos a alejarnos de la cordillera. Nos dimos cuenta de que teníamos una preocupación real, ya que no contábamos con las alternativas argentinas que acostumbrábamos incluir en los planes de vuelo, pero era un lujo que nos podíamos dar porque nuestro peso máximo de despegue nos permitió salir con full combustible. Un buen rato antes de volar a la cuadra de Balmaceda nuevamente nos desplazamos al oeste para alejarnos más aún de este sector.

Durante nuestro vuelo a Punta Arenas todas las radioayudas funcionaron a la perfección. Sin estos equipos no habríamos llegado a ninguna parte.

Amanecía cuando íbamos llegando y aproximamos volando lo más bajo posible, siempre por el lado oeste. Ubicamos la isla Santa Inés, dejamos atrás la isla Riesco y la península de

Brunswick al este, sobrevolamos el cabo Froward, viramos al norte y pasamos a la cuadra de Punta Arenas casi con rumbo norte. Llamamos a la torre de control cuatro minutos antes de la estimada de aterrizaje. No recuerdo la pista que usamos para aterrizar, pero sí que había un fuerte viento. Nos estacionaron cerca de un hangar y en menos de cinco minutos el avión estaba desocupado, sin pasajeros, sin equipaje y con las bodegas vacías a pesar de la gran cantidad de equipo y pertrechos de nuestros pasajeros.

Abraham Acevedo Campos ⁵²¹
Piloto de Transporte de Línea Aérea

Como corolario, el transporte aéreo logístico de carácter estratégico mostró sus capacidades y profesionalismo para hacer el traslado de efectivos y pertrechos hacia el TOS y el TOAC en corto tiempo y con gran eficiencia, aun cuando los medios adecuados propios de la Fuerza Aérea eran escasos. La actuación entonces del Comando Aéreo de Transporte, principalmente como unidad de la FACH dedicada a la adecuada gestión de las capacidades de transporte ofrecidas por las líneas aéreas comerciales nacionales y otros medios adicionales privados, permitió, además, sumar esfuerzos de la aviación civil que resultaron fundamentales para el éxito de la misión.

xii. La aviación civil y la reserva aérea

Cruzando a todas las distintas actividades de apoyo mencionadas en las páginas precedentes, subyace el papel de la aviación privada, ya sea representada por las empresas de aeronavegación comercial, la aviación deportiva o clubes aéreos, o simplemente privada. Vinculada a esta, por otra parte, también se encontraba la reserva aérea de la Fuerza Aérea.

El vínculo de la Fuerza Aérea con la aviación civil en 1978 era estrecho. Ya en 1928 el comandante Arturo Merino Benítez⁵²² había refundado y reorganizado en El Bosque al CLUB AÉREO DE CHILE, y desde allí en adelante la institución había actuado como una verdadera tutora y promotora de los destinos de la aviación civil y deportiva nacional. Muchos aviadores y técnicos fueron formados en la Fuerza Aérea o gracias al apoyo concreto y material dado por esta a los clubes aéreos, ayuda que incluso en alguna época muy temprana de la aviación militar significó poner a disposición de la aviación de clubes o de

⁵²¹ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA, 2019. Entrevista en la AGA el 12 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁵²² Arturo Merino Benítez alcanzó los grados de teniente 2° en 1908, de teniente 1° en 1910, de capitán en 1913, de mayor en 1924 y de teniente coronel en diciembre de 1926. Luego de fundar la Fuerza Aérea Nacional el 21 de marzo de 1930, y en conformidad a las necesidades del nuevo escalafón creado en tal sentido, el 11 de julio de 1930 recibirá el grado de comandante de escuadrilla; posteriormente, en septiembre del mismo año ascenderá a comandante de grupo. Luego, será ascendido a comodoro del aire en 1932. Su título de Piloto Militar de Guerra lo obtuvo en 1928. Ver Cuadrado Merino, Alfonso (sin fecha) *El Comodoro Arturo Merino Benítez*, y Pizarro, Alejandro (2003) *El Comodoro Merino Benítez, Hombre del Destino*, RIL Editores, Santiago.

civiles hangares y demás facilidades entregadas por el Estado a los militares. Qué decir de la aviación comercial o de cabotaje, que ya desde el bienio 1928-1929 –cuando la aviación en Chile ya cumplía casi treinta años desde el primer vuelo de un aerodino en 1910 y aún nadie había logrado formar una empresa aérea de importancia⁵²³– había visto cómo el comandante Merino daba lanzamiento a lo que muy pronto sería la pionera LÍNEA AEROPPOSTAL SANTIAGO-ARICA y otros proyectos que –utilizando inicialmente los medios materiales y humanos de la Fuerza Aérea– rápidamente dieron lugar a la LÍNEA AÉREA NACIONAL, empresa estatal que extendió *los caminos del aire* por la geografía del país, transportando carga, correo y pasajeros. Era obvio, entonces, que la FACH reclamara para sí la más estrecha relación con la aviación privada, entendiéndola siempre como una valiosa, irrenunciable e imprescindible reserva del poder aéreo nacional.

- La Reserva Aérea

La relación privilegiada de la FACH con los aviadores civiles no solo descansaba en consideraciones históricas o románticas de los primeros tiempos de la aeronáutica, o porque el único centro formador de aviadores militares fuera, desde 1930 y hasta muchos años después, la Escuela de Aviación Capitán Ávalos. Hubo también una base legal que sustentó tales circunstancias.

Fueron principalmente las normas sobre reclutamiento de tiempo de paz y de guerra las que recogieron el principio que decía que podían ser oficiales de la Reserva Aérea de la rama del aire los ciudadanos provenientes de la aviación comercial o de la aviación privada que hubieran cumplido con la ley de reclutamiento y que estuvieran en posesión de las respectivas licencias otorgadas por la Dirección de Aeronáutica⁵²⁴. Otras disposiciones similares existían sobre los ciudadanos que decidieran ser parte de dicha reserva en la rama de ingenieros⁵²⁵, y sobre el deber del Estado Mayor de la Fuerza Aérea – a través de la Dirección de Aeronáutica– de impartir anualmente las directivas necesarias para la instrucción y formación de los oficiales de reserva en temas de defensa nacional. Así fue, por lo menos, desde la Ley N° 11.170, de 1953, y su reglamento de 1956, en adelante, que rigieron hasta septiembre de 1978, mes en el cual el DL N° 2306 fijó las nuevas normas en tal sentido⁵²⁶.

⁵²³ La muy breve duración, la insignificancia de su entidad material o aérea, o frustrados por tempranos accidentes operacionales, fueron las principales características de los fallidos proyectos de establecer una empresa aérea que se dedicara al transporte de pasajeros, correo o carga en Chile.

⁵²⁴ No obstante, y desde un punto de vista histórico, las primeras referencias concretas a la 'reserva aérea' se remontan en Chile a lo menos a mediados de la segunda década del siglo XX y en relación con la estrecha vinculación que algunos aviadores civiles nacionales de esa época –como David Fuentes Sosa, por ejemplo– tenían con la novel aviación militar chilena.

⁵²⁵ Oficio, 17 de febrero de 1978, EMITE OPINIÓN SOBRE MEDIOS DE LA AVIACIÓN DE EJÉRCITO, del CJFA al MINDEF (EMDN). El tenor del oficio fue explícitamente planteado para desvirtuar el intento del Ejército porque se asignara directamente a sus planes de movilización nacional los medios del Club Aéreo de Santiago y de la Maestranza de la Federación Aérea de Chile.

⁵²⁶ Esta norma definió a la reserva como 'el conjunto de personas, con instrucción militar o sin ella, integrantes del potencial humano del país, que no se encuentren comprendidas en la base de conscripción ni en servicio activo'.

Como manifestación de este rol preferente –y sus obligaciones derivadas–, para la crisis vecinal de 1978 la Fuerza Aérea activó en el Grupo N° 10 a los oficiales de la reserva para dejarlos aptos para las tareas propias del Comando Aéreo de Transporte⁵²⁷. También, y al mes siguiente, el comandante en jefe concordó con el ministro de Defensa en el sentido de que sería la FACH la que se encargaría de la movilización de los medios aéreos del país y la que asignaría al resto de las instituciones armadas nacionales aquellos que, por sus características operativas, y conforme a declaración previa de necesidades, permitieran su más eficiente empleo⁵²⁸. Pocos días después, la Fuerza Aérea manifestó a la Armada que debía hacer llegar sus requerimientos en tal sentido⁵²⁹.

En septiembre siguiente, la Dirección de Personal ofició a la Dirección de Aeronáutica para que esta informara la completa relación de pilotos civiles y sus tipos de licencia y detalle de horas de vuelo cumplidas durante los seis meses anteriores; la relación de aviones y helicópteros civiles de todo tipo, con detalle de sus propietarios, horas de vuelo disponibles y tipos de motor; y la relación de pilotos de hasta 19 años de edad que aún no hubieran hecho su servicio militar obligatorio⁵³⁰. Gran parte de esta tarea estaba hecha gracias a la existencia del REGISTRO DEL CONSERVADOR DE AERONAVES CIVILES nacionales, llevado en forma sistemática desde 1942.

La reserva, entonces, se preparaba para responder. Aunque finalmente no fue decretada la movilización total del poder bélico nacional, la Fuerza Aérea llamó a sus ex pilotos de guerra para ser reentrenados y asignados a las diferentes unidades. También fue movilizado personal civil y de la DGAC especializado en control de tráfico aéreo, para servir en los puestos de mando, especialmente en las áreas de guía y control de interceptación⁵³¹. Varios aviadores particulares y clubes aéreos de las zonas sur y austral –a lo menos, de acuerdo a los registros documentales existentes– colaboraron para cumplir las distintas necesidades relacionadas con la movilización y las acciones de vigilancia propias de la crisis que se vivía⁵³².

La historia pormenorizada de todos los valiosos activos mencionados todavía espera ser contada. Sin embargo, se acepta que, debido a la escasez de

⁵²⁷ Oficio, 14 de agosto de 1978, CONFORMACIÓN CENTRO RESERVISTAS DEL COMANDO DE TRANSPORTE, del JEMGFA al MINDEF.

⁵²⁸ Oficio, 6 de junio de 1978, SOBRE MEDIOS AÉREOS CIVILES MOVILIZADOS, del CJFA al MINDEF (EMDN).

⁵²⁹ Oficio, 15 de junio de 1978, del JEMGFA al JEMGA.

⁵³⁰ Oficio, 8 de septiembre de 1978, de la Dirección General del Personal a la Dirección de Aeronáutica Civil.

⁵³¹ Oficio, 3 de abril de 1978, CURSO PARA GUÍAS DE CONTROL DE INTERCEPTACIÓN, del Comando de Combate a la CJFA. Naturalmente, este tipo de cursos impartidos en sucesivas oportunidades –durante todo 1978– a empleados civiles y oficiales involucraba el empleo de seis tipos de aviones institucionales (mayormente de combate), lo cual describe con detalle el documento, incluso los centenares de horas de vuelo ejecutadas y los costos asociados.

⁵³² En Punta Arenas, por ejemplo, a lo menos destaca el trabajo hecho por aviadores civiles encuadrados en la llamada Escuadrilla N° 54, que entusiastamente volaban en la zona para aportar vigilancia y comunicaciones. Ver entrevista a CDA Alberto Pastén Figueroa, hecha el 11 de julio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

recursos financieros y presupuestarios, y ante la falta de adecuadas medidas organizacionales, la principal utilidad de la reserva durante la crisis vecinal – además de los casos ya expresados– se vio principalmente reflejada en el apoyo moral evidenciado por el conjunto de ciudadanos que concurrieron en forma absolutamente desinteresada al llamado de la Fuerza Aérea, y por las medidas adoptadas por la institución para acogerlos, reentrenarlos o instruirlos y darles responsabilidades en distintas áreas⁵³³. Si bien suele suceder que son las grandes potencias las que tienen verdaderamente desarrolladas a sus reservas aéreas, no por nada la FACH venía preparando a su reserva activa desde la década de los años 40, manteniendo estrechos vínculos con sus integrantes. Además, aunque probablemente nunca antes se había llamado a la reserva aérea durante una crisis internacional que afectara a Chile, cabe recordar que durante los movimientos militares de cambio de gobierno en Chile en 1973 la Fuerza Aérea había tomado bajo su control y operado una serie de aviones particulares y de clubes aéreos para realizar "*operaciones de enlace y patrullajes... en actividades de seguridad interior*"⁵³⁴; esta situación sin duda aportó nuevas experiencias a la institución, que la misma debió haber capitalizado para futuras eventualidades, especialmente conflictos internacionales.

- Empleo de la aviación civil

De acuerdo a la legislación vigente hacia mediados de los años 70, el uso de aeronaves extrainstitucionales en períodos de excepción constitucional, ya fueran de propiedad privada o pertenecientes a instituciones fiscales, semifiscales o municipales, podía revestir dos formas: expropiación o requisición.

La primera de ellas era mediante una *expropiación*. La ley vigente en aquel entonces, esto es el DFL N° 221, sobre Navegación Aérea, dictado el 15 de mayo de 1931 y que fue reemplazada recién en febrero de 1990 con la dicitación del Código Aeronáutico (Ley 18.916), facultaba al Gobierno, entre otras varias atribuciones, para ordenar la incautación de todos los aeródromos y lugares de aterrizaje, como también de las aeronaves, materiales o maquinarias, pertenecientes a nacionales o extranjeros que existieran en dichos recintos y que pudieran ser utilizados por las fuerzas navales, militares o aéreas de la nación, procediéndose al avalúo y pago de ellos en la forma establecida por las normas de expropiación. En caso de producirse este mecanismo, se transfería

⁵³³ En este sentido, existen los reglamentos Serie E-12 sobre MOVILIZACIÓN DEL PERSONAL DE LA FUERZA AÉREA, de 16 de febrero de 1973, y Serie A-62 ORGÁNICO DE LOS CENTROS DE RESERVISTAS. Ver también CDE (DA) ALCÁZAR, Claudio. LA RESERVA AÉREA EN CASO DE CONFLICTO. Memoria profesional para optar al título de Oficial de Estado Mayor, AGA, 2011. Existe, además, un documento de 14 de diciembre de 1978 (de la Dirección General del Personal de la Fuerza Aérea) denominado CUADRO RESUMEN DEL PERSONAL DE LA FUERZA AÉREA AL 30 DE NOVIEMBRE DE 1978, que da cuenta de las cantidades de oficiales, cuadro permanente, contingente y reserva llamada al servicio activo a la fecha señalada, dividiendo a esta última categoría (la reserva) en suboficiales, cuadro permanente y reserva propiamente tal.

⁵³⁴ Oficio, 25 de enero de 1974, PROCEDIMIENTO PARA CARGUÍOS DE COMBUSTIBLE Y MANTENIMIENTO DE AVIONES QUE INDICA, del EMGFA a la Auditoría de la CJFA.

al Estado la propiedad plena de lo expropiado y el bien afectado pasaba, entonces, al patrimonio fiscal⁵³⁵.

La segunda vía era la de la *requisición*. Esta estaba establecida en el art. 34 letra g) de la Ley de Seguridad del Estado⁵³⁶, norma que decía que correspondía al jefe militar hacer uso de los locales (inmuebles) y medios de movilización pertenecientes a instituciones fiscales, semifiscales, de administración autónoma, de empresas del Estado, municipales o particulares que estimare necesarios y por el tiempo que fuera indispensable. Esta facultad, que significaba transferir forzosamente una especie de usufructo temporal del bien afectado, se vio precisada durante el gobierno militar (1973-1990) por la dictación del Decreto Ley N° 425 de 1974, el que estableció que era la Dirección de Aeronáutica Civil⁵³⁷ la autoridad competente para requisar aeronaves privadas, aeródromos, instalaciones y equipos, fábricas y maestranzas, centros y talleres de mantenimiento⁵³⁸. Cabe, además, decir que la Dirección de Aeronáutica dependía orgánicamente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea⁵³⁹.

En septiembre de 1974 también había sido dictada por la Fuerza Aérea la orden que disponía cómo proceder en caso de que, en períodos de alteración del orden interno del país, catástrofes, conflictos internacionales, etcétera, se debieran activar los planes institucionales que prevenían el empleo de la aviación civil y de los clubes aéreos como elementos complementarios a sus propios medios de vuelo. En tales situaciones, el Comando de Combate quedaría facultado para incorporar al servicio institucional las aeronaves que necesitara y designarlas para que prestaran servicios en cualquier punto del país, debiendo las unidades tácticas beneficiadas con su entrega considerar a tales medios, a partir de entonces, como pertenecientes a la FACH⁵⁴⁰. Y la Fuerza

⁵³⁵ Hay un interesante documento que hace referencia a ambas formas de empleo de un avión privado o civil. Ver Oficio, (fecha ilegible) de julio de 1974, PROCEDIMIENTO PARA CARGUÍO DE COMBUSTIBLE Y MANTENIMIENTO DE AVIONES QUE INDICA, de la Auditoría de la CJFACH a la JEMGFA.

⁵³⁶ Se refiere al DS N° 890 de 3 de julio de 1975, que FIJA TEXTO ACTUALIZADO Y REFUNDIDO DE LA LEY N° 12.927 SOBRE SEGURIDAD DEL ESTADO.

⁵³⁷ Fue por la Ley N° 17.931 de 26 de abril de 1973 (publicada el 8 de mayo siguiente) que se estableció la denominación "Dirección General de Aeronáutica Civil", con efecto retroactivo para todas aquellas normas que se referían a la Dirección de Aeronáutica.

⁵³⁸ La norma tiene carácter de secreta, pero aparece mencionada como tal por el CJFA (1973-1978) Gustavo Leigh, en Oficio de 17 de febrero de 1978, EMITE OPINIÓN SOBRE MEDIOS DE LA AVIACIÓN DE EJÉRCITO, del CJFA al MINDEF (EMDN).

⁵³⁹ La Dirección de Aeronáutica dependió del Ministerio del Interior entre 1930 y 1933. Desde 1933, el primer Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea estableció que ese organismo formaba parte de esta. En 1953 (por DFL N° 36 y DS N° 474) pasó a depender de la SS de Aviación del MINDEF, estableciendo dentro de sus facultades la de ser el organismo encargado de la tuición y fomento de la aviación civil. Por DFL N° 241 de 1960 y Ley 16.752 de 1968 volvió a depender de la FACH. El DS N° 2 de Aviación (luego reenumerado DS N° 648) de 12 de septiembre de 1973 renovó lo dispuesto por las normas de la década anterior. Luego entró en vigencia la Resolución de la CJFA E-2230 de 11 de agosto de 1975, que reiteró la relación de dependencia.

⁵⁴⁰ Orden de la CJFA N° 2202, 4 de septiembre de 1974, ABASTECIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES CIVILES DURANTE ALTERACIÓN INTERNA O EXTERNA. A juicio de este autor, a fin de que esta orden administrativa no entrara en conflicto con la legislación vigente, y para no privar ilegalmente de su propiedad a una persona natural o jurídica civil, la referencia a "*pertenecientes a la Fuerza Aérea*" debería entenderse solo en el sentido de asignarle a la

Aérea entendía este derecho como *exclusivo y excluyente* de las pretensiones de la Armada y el Ejército⁵⁴¹. En cuanto a la obtención de los repuestos y elementos y equipos necesarios para la adecuada operación de tales aviones, se debía recurrir a las organizaciones de origen de tales aeronaves.

Naturalmente, esta serie de facultades dadas a la FACH también le imponía –de vuelta– un conjunto de obligaciones. Particularmente en lo referido a planes de movilización de los medios aéreos, diseño de tareas específicas para todo el personal de vuelo y mantenimiento, y obligaciones asociadas a la operación de todos los centros de mantenimiento y similares. Como se vio antes, ya hacia 1975 la institución había elaborado la documentación necesaria en sus planes operacionales y administrativos.

Finalmente, si bien el empleo de los aviones de LAN CHILE durante la crisis se facilitó por el hecho de que esta era una empresa estatal, los otros aviones privados y de aerolíneas que efectivamente participaron en distintas misiones de transporte o patrullaje, se presentaron voluntaria y valientemente ante el llamado de la crisis una vez solicitados sus medios aéreos para integrar las unidades tácticas del Comando de Transporte Aéreo u otras de la FACH. Se evitaron así los engorrosos trámites administrativos que habría demandado la requisición de una aeronave, aunque este trámite se hiciera en tiempos de excepción constitucional como los que se vivían en Chile en 1978.

xiii. La red de observadores terrestres

La falta de suficientes sensores y equipos tecnológicos para la vigilancia del espacio aéreo nacional, y considerando la escasa profundidad estratégica de Chile en relación con su frontera oriental, llevó a la institución a formar un amplio dispositivo humano de observación, vigilancia y alarma aérea, fundado en la calidad y entrega profesional de su personal, apoyado en determinados sectores geográficos por otros integrantes de las Fuerzas Armadas y de Carabineros.

La Fuerza Aérea tripularía a esta cadena de observadores terrestres especializados (OO.TT.) con parte del personal de sus escuelas matrices y de su cuadro permanente, con el objetivo de constituir equipos tácticos debidamente instruidos, entrenados, equipados, coordinados y apoyados, para proporcionar alerta aérea temprana frente a incursiones aéreas adversarias, tanto provenientes de la frontera este como en el dispositivo defensivo establecido en el norte de Chile, en este último caso apoyando a los equipos de detección radárica que ya operaban desde algún tiempo en ese frente.

aeronave enajenada el carácter de *'aeronave militar'*, designación esta última con efectos concretos en la legislación aeronáutica, y no como una transferencia de dominio, para la cual habría sido necesaria una expropiación en forma.

⁵⁴¹ Oficio, 7 de mayo de 1974, SOBRE CONSIDERACIÓN DE PILOTOS Y MATERIAL DE LA FIRMA HELICOPSERVICES EN PLANIFICACIÓN DE MOVILIZACIÓN, del CJFA a la Dirección General de Reclutamiento y Estadística de las FF.AA.

A contar de inicios de 1978, el personal que debía constituir estas unidades de observadores aéreos comenzó a ser instruido para las delicadas labores a desempeñar. Ese proceso en la mayoría de los casos incluyó su traslado a las que serían sus respectivas zonas de operaciones, para poner en práctica y probar en terreno la efectividad de lo aprendido. Así, y en general, las zonas en las que estos dedicados patriotas debieron desplegarse fueron principalmente:

- 1) En el desierto, en apoyo del trabajo de las Alas N° 4 y 1;
- 2) En las inmediaciones de la Región Metropolitana;
- 3) En el frente sur, para apoyar las operaciones de la Fuerza Aérea desde las ciudades de Villarrica, Temuco, Puerto Montt y Coyhaique;
- 4) En el frente austral, en la región de Magallanes, en las zonas fronterizas de toda la península de Brunswick y la isla Tierra del Fuego.

En la Región Metropolitana, solo como ejemplo, se formaron diez equipos tácticos para operar desplegados en o cerca de despliegues territoriales de la DGAC y de Carabineros, y en altos cerros circundantes de toda la región. Estas fuerzas estarían equipadas con medios de comunicaciones propios de la red aeronáutica civil y equipos portátiles entregados por la Dirección de Comunicaciones y Electrónica de la FACH. A contar de octubre de 1978 ya había desplegados y tripulados no menos de diecinueve puestos de observadores terrestres en la frontera, nueve de ellos de Carabineros, y estaba dispuesto que dos policías de cada una de estas estaciones concurrieran hasta el Comando de Combate a recibir instrucción sobre identificación de aeronaves y otros pormenores⁵⁴². Así mismo, Carabineros designó a dos oficiales subalternos para que se desempeñaran como oficiales de enlace en el Centro de Control de Defensa Aérea una vez decretada la movilización general⁵⁴³. En la primera semana de noviembre, además, quedó definitivamente constituida la red de comunicaciones que enlazaba a la Fuerza Aérea con la veintena de retenes y tenencias de la red⁵⁴⁴.

También desde inicios de noviembre, el mando aéreo estimó necesario dar mayor fuerza a los efectivos ya desplegados para perfeccionar la red. Para esto se pidió la ayuda de fuerzas del Ejército. Así fue como el 6 de noviembre, la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea envió una solicitud en tal sentido a la máxima autoridad militar, la que dispuso, a fines del mismo mes, que las fuerzas de la Segunda División que debieran trasladarse a la cordillera por motivos de ejercicios o de maniobras contempladas en su planificación anual, podían quedar a disposición del mando aéreo de la defensa de Santiago. Adicionalmente, la jefatura militar puso a disposición de la FACH al personal

⁵⁴² Oficio, 13 de octubre de 1978, SOLICITA CONCURRENCIA DE OO.TT. DE CARABINEROS AL COMANDO DE COMBATE, del Comando de Combate al EMGFA. Oficio, 20 de octubre, OBSERVADORES TERRESTRES, del JEMGFA a la DGCCH.

⁵⁴³ Oficio, 11 de noviembre de 1978, DESIGNA OFICIALES DE ENLACE AL CCDA, de la Dirección de Orden y Seguridad al MINDEF.

⁵⁴⁴ Oficio, 9 de noviembre de 1978, RED DE RADIOCOMUNICACIÓN DE OBSERVADORES TERRESTRES, del EMGFA a la DGCCH.

que fuera necesario para formar o apoyar la red de observadores en otras regiones del país⁵⁴⁵.

Los siguientes relatos proporcionan una visión fundamentada y muy humana de las vicisitudes que debieron enfrentar algunos de los valerosos hombres que formaron parte de la defensa aérea nacional en esos álgidos días.

En 1978 ascendí a capitán de bandada y fui destinado a hacerme cargo de las telecomunicaciones de la Fuerza Aérea en la base de Chabunco.

Hasta antes de la implementación del sistema Rayo de telecomunicaciones estratégicas, en la institución usábamos equipos Collins, de comunicaciones de voz por HF. A contar de fines de 1976 se distribuyeron a las Alas los nuevos equipos Thomson arribados ese año y ensamblados en Chile como parte del Proyecto Rayo. El año anterior las tripulaciones habían ido a diversos cursos a Francia, experiencia que fue de gran valor, pues eran sistemas muy modernos que venían con un gran apoyo teórico y de ingeniería.

Con los nuevos sistemas podíamos transmitir voz y datos encriptados, con equipos transmisores y receptores por separado, con grandes antenas y carros Saviem tácticos y de apoyo, todo lo cual permitía que cada Ala tuviera conexión con el mando central de la Fuerza Aérea en Santiago y con sus propias unidades territoriales asignadas.

En Punta Arenas se operaba desde la base aérea de Chabunco, y disponíamos de dos carros tácticos Saviem y uno de apoyo, el que permitía, cuando era necesario, intensificar la señal para hacerla llegar hasta el receptor.

Una de nuestras primeras tareas ese año fue la de establecer un centro de Operaciones Aéreas en Chabunco. Para esto, se nos asignó un hangar que funcionaba como polvorín subterráneo que habilitamos para su nueva función. Externamente cubrimos su techo con pasto y árboles, para dificultar su visión desde cualquier lugar. No obstante, las antenas de 45 metros de altura que se empleaban no ayudaban a disimular la existencia de un centro de comunicaciones en las cercanías. De esta forma, establecimos una red de comunicación entre el Ala y las autoridades en Santiago y con las unidades desplegadas en Punta Arenas y sus alrededores.

Especialmente operamos con los observadores terrestres, quienes apoyaban las labores de detección de tráfico aéreo desde las fronteras.

Posteriormente llegaron en apoyo nuevos equipos ingleses Racal, de comunicaciones HF, de sintonía manual y que ocupaban menos batería que los Thomson.

⁵⁴⁵ Oficio, 6 de noviembre de 1978, SOLICITA OBSERVADORES TERRESTRES, del CJFA al CJE. Oficio, 30 de noviembre de 1978, OBSERVADORES TERRESTRES, del VCJE al CJFA.

También enlazamos con HF la llamada Base Margot, que operaba al sur de la ciudad de Punta Arenas con medios y hombres del Grupo N° 6.

Creo que, aun con pocos medios, hicimos muchas cosas. La principal experiencia es que toda la gente, sin distinción de grados, trabajó codo a codo para hacer funcionar todo lo que era necesario para la defensa. Hubo un gran espíritu de cuerpo y una admirable capacidad de sacrificio.

CDA (T) Alberto Pastén Fernández⁵⁴⁶

§

Ingresé en 1968 a la Fuerza Aérea y me especialicé en las áreas de Telecomunicaciones y Electrónica.

En 1978 presté servicios en Punta Arenas, en la base de Bahía Catalina, Escuadrilla de Comunicaciones Electrónicas. Mayormente, ocupábamos unos muy buenos equipos RACAL móviles HF y un sistema táctico en carros de comunicaciones y de mantenimiento Saviem, del sistema Rayo. La HF se escuchaba en todos lados, por lo que inventé una serie de mensajes en clave para emplear desde nuestros puestos de despliegue y así sembrar un poco de confusión.

Hicimos un gran trabajo integrado con el Grupo N° 12 para instruir y entrenar a los observadores terrestres, a los que denominábamos ‘sapos’. Nuestros efectivos generalmente se desplegaban en un conjunto de carros tácticos y carros de apoyo, los que quedaban enlazados con las unidades tácticas. Para enlaces a corta distancia se ocupaban equipos móviles.

Como no teníamos radares ese año, el general Nelson Sepúlveda Brito me encargó hacerme cargo de la red de observadores terrestres adelantados que se desplegarían por toda la zona y actuarían como ‘radares humanos’. En un principio, y por la falta de especialistas disponibles, formamos grupos de trabajo con treinta integrantes del personal del cuadro permanente que realizaban tareas en las áreas de los servicios, gente que venía mayormente de peluquerías, cocina, albañiles, mecánicos de vehículos, mayordomos, etcétera.

Luego de una preparación teórica, salimos a terreno a las zonas cercanas al límite político internacional. Fuimos al Seno Otway para familiarizarnos; la gente seleccionada estaba muy dispuesta a aprender todo lo que fuera necesario.

Posteriormente establecimos puestos de comunicaciones en a lo menos 22 estaciones, desde Puerto Natales, al norte de Punta Arenas, hasta Lago Blanco, en la isla Tierra del Fuego, pasando por Río Turbio, Casas Viejas y otros varios lugares. La idea era detectar las entradas de aviones provenientes desde Río Gallegos y Río Grande. La información se transmitía a puestos en dos localidades especiales y de ahí fluía a las unidades de combate.

⁵⁴⁶ Entrevistado el 11 de julio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Pronto arribaron alumnos de la Escuela de Especialidades, para completar dotaciones y para que cada puesto quedara con tres hombres.

Los medios de apoyo y raciones de combate frescas llegaban regularmente a través de helicópteros UH-1H y los aviones Twin Otter del Grupo N° 6. Justo es decir que algunos puestos no las recibieron o lo hicieron a destiempo, pero la gente no flaqueó.

En determinado momento en diciembre fue detectada una pasada de aviones argentinos. Esto fue avisado de acuerdo con el procedimiento y provocó una salida de Hawker Hunter desde Chabunco. No volvimos a ver aviones argentinos.

Nuestra gente estaba muy motivada. El caso del sargento 2° Vergara, fue notable. Él era mecánico de automóviles y estando en uno de los puestos se accidentó. Fue evacuado para que recibiera atención médica. Una vez que pudo recuperarse en algo su estado de salud, no aguantó que lo dejaran en la ciudad: volvió al puesto y retornó a sus funciones.

Por otra parte, como estábamos desplegados y con gente nuestra circulando por diferentes lugares, tuvimos muchos contactos con civiles que iban y venían cruzando la frontera. Esto nos permitió saber y confirmar que había muchos militares en el lado opuesto y que sus condiciones generales eran deficientes.

CDG (T) Ignacio Baeza Cruz⁵⁴⁷

§

En mayo de 1978 la Escuela de Especialidades graduó a la promoción bautizada ICEBERG, integrada inicialmente por 660 adolescentes de todo el país. Poco después a algunos de sus integrantes se nos hizo un curso especial, donde uno de los requisitos era tener una visión sin fallas ni limitaciones.

La nueva instrucción consistía en orientación nocturna, métodos y técnicas de supervivencia, reconocimiento de aviones, sus siluetas, ruido y características. Esta y otras asignaturas daban forma al Curso de Observador Aéreo Adelantado. Las clases se extendieron hasta octubre de ese mismo año. Junto a otros 41 observadores nos enviaron a una práctica a Punta Arenas, viaje que hicimos en un DC-6B institucional.

Dos comandos del Ejército fueron nuestros instructores allá. Recibimos fusil, munición, mochila, frazada y carpa, y nos desplazamos a un lugar apartado de la región, en el seno Otway. Hubo mucha actividad física, con un frío que calaba los huesos y manejo de armamento. También pusimos en práctica los aspectos más específicos aprendidos en el curso. Teníamos que estar listos para estar en nuestros puestos de combate el 3 de noviembre, de acuerdo con las órdenes recibidas.

Estando en Punta Arenas, nos dieron los equipos necesarios, con un misterioso sobre café lacrado, con instrucciones de abrirlo en el momento en que fuera ordenado por radio. Una vez

⁵⁴⁷ Entrevista realizada en la AGA el 26 de junio de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

desplegados en terreno, se nos ordenó abrir el famoso sobre, el que contenía los sistemas de códigos que deberíamos emplear en nuestras transmisiones.

La permanencia en la pampa tuvo de todo. Hicimos muchas tareas de patrullaje. Los abastecimientos generalmente nos llegaban por medio de un helicóptero Bell UH-1H. Cuando la comida escaseaba, sin embargo, nos proveíamos de lo que la naturaleza nos diera en esos momentos: huevos, patos salvajes, etcétera.

A fines de la primera quincena de noviembre terminó esta primera comisión. Volvimos a Santiago, a continuar nuestra instrucción en la Escuela.

El despertar del 12 de diciembre fue diferente. A los que éramos observadores aéreos adelantados se nos ordenó formar por separado, tanto a los que habíamos ido a Punta Arenas como a los que habían ido a hacer la práctica de observadores al norte del país. Cerca de 600 alumnos nos desplegamos en todo el país.

Con nuestros equipos y armamentos nos llevaron a Los Cerrillos. Abordamos un DC-6B. Llegamos a Punta Arenas pasada la medianoche. Dormimos un poco en la base y a las 04:30 horas nos formamos para recibir órdenes.

Nos entregaron parkas nuevas y nos dieron nuestros lugares de destino. Me tocó un lugar cercano al que había patrullado en la práctica anterior. Había un pequeño y enmarañado bosque.

Las raciones de combate eran mucho mejores ahora. El equipo de radio era un RACAL nuevo, que nos permitía sintonizar la radio Agricultura, que muy poco informaba de lo que ocurría con la crisis que estábamos viviendo. También yo tenía una pequeña radio que nos permitía escuchar otras quince radioemisoras, de las cuales solo una era chilena, la PRESIDENTE IBAÑEZ, de Punta Arenas.

En el puesto tuve (Poblete) una inflamación muy fuerte en una pierna, la que aplaqué con el yatagán enrojecido por el fuego.

Cerca de Navidad nos avisaron que dejarían caer una carga especial. Era comida. Tuvimos que caminar cerca de dos días para encontrarla en medio de un bosque.

El 29 de diciembre recién apareció un Bell UH-1H a buscarlos. Llegamos a Bahía Catalina, donde nos recibió el general Nelson Sepúlveda Brito. Nos dio la mano a todos y nos preguntó por nuestra edad. Había muchachos de 16 años, y nadie pasaba de los 19. El general se emocionó. Nos anunció que al día siguiente tendríamos libre, pero que probablemente volveríamos a nuestros puestos en la frontera el 2 de enero. Nos dieron 200 pesos a cada uno y entradas para el cine en Punta Arenas, y la única película que había en exhibición la vimos varias veces al saber que podíamos entrar sin pagar el boleto, lo que fue una forma de ayuda para aligerar nuestra estada en la ciudad. La gente de Punta Arenas, en general, nos ayudó mucho y nos acogió. Vestidos de civil con ropas prestadas, también alcanzamos a compartir con las familias de algunos compañeros de Punta Arenas.

Pero llegó un relevo y el día 5 de enero un Hercules repleto de gente nos devolvió a Santiago.

Volví a la Escuela, la que estaba semivacía. Me costó encontrar mis cosas. De esta forma terminó ese inolvidable año académico; pronto vendrían unas breves vacaciones.

SOM Juan Carlos Poblete Venegas
SOM Marco Valdés Godoy ⁵⁴⁸

§

Entré a la Escuela de Especialidades en febrero de 1978 y egresé como mecánico de radares a fines de 1979.

Una de las actividades con las que ese año se nos preparó con mis camaradas de promoción fue en las tareas de observador aéreo adelantado, en previsión de cualquier necesidad que pudiera surgir.

Luego, hacia octubre de 1978 algunos fuimos enviados a Punta Arenas para desempeñarnos en esas delicadas tareas, considerando que la situación con Argentina estaba empeorando. La despedida de mi familia fue muy triste y con gran preocupación por parte de ellos, pues había conciencia de que podría haber guerra.

El viaje a Magallanes fue mi primera vez en vuelo. Fuimos en un DC-6 institucional, junto a medio centenar de camaradas, haciendo escala en El Tepual. Al final de la tarde aterrizamos en Bahía Catalina, algo asustados debido a que el avión iba con problemas en un motor. Todos los camaradas íbamos muy motivados para cumplir con lo que se supone sería una demandante práctica y quizá qué más. Inicialmente nos alojaron en unas casas fiscales en la entrada de la ciudad, las que estaban deshabitadas.

Nuestra agrupación se puso bajo el mando de dos comandos instructores del Ejército, con los que nos fuimos dos semanas al Seno Otway a hacer instrucción militar con armamento de guerra, explosivos, donde aprendimos a desempeñarnos de día y de noche y bajo los rigores del conocido clima local, que en esa época era muy inclemente. La alimentación era escasa, generalmente reducida a las raciones de combate.

En ese período creo que experimentamos todos los rigores de la vida del soldado. Fue una gran oportunidad para aprender cosas y probarnos a nosotros mismos, ciertamente muy sufrida, pero en que aprendimos a revalorizar la vida y a nuestros seres queridos. Éramos muy jóvenes, de 17 años, pero debíamos hacernos hombres muy rápidamente.

Al final de las dos semanas volvimos a Bahía Catalina, a recibir nuevas responsabilidades.

⁵⁴⁸ Editado de POBLETE VENEGAS, Juan Carlos: *La Mejor Medalla*, en revista Fuerza Aérea, diciembre de 2008. Entrevistados en la AGA el 7 de agosto de 2019, junto con el SO Jorge Román Gómez, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

En Punta Arenas estuvimos corto tiempo, pues casi de inmediato nos asignaron a la frontera en grupos de dos alumnos más un suboficial de planta que fuera conocedor de esa zona. Los UH-1H de la Fuerza Aérea nos recogieron con todos nuestros pertrechos y nos llevaron al límite internacional. Quedamos desplegados en un puesto a 1 km de la frontera, desde donde veíamos a los gendarmes y militares argentinos y sus movimientos. Nuestra tarea era alertar a Punta Arenas ante cualquier actitud sospechosa del personal y el paso de aeronaves que merodearan o cruzaran nuestro espacio aéreo.

Cada cierto tiempo pasaba un Twin Otter del Grupo N° 6 que en la lejanía dejaba caer raciones de combate. Pero esto no era suficiente: a veces nos veíamos en la necesidad de cazar algún cordero que deambulaban libremente por el sector. Las guardias eran de día y de noche, por turnos.

Así fue como pasamos 15 días viviendo al mínimo, solos en la pampa de Punta Dungeness.

Pero no todo estaba tan bien coordinado como parecía. En una oportunidad, al anochecer, vimos cómo se acercaba un jeep militar con su conductor y dos personas adentro. Asumimos posiciones de combate y nos dispusimos al enfrentamiento. Pero resultó ser un capitán del Ejército chileno junto a un suboficial. Nos pidieron que les explicáramos qué diablos hacíamos allí, pues ellos pertenecían a una unidad de artillería que estaba situada a pocos kilómetros detrás de nuestra posición, la que tenía orden de que, una vez comenzadas las hostilidades, debían batir con sus fuegos toda la zona donde estábamos.

En general, todo fue una experiencia muy dura y de gran aislamiento y entrega en la extensa pampa magallánica, pero mentiría si dijera que tuvimos miedo o que nos complicamos demasiado. Todo esto debe saberse, porque los que participamos en estos históricos eventos fuimos al frente con un gran corazón y esperanzas de servir a la institución y a nuestra patria.

Suboficial Jorge Román Gómez⁵⁴⁹

El propio comandante en jefe de la Fuerza Aérea en 1978, el general Matthei, se refirió a la labor desempeñada por estos hombres:

Decidí que daríamos la pelea utilizando todo lo que pudiera volar. Hasta el último avión civil y la última avioneta. En Chile no quedó aparato que pudiera elevarse sin convertirse en avión militar. Pero debo decir que en Punta Arenas se había hecho mucho, a fin de mejorar la situación descrita, gracias al comandante de la base, general Nelson Sepúlveda, y a la gran iniciativa del coronel Leopoldo Porras (⁵⁵⁰).

De hecho, para suplir la falta de radares, este oficial fue el primero en enviar observadores adelantados que, portando

⁵⁴⁹ Entrevista realizada en la AGA el 7 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁵⁵⁰ Se refiere al comandante de grupo (A) Ramón Cáceres Jorquera. El coronel L. Porras Z. era, en esa época, agregado aéreo en Argentina.

equipos de radio, transmitían todos los movimientos argentinos. Los mandaba en helicóptero y los dejaba en lugares aislados de nuestro territorio, muy expuestos, naturalmente. Casi lo único que me quedó por hacer fue ver la forma de apoyarlos al máximo. Incluso me ayudaron a modificar la planificación en Iquique, a fin de dar una respuesta más rápida con los aviones, dirigiéndolos hacia el enemigo.

GDA Fernando Matthei Aubel⁵⁵¹



⁵⁵¹ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 283. La Tercera-Mondadori.

SEGUNDA PARTE

i. Velando las armas

En el segundo semestre de 1978, el avance de la crisis con Argentina dio lugar al surgimiento de la temida Hipótesis Vecinal 3. A raíz de esta circunstancia, el plan de campaña de la Fuerza Aérea debió experimentar una serie de modificaciones. El criterio del mando institucional fue "*enfrentar con capacidad significativa*"⁵⁵² la amenaza trasandina en las zonas sur y austral. Para esto, se vio en la necesidad de separar algunos de los medios que tanto el Comando de Combate mantenía regularmente en Antofagasta e Iquique, como aquellos de las unidades tácticas y aviones de guerra que formaban parte del Comando Aerotáctico –o componente aérea del TEATRO DE OPERACIONES NORTE CONJUNTO–, para distribuirlos de acuerdo con la nueva amenaza. De esta manera, elementos importantes de la Fuerza Aérea deberían desplazarse hacia el sur del país, a zonas que carecían no solo de adecuadas infraestructuras operativas y logísticas, sino que también de planificación para la guerra aérea y despliegue de unidades de combate (exceptuando el recientemente reactivado Grupo de Aviación N° 12 en Chabunco).



Línea de A-37B, T-37B/C y T-34 en base aérea Los Cóndores-Chucumata, Iquique. La imagen es de los 80, pues también se aprecia un reactor CASA 101BB en la losa

El norte de Chile no fue desguarnecido, obviamente, sino que se produjo la afectación de parte de sus medios aéreos hacia nuevas tareas a desempeñar desde Concepción al sur, esto es en el TEATRO DE OPERACIONES SUR (TOS) de la institución. Así, "*la Fuerza Aérea mantuvo una importante capacidad*

⁵⁵² Oficio, 23 de noviembre de 1978, INFORMA SOBRE PLAN DE CAMPAÑA, del CJFA al MINDEF.

ofensiva con tres grupos y una escuadrilla de aviones de combate, dependientes del Comando de Operaciones Norte y que permitirían operar en beneficio directo del Teatro de Operaciones Norte Conjunto (TONC) de acuerdo con la situación que se viviera y a las necesidades que de esta se derivaran, satisfaciendo así las peticiones de apoyo del comandante de ese Teatro"⁵⁵³.

De seguro el alto mando confió en que todas las medidas de alistamiento que durante años habían sido adoptadas en las bases de las regiones de Tarapacá y Antofagasta servirían para potenciar y multiplicar el desempeño de los medios que —ahora en menor cantidad— se quedarían custodiando el desierto chileno: nuevas bases y pistas de despliegue, radares de detección en cuatro localidades distintas, red de observadores terrestres, fortalecimiento de la defensa aérea, Centros de Operaciones Aéreas debidamente enlazados, medidas de defensa pasiva, etcétera, deberían probar su valía en el caso de que se reactivara alguna crisis en esa zona valiosa del país.



A-37B del Grupo de Aviación N° 1, artillado, en Iquique

En el despliegue de la Fuerza Aérea al sur suelen distinguirse dos etapas. Primero, una ejecutada gradualmente a contar de inicios del segundo semestre de 1978, variable para las distintas unidades movilizadas, que fue un desplazamiento principalmente de conocimiento de las características geográficas de las zonas donde se iba a operar, de prácticas diurnas y nocturnas de navegación, de estudio y ensayo de diversas alternativas tácticas, de reforzamiento de vínculos con las fuerzas militares ya establecidas en dichos lugares, y de despliegue logístico de los cuantiosos medios de apoyo necesarios para que la aviación de combate pudiera realizar sus tareas. Una segunda etapa se produjo a fines del segundo semestre, especialmente luego de que fracasaran el 2 de noviembre las conversaciones bilaterales entre Chile y Argentina en la Comisión Mixta N° 2. Esta etapa final tuvo una notable subida de tensión a contar

⁵⁵³ *Ibid.*

de la primera semana de diciembre, y su clímax ocurriría en torno a los días 20, 21 y 22 del mismo mes, cuando los argentinos habrían activado su OPERATIVO SOBERANÍA. En tales momentos, los hombres y medios materiales de la Fuerza Aérea estuvieron listos para cumplir sus misiones, conforme a las distintas fases de alertas y a la espera de la agresión.

En resumen, el reposicionamiento de los medios desde el TON abarcó, a lo menos, las siguientes cuestiones principales:

1. En noviembre de 1978, los ocho A-37B (Grupo N° 1) y los dieciséis T-37 (Escuela) que estaban asignados principalmente a tareas propias del Comando Aerotáctico, quedaron libres para otras misiones o tareas en la zona⁵⁵⁴;
2. Se mantuvo y reforzó el dispositivo de defensa aérea en Santiago y se asignaron tareas a otros diversos medios aéreos operando desde El Bosque y Quintero;
3. A contar de septiembre, algunas de las unidades tácticas creadas coyunturalmente para la HV2 –los grupos nuevos, con material de segunda línea– fueron movidos hacia bases en el sur, a la ZONA ESPECIAL DE OPERACIONES TEMUCO (ZEOT), y a Puerto Montt-Coyhaique;
4. El Grupo de Aviación N° 9, con sus cazabombarderos Hawker Hunter con misiles aire-aire, sería trasladado hasta Puerto Montt y Punta Arenas, para realizar misiones de defensa aérea y ofensivas.
5. El Grupo de Aviación N° 4, con sus A-37B, sería trasladado hasta las bases de Puerto Montt y Punta Arenas, para realizar tareas de contra fuerza aérea ofensiva y otras a requerimiento.

ii. Hora cero, el despliegue

Por razones propias del servicio, mantenimientos imprevistos o programados, comisiones especiales y otras tantas causas, el número de aeronaves disponibles en las diferentes unidades durante cada semana del segundo semestre de 1978 fue naturalmente variable. Sin embargo, los datos disponibles permiten obtener una visión bastante acertada del mes de diciembre –y del día 22 de ese mes, una jornada que fue crítica–, especialmente de las principales unidades tácticas operacionales y de los números y medios aéreos distribuidos para hacer frente a la eventual agresión. Por las mismas razones, uno o más relatos de esa época pueden, eventualmente, presentar ligeras variaciones en cuanto a las cantidades de aviones efectivamente desplazados a cada base aérea, día a día.

⁵⁵⁴ Oficio, 21 de noviembre de 1978, INFORMA SOBRE MODIFICACIÓN DE LISTA DE TROPAS, del jefe de la RMN al JE-MGFA.

Ya se consignó que durante 1978 la Fuerza Aérea constituyó dos Comandos independientes uno de otro para hacer frente a la crisis vecinal⁵⁵⁵:

- a) El Comando de Operaciones Norte (CON), bajo el mando del jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con jurisdicción desde el TEATRO DE OPERACIONES NORTE (TON) hasta Concepción; y
- b) El Comando de Operaciones Sur (COS), al mando del comandante del Comando de Combate, y con jurisdicción desde Concepción, inclusive, hasta la zona más austral.

La orden fue que las unidades componentes de cada uno de estos Comandos deberían desplegarse con todos los medios que le permitieran mantener capacidades activas permanentes.



Cazabombarderos Hunter Mk.71 y Vampire, en prácticas en el norte del país

Teniendo presente lo anterior, se describirá el posicionamiento de los activos de guerra institucionales de acuerdo con la siguiente distribución general:

- 1) Norte de Chile
- 2) Santiago
- 3) Temuco
- 4) Puerto Montt
- 5) Punta Arenas

⁵⁵⁵ DIRECTIVA PARA REDESPLIEGUE Y ALISTAMIENTO OPERATIVO DE LOS MEDIOS ASIGNADOS AL COMANDO DE OPERACIONES DEL NORTE, Comando de Operaciones del Norte, sin fecha.

Despliegue de la Fuerza Aérea el 22 de diciembre de 1978

Unidad		Aeronaves	Operativas	Distribución
Ala N° 1 Antofagasta	Grupo N° 7	F-5E Tiger II	14	7 (Antofagasta), 4 (Santiago), 4 (Iquique)
		F-5F	2	2 (Antofagasta)
	Grupo N° 8	Vampire	6	2 (Iquique), 4 (Calama)
		Hunter	13	13 (Antofagasta)
Grupo N° 9	Hunter	12	6 (Puerto Montt), 6 (Punta Arenas)	
Ala N° 2 Quintero	Grupo N° 2	C-47	-	2 (Antofagasta)
		T-41	1	-
		S-55T	2	-
	Grupo N° 11	99A Airliner	5	3 (Quintero), 2 (Cavancha), 1 (Santiago)
Ala N° 3 Punta Arenas	Grupo N° 6	DHC-6/300	5	Punta Arenas (Base Margot)
	Grupo N° 12	A-37B Dragonfly	7	Punta Arenas (Chabunco)
Ala N° 4 Iquique	Grupo N° 1	A-37B Dragonfly	13	13 (Iquique)
	Grupo N° 4	A-37B Dragonfly	13	8 (Puerto Montt), 5 (P. Arenas, Chabunco)
		T-25 Universal	7	7 (Coyhaique, como Grupo de Aviación N° 16)
Ala N° 5 Puerto Montt	Grupo N° 5	DHC-6 Twin Otter	9	Puerto Montt (dispersos)
Grupo N° 3 Temuco	SA.315B Lama	UH-1H Iroquois	3	6 (Antofagasta, Iquique)
		UH-1H Iroquois	8	2 (Punta Arenas) y el resto en sector de Lonquimay
	UH-12SL-4	1	-	
Grupo N° 10 Santiago	47D-1	1	-	
	C-47A	5	Los Cerrillos	
	DC-6B	5	Dispersos	
	C-130H Hercules	2	Dispersos	
	UH-1H	2	Los Cerrillos	
SAF Santiago	SA.330F Puma	1	Los Cerrillos	
	DHC-3 Otter	2	Los Cerrillos	
	A100 King Air	1	Los Cerrillos	
Escuela de Aviación	35A Learjet	2	Los Cerrillos	
	B45 (T-34) Mentor	24	Villarrica y Pucón, como Grupo de Aviación N° 15	
	T-37	16	7 (Santiago) 9 (Temuco, como Grupo de Aviación N° 14)	

FUENTES CONSOLIDADAS: PARTES DIARIOS DE AVIONES Y SITUACIÓN DEL DESPLIEGUE DE AVIONES DE LA FUERZA AÉREA ENTRE EL 1 Y EL 23 DE DICIEMBRE DE 1978, ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE COMBATE. OTROS DOCUMENTOS SIMILARES. ESTA TABLA MUESTRA LA TRADICIONAL DISTRIBUCIÓN DE UNIDADES TÁCTICAS DE LA FUERZA AÉREA, MODIFICADA CON LOS DESPLIEGUES DE ESCUADRILLAS DE APOYO A REFORZAR OTRAS ZONAS DISTINTAS O PARA FORMAR OTROS GRUPOS DE AVIACIÓN, LO QUE SE INDICA EN CADA CASO.

1) MANTENIENDO FUERZAS EN EL NORTE

El Comando de Combate mantuvo en sus bases y subbases habituales a los medios de los Grupos N° 1, con Cessna A-37B; N° 7, con Northrop F-5E/F; y N° 8, con Hawker Hunter. El Grupo N° 4, si bien formaba parte de las fuerzas habitualmente desplegadas en el norte, sería enviado –con sus A-37B– a fortalecer los dispositivos en Puerto Montt y Punta Arenas, sucediendo algo similar con los monomotores T-25 que recientemente habían pasado a ser de su inventario, los que deberían irse a Puerto Montt.

Del total operativo disponible al 22 de diciembre, trece Hunter operarían desde Antofagasta; siete F-5E desde Antofagasta y cuatro desde Iquique; mientras que cinco A-37B quedarían en Iquique.



El 9 de marzo de 1977 se dispuso por la Comandancia en Jefe que el Grupo N° 7 debería, además de las misiones de defensa aérea, “realizar operaciones de contra fuerza aérea con el propósito de contribuir al logro del objetivo estratégico de las Fuerzas Armadas”

Además de tales fuerzas, en el norte había ocho A-37B del Grupo N° 1 (*hasta hacía poco asignados a tareas específicas del Comando Aerotáctico*), y seis Vampire del Grupo N° 8 encuadrados en la llamada Escuadrilla 8 que operaba desde Calama⁵⁵⁶. Además, había disponibles otros aviones menores distribuidos en el Grupo N° 50 (Cavancha) y en las escuadrillas que operaban desde Cavancha (E.502), Alto Hospicio (E.501), Oficina Victoria (E.503), más otras pistas básicas usadas como alternativas. Hasta dos Beechcraft 99A operaron desde la antigua pista de Cavancha en tareas de patrullaje aeronaval.

⁵⁵⁶ En 1977 el Grupo N° 8 pidió para sí los seis Vampire del Grupo N° 4 que estaban fuera de vuelo, para rehabilitarlos y usarlos en apoyo de las tareas de instrucción llevadas a cabo por los Hunter biplazas.

En 1974 estuve comisionado en EE.UU. para la recepción de los primeros Cessna A-37B, del proyecto Peace Andes I. Los primeros de estos aviones que llegaron fueron para el Grupo N° 1, donde, además de hacer escuela táctica, reforzarían el sistema aerotáctico y reemplazarían a los Vampire. También haríamos interdicción y apoyo aéreo estrecho, y misiones de contra fuerza aérea ofensiva. El Grupo N° 1 aún tenía unos pocos T-6 Texan, pero en esas fechas la unidad estaba prácticamente desactivada. Asumí como instructor y jefe de mantenimiento del grupo.

El avión era muy bueno, tenía cabina blindada, estanques autosellantes, muy potente y levantaba su peso en bombas, con mil tiros para el arma de nariz. Luego llegaron otros tantos A-37B, del proyecto Peace Andes IV, que fueron para el Grupo N° 4, también en Iquique.

En Iquique le hicimos el curso de guías adelantados a personal del Ejército, y practicamos mucho apoyo aéreo estrecho, incluso en zonas que estaban siendo batidas por tiros de artillería. Nos preparábamos para la guerra que pensaba hacernos el Perú. Operábamos alternadamente en Los Cóndores y las bases de despliegue en el desierto nortino.

Ocupábamos muchas bombas incendiarias NAPALM, lanzadores de cohetes LAU 68, armas antiblindaje y antipista, operando también de noche con visores nocturnos.

Con la Armada hacíamos muchos ejercicios nocturnos, con buque ubicados a 120 millas náuticas, los iluminábamos con bengalas antes de atacarlos. También apoyamos desembarcos anfibios.

El general Leigh vio la crisis que venía en el sur y en 1976-1977 decidió reactivar el Grupo N° 12 en Punta Arenas con aviones A-37B.

Durante la crisis de fines de 1978 estuve en el Grupo N° 1, el que se mantuvo en la zona norte con base principal en Los Cóndores, listo para responder con ataques a blancos situados al norte y noreste si es que estallaba la guerra.

Desde el 25 de diciembre de 1978 hasta fines de febrero de 1979, estuve en Puerto Montt junto con otros seis oficiales pilotos, como relevo de las tripulaciones de A-37B del Grupo N° 4 que estuvieron en El Tepual desde la primera semana de diciembre.

GAV Florencio Dublé Pizarro⁵⁵⁷

§

En 1976 era subteniente. A fines de año fui destinado a la Escuela de Especialidades, en espera de cupo para ser asignado a la Escuela Táctica en el norte.

En marzo de 1977 pasé a volar Vampire en Antofagasta, en el Grupo N° 8. Mis instructores fueron pilotos que volaban Hawker Hunter en esa unidad. En esta actividad estuve hasta fines de ese año, esperando luego pasar a volar Hunter.

⁵⁵⁷ Entrevista realizada el 19 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Pero, al año siguiente comenzó a producirse el tema con los argentinos. Así fue como empezamos a preparar todo para accionar en la zona noreste, cerca de Antofagasta. De esta forma comenzaron mis despliegues al aeródromo de Calama, a donde fui varias veces en Vampire.

En el aeródromo El Loa era todo muy austero, por lo que nuestros despliegues no eran muy extendidos, pues no había medidas de apoyo ni tampoco grandes instalaciones que permitieran operar a los aviones como estábamos acostumbrados. Los pilotos del material éramos seis subtenientes y nuestra misión era apoyar los despliegues y acciones de las fuerzas de superficie.

Sin embargo, en Calama nos ayudó mucho la gente del Ejército. Fue un camarada, el subteniente José Ahumada, quien consiguió con el Regimiento de Ingenieros de Chuquicamata, los medios para mejorar el aeródromo, creando calles de carreteo, alvéolos, etcétera, todo lo cual contribuyó grandemente a dar protección a nuestros aviones.

Avanzado el mes de diciembre, llegaron dos capitanes de bandada a prestarnos apoyo de tripulaciones.

Si bien nuestras salidas serían de apoyo aéreo estrecho e interdicción, también estábamos capacitados y entrenados en interceptación aérea.

GAV Manuel Quiñones Sigala⁵⁵⁸



Pilotos de Vampire que fueron desplegados a Calama, 1978 (Manuel Quiñones S.)

§

A fines del año 1978 era subteniente y me encontraba en la Academia Politécnica Aeronáutica cursando el segundo año de la especialidad de Técnico de Armamento y Explosivos. Como teníamos noticias de los problemas en el Beagle, especulábamos con los camaradas que, en el caso de que el conflicto fuera favorable a los vecinos, era probable que debiéramos replegarnos

⁵⁵⁸ Entrevista realizada el 19 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

hasta el sur y concentrarnos en el sector de Neltume, para formar agrupaciones de guerrilla.

A fines de año, los oficiales que se encontraban estudiando en la APA fuimos desplegados a distintas zonas del país. En mi caso, fui trasladado de madrugada a Antofagasta. El avión también transportaba componentes de bombas Mk.82, por lo que los tripulantes nos dieron instrucciones de cómo protegernos en caso de sufrir un accidente.

Nuestra misión en el Ala N° 1 era interceptar comunicaciones de países vecinos, para lo cual habría que realizar turnos de noche y de día. Nos llevaban en vehículos hacia el desierto, donde había unos contenedores móviles dotados de antenas y radios. Provistos de audífonos, recorríamos el dial de la radio hasta captar los tráficos que nos interesaban. Allí aprendí que las comunicaciones producidas luego de las horas de trabajo eran muy vulnerables, pues las personas que estaban de servicio llamaban a sus casas o familiares y contaban todo lo que sucedía, entregando información importante. Por ejemplo, "mañana estaremos acuartelados en grado 2, por lo que no podré ir a casa"; "mañana tendremos la visita del general o coronel jefe de la fuerza tanto, etcétera". Todo lo obtenido se entregaba al personal de seguridad y luego se transformaba en inteligencia.

Al final, el capitán Jorge Patiño nos felicitó por nuestra tarea, ya que la información que le entregamos permitió al mando tomar algunas decisiones.

Recuerdo que algunos de los equipos que ocupábamos eran antiguos, pero un camarada –un cabo que era de origen nipón– retiraba de excluidos algunos equipos dado de baja y los reparaba. Lo que nos faltaba en equipos creo que lo suplimos bastante bien con ingenio y entrega, y pudimos hacer nuestro trabajo.

CDG (DA) Francisco Quiroz⁵⁵⁹

§

Me formé en la Escuela de Especialidades en el área de armamento.

En 1978 estaba en ese instituto y me correspondía asistir a la tradicional campaña anual para practicar una situación ficticia de guerra. Sin embargo, la crisis con Argentina nos hizo permanecer en la Escuela, a la espera de los acontecimientos. A contar de esos momentos, las clases habituales se mezclaron con una mayor instrucción y entrenamiento para estar en condiciones de ser trasladados a cualquier zona del país donde el mando lo dispusiera.

En esa situación estuvimos hasta uno o dos días antes de Navidad. El 23 de diciembre, antes del amanecer, a medio centenar nos llevaron al aeropuerto de Los Cerrillos, donde abordamos un DC-6 de la Fuerza Aérea, en lo que para mí fue mi primera

⁵⁵⁹ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA en 2018.

experiencia de vuelo. El destino del vuelo era la base aérea de Cerro Moreno, en Antofagasta.

Una vez en nuestro destino, fuimos recibidos por los jefes de la base. A contar de entonces nos informaron que deberíamos actuar como reemplazos de los observadores terrestres que desde hacía tiempo estaban desplegados en las fronteras del norte. Recibimos intensiva instrucción acerca de formas de desplazamiento en áreas agrestes, reconocimiento de aeronaves, claves, procedimientos y códigos a emplear.

Afortunadamente, y gracias a que la situación internacional bajó de intensidad, volvimos a Santiago en los primeros días de enero siguiente.

SOM Luis Castillo Tapia⁵⁶⁰

§

Apenas subimos al bus fiscal a las 7 de la mañana de un día de 1978, nos enteramos de que en las poblaciones fiscales, a las 2 a.m., habían pasado a buscar a todo el personal de tripulaciones y de los diques de mantenimientos para ser desplegados a distintos lugares, sin comunicarse la fecha de retorno.

Al llegar a la base aérea en Los Cóndores-Chucumata formamos rápidamente. De inmediato, el comandante de la base, en presencia de todos los oficiales, nos informó que las relaciones diplomáticas con Argentina estaban siendo infructuosas y que a contar de ese momento teníamos que tomar las medidas operativas necesarias. La base pasó a estar bajo condiciones de alerta.

Luego pasamos a recoger nuestro cargo de guerra, fusil SIG con bípode y cargadores con munición de guerra. Los oficiales dispusieron lugares de despliegue al interior de la base y el Grupo de Artillería N° 24 posicionó sus cañones y ametralladoras en lugares estratégicos.

A un costado de la pista de aterrizaje procedimos a construir trincheras separadas, tipo nido, para 5 personas. Lo hicimos a mano y con palas, pero con todo el armamento personal a nuestro alcance.

En este día, a las 12 horas se llamó a formación general. Al personal casado se le dio autorización para bajar a sus casas en la ciudad a fin de obtener mudas de ropa, saco de dormir y útiles de aseo; también debían avisar a sus familias que en la base habría “ejercicios militares” y que nadie sabía cuánto durarían. Las comunicaciones estarían bloqueadas y restringidas estrictamente a las necesidades del servicio. A las 15 horas de ese mismo día nos acuartelamos en grado 1.

Reanudadas las actividades, iniciamos un trabajo sin descanso. Nos asignaron grandes cajas de munición de 50mm; se seleccionó la documentación a resguardar y el material a trasladar hasta las trincheras a fin de seguir desarrollando tareas de oficina en ellas.

⁵⁶⁰ Entrevista realizada en la AGA el 8 de julio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Las comunicaciones entre las trincheras, el mando y las unidades eran precarias; la minicentral telefónica que operaba en el cuerpo de guardia fue bloqueada para llamados a la ciudad. La radio estación aún operaba mayormente por sistema de morse para los radiogramas y criptogramas.

A cada momento nos dábamos cuenta que debíamos aumentar nuestra preparación, por lo que todos intensificamos los esfuerzos para cumplir con lo que se esperaba de nosotros.

Llegó la orden de que cada combatiente debía tener en su carpeta personal el llamado testamento militar privilegiado, algo de lo que no teníamos ni idea, pero de lo cual un modelo fue provisto por Santiago para hacer nuestras copias. Cada uno de los camaradas desplegados en la base y en las distintas localidades del interior debió firmar este documento.

Durante este tiempo en alerta aumentaron las exigencias de trabajo del área de Personal, pues arribaron a la base numerosos camaradas provenientes de otras reparticiones del país.

El descanso era por turnos y muy irregular. La alimentación fue regular los primeros días, pero después fue reemplazada en base a colaciones tanto frías como calientes, las cuales eran entregadas, tanto en el casino, como en los lugares de despliegue y trincheras. El agua para el consumo era escasa, y los camiones trataban de mantener los estanques llenos; por motivos de seguridad los estanques tenían que ser medidos hasta cuatro veces al día, y se mantenían con resguardo de centinelas las 24 horas.

Había temor de que los aviones adversarios pudieran destruir el camino que unía la base con la ciudad, dificultando nuestro abastecimiento.

El control del personal era complejo y cambiante, según las acciones dispuestas por el mando, pues el movimiento de asignaciones de combate era minuto a minuto. Por ejemplo, los partes de fuerza de la unidad tenían que confeccionarse dos veces al día, en la mañana y en la tarde, para lo cual había que tomar contacto con las unidades de redespiegue para ver los cambios de dotaciones, novedades, enfermos, reubicados, etc.

También fueron activados los observadores terrestres, los que fueron distribuidos a las fronteras con Perú, Bolivia y Argentina.

Una vez pasada la crisis se vio la necesidad de actualización de algunos elementos. Por ejemplo, la confección de la PMI (Placa Militar de Identificación), que a esa época no la poseía toda la dotación. También mejoramos las áreas de comunicaciones.

En general puedo decir que nuestra voluntad para llevar a cabo nuestras tareas de la mejor forma posible no decayó, y que suplimos las faltas materiales con entrega y confianza en que desempeñaríamos un buen papel. Era nuestro deber y habíamos jurado entregarnos por entero en casos como estos.

Suboficial Nelson Pavez Cuello⁵⁶¹

⁵⁶¹ Colaboración escrita hecha llegar a la AGA, editada.

2) LA DEFENSA AÉREA DE SANTIAGO

La defensa de la ciudad capital de un país suele ser un asunto de la mayor importancia. Generalmente es la urbe más populosa; la que concentra las principales obras públicas y las más relevantes estaciones de transporte aéreo, terrestre o marítimo, y algunos de los nodos más importantes de las redes de generación y/o distribución de energías; la que acoge a los más grandes e influyentes medios de comunicaciones, la banca y las finanzas, etcétera. En el caso de Chile, el arraigado centralismo propio de la idiosincrasia nacional agrega a esto importantes cuotas de dramatismo, en algunos casos. Todos estos sistemas también suelen representar blancos militares a menudo considerados rentables dentro de un conflicto en que se busque afectar es la voluntad de lucha y capacidad de hacer la guerra de una nación.

Si sumamos a lo anterior la circunstancia de que en la capital se encuentra lo más sustancial y representativo de la conducción política y del sistema de gobierno de un Estado, las consecuencias políticas de afectar traumáticamente de mayor o menor grado su funcionamiento puede acarrear serias consecuencias para el curso de un conflicto bélico. Así, la captura total o parcial de la capital, o que esta se vea afectada por parte de la acción ofensiva de las fuerzas del adversario –y especialmente por la aviación–, es un capítulo que es posible encontrar habitualmente en la historia de la guerra y del empleo del poder aéreo. Justo es decir también que la real efectividad de este proceder sigue siendo discutida, y que en estas materias inciden fuertemente numerosas disposiciones del derecho internacional de los conflictos armados, entre otras consideraciones de alcance político.

Considerando los grados de tecnología y el material aéreo con que contaba la Fuerza Aérea en los años 70, las particularidades geográficas del territorio nacional presentaban retos difíciles de resolver en materias de defensa aérea. La escasa profundidad estratégica del territorio soberano nacional en su eje transversal –traducida en que todos sus habitantes e infraestructura deben acomodarse en una angosta o estrecha faja de tierra– hace que todos sus centros poblados o localidades de cualquier significación puedan ser probables objetivos de interés de parte de fuerzas adversarias accionando desde su frontera oriental. En el caso de fuerzas de aviación operando en dicho sentido, la velocidad y alcance logrados por los medios aéreos modernos pone a estos en condición de aprovechar en su favor tiempos y distancias, dificultando la propia capacidad de reacción.

En la segunda mitad de los 70, y particularmente en relación con la probabilidad de guerra con Argentina, el fenómeno descrito se veía especialmente agravado por la carencia de adecuados y suficientes sistemas de detección orientados hacia los Andes o el Atlántico. Esto, en términos prácticos, no permitía a Chile disponer de un tiempo de alarma suficiente para desplegar una eficiente reacción defensiva. Además, en la mayor parte de la frontera común, la altura de la cordillera de los Andes, y lo inhóspito y accidentado de la

topografía de esta cadena montañosa, hacían difícil la cobertura efectiva de una vigilancia en todos los sectores deseables de observar, lo que proporcionaba al adversario numerosas rutas de acceso hacia el oeste y dificultaban, además, el proceso de traslado, operación y recuperación de las partidas de efectivos militares o policiales que deberían actuar como observadores terrestres.

En el caso de Santiago, la inminencia de la guerra con Argentina obligó a acelerar el diseño e implementación de un sistema de defensa aérea que actuara en disuasión de probables ataques aéreos, y que tuviera posibilidades ciertas de repelerlos, antes o después de que estos se produjeran. Se ocupa el verbo "acelerar" pues la FACH venía considerando seriamente el tema de la protección aérea de ciertas áreas de la capital desde mucho antes de que Buenos Aires –el 25 de enero de 1978– decidiera escalar la crisis vecinal con su decisión de declarar insanablemente nulo el laudo arbitral del Beagle.

En efecto, durante el período 1974-1976 las actividades generales de la Fuerza Aérea estuvieron orientadas de acuerdo a las disposiciones contenidas en un plan de reestructuración y desarrollo cuya vigencia terminó el 31 de diciembre de 1976. Para el bienio 1977-1978, la planificación institucional tuvo presente el proceso de modernización que la Fuerza Aérea estaba experimentando con la llegada de nuevo material y con la decidida búsqueda de los altos mandos por sumar nuevas capacidades. Este nuevo documento miraba a un horizonte de diez años, dividido en fases bienales, y tenía objetivos en las áreas operativas, logísticas, de personal y de instrucción. Por ejemplo, la llegada a Chile en 1973 de los transportes Lockheed C-130H Hercules permitió que, a contar de 1977-1978, se ordenara buscar las alternativas más recomendables para dar solución al problema de la instalación de una base aérea en la BASE METEOROLÓGICA ANTÁRTICA PRESIDENTE FREI, para operar dichas aeronaves⁵⁶².

Entre otros numerosos aspectos operacionales, el plan para el bienio mencionado tenía varios párrafos dedicados a la defensa aérea. En este sentido, destacaba dos aspectos específicos. Primero, que había que aumentar el número y calidad de las piezas de artillería, y que la institución debía diseñar y abocarse a un plan para la fabricación nacional de estas armas. Segundo, que debía acelerarse la efectiva implementación de un binomio de aviones interceptores basado en las capacidades mejoradas de los Hawker Hunter y la operación de los nuevos F-5E, operando estos activos debidamente asociados a una red de vigilancia del espacio aéreo. En el caso de los aviones de origen británico, se trataba de la reciente modificación para operar los misiles aire-aire Shafrir Mk.2 israelíes, lo que desde 1976 permitió nuevas capacidades tácticas en misiones de combate aéreo e interceptación. El plan también reconocía que, para priorizar los escasos recursos económicos, y teniendo presente

⁵⁶² Documento de 11 de mayo de 1977, PLAN GENERAL DE LA FUERZA AÉREA PARA EL BIENIO 1977-1978, CJFA, EMGFA.

las dificultades de la relación vecinal en el norte, los principales esfuerzos institucionales de ese entonces debían continuar siendo dirigidos a mejorar las capacidades de combate en el norte, donde las Alas N° 1 (Antofagasta) y N° 4 (Iquique) concentraban desde hacía un par de años los trabajos. En consecuencia, se mantendría la política vigente de mantener en un nivel muy reducido el apoyo a las unidades aéreas del centro y sur del país.

Incluso con las limitaciones mencionadas, y reconociendo que se estaba en las primeras etapas de su implementación, la misma directiva para el bienio 1977-1978 dispuso una medida que sería visionaria. En este sentido, se encargó al Comando Logístico que llevara a cabo los estudios necesarios para la construcción de un hangar en el aeropuerto Pudahuel y todo lo necesario para que desde ese terminal aéreo se pudiera recibir, apoyar y operar una bandada de cuatro aviones F-5E. Esta medida –recordemos, consignada en un documento de mayo de 1977– probaría ser acertada: aunque todavía no se producía la crisis del Beagle, cuando este tema se hiciera realmente acuciante poco después, serían los mismos modernos Tiger II los que tendrían que acudir en defensa de la ciudad de Santiago.

Como resultado de las órdenes dadas en el proyecto para el bienio 1977-1978, en octubre de 1977 el Estado Mayor General hizo llegar a la Comandancia en Jefe el PROYECTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA DEFENSA AÉREA DE CHILE, elaborado por la Dirección de Operaciones. Este documento contenía una serie de consideraciones teóricas y prácticas de gran interés. Sostenía que la defensa aérea contra la aviación adversaria era una de las tareas primarias de una fuerza aérea, ya que la destrucción material de los medios atacantes debía producir un efecto disuasivo. Así, la defensa aérea debía comprender a todas las medidas tendientes a anular, interferir o reducir la eficacia de los ataques de los aviones adversarios o misiles guiados, una vez que estos hubieran abandonado sus aeródromos, o portaaviones, o lanzados desde sus plataformas. En la medida que más efectivo resultara ser el sistema de defensa aérea, menor sería la posibilidad de los enemigos para lanzar un ataque, a menos que los agresores desearan precipitar una guerra y estuvieran convencidos de poder destruir a todas las fuerzas de represalia que pudieran actuar en su contra. Entre otros planteamientos, sostenía que, aunque la defensa aérea estaba principalmente orientada a la protección del territorio nacional, también se interesaba en los propios objetivos ofensivos. En lo medular, el documento proponía establecer un sistema de defensa aérea general, en el cual la protección brindada a un determinado sector geográfico pudiera abarcar la defensa de varios blancos a la vez, explotando al máximo la movilidad táctica de los aviones de caza. Esta solución –cuyas desventajas también se reseñaban– se adaptaba mejor a las particularidades de nuestro país y a los medios disponibles en ese momento⁵⁶³.

⁵⁶³ Oficio, 17 de octubre de 1977, ELEVA PROYECTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA DEFENSA AÉREA DE CHILE, del JEMGFA a la CJFA.

El proyecto, además, describía cuáles eran los elementos constituyentes de un sistema de defensa, enumerando dentro de este a los aviones de caza, la artillería antiaérea, los proyectiles dirigidos y a un sistema de alarma y control estructurado en base a radares y comunicaciones eficientes. Reconociendo que aún se carecía de misiles antiaéreos, anunciaba que dichas armas "*estaban en vías de adquisición*". También advertía acerca de la necesidad de disponer de un sistema de observadores terrestres para cubrir aquellas áreas o sectores que los radares no fueran capaces de vigilar, teniendo que pasar sus informes a centros de filtraje donde deberían ser evaluados y catalogados, para luego enviar a los centros de control de interceptación aquellos que representarían incursiones hostiles.

Si bien no todas las recomendaciones del documento deberían necesariamente ser adoptadas, sí es importante traerlo a colación para demostrar la ocupación de los mandos de la época frente al acuciante problema.

- Protegiendo la capital

Como las FF. AA. recibieron la orden de tomar provisiones para enfrentar la amenaza argentina, la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea decidió adoptar medidas para proveer, con medios reducidos, un grado de defensa aérea para la protección de Santiago y las más importantes instalaciones logísticas aéreas ubicadas en esta ciudad.

Así, el 23 de agosto de 1978 se dictó la orden para llevar a cabo un proyecto que permitiera activar el sistema de defensa aérea del Área Metropolitana. Como jefe de los estudios fue designado en su primera etapa el coronel de aviación (A) Sergio Contardo, quien, en una semana a contar de esa fecha, debería estudiar y proponer su organización y funcionamiento. A contar del 31 de agosto asumiría como jefe de proyecto el coronel de aviación (A) Fernando Silva, quien el 1 de octubre debería presentar la estructura ya en funcionamiento⁵⁶⁴.

Los elementos que se debían tener en consideración para el proyecto estaban determinados en dicha orden:

- Disponer de una escuadrilla de cazas F-5E;
- Disponer del radar de vigilancia de Pudahuel;
- Disponer de equipos de observadores terrestres (OO.TT.);
- Disponer de las piezas de artillería antiaérea del regimiento de Colina;
- Establecer los procedimientos de alarma orientados hacia la población civil y las coordinaciones con las organizaciones involucradas.

⁵⁶⁴ Orden de la CJFA 27/11/189, 23 de agosto de 1978, DESIGNA OFICIAL DE PROYECTO PARA ESTUDIO Y PROPOSICIÓN DE LA ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA DEFENSA AÉREA EN EL ÁREA METROPOLITANA.

El plan resultante vio la luz en la fecha ordenada y fue conocido como PLAN DE DEFENSA AÉREA PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE SANTIAGO, fechado el 31 de agosto. Basado en las disposiciones sobre mando y control y la norma operacional vigente del Comando de Combate, algunos de sus aspectos más llamativos fueron:

1. Los aviones de combate operarían desde el aeropuerto de Pudahuel con la denominación de ESCUADRILLA DE CAZA DEFENSA N° 71. Esta estaría compuesta por una bandada de cuatro cazas F-5E con su correspondiente munición para los dos cañones de 20mm M39A3 y dos misiles aire-aire AIM-9J Sidewinder cada uno, en condiciones de reaccionar durante las 24 horas del día;
2. La artillería antiaérea estaría representada por la Batería de Artillería Antiaérea N° 1 en Pudahuel, para proteger a los F-5E y las instalaciones, y la Batería de Artillería Antiaérea N° 2 en El Bosque, para cumplir un objetivo similar en esta base, ambas operativas durante las 24 horas del día. Estas unidades contarían con una treintena de piezas calibre .50, incluyendo diez piezas cuádruples .50 MATAMOSCAS, y piezas tritubo Flit de 20mm;
3. El equipo de detección sería el radar bidimensional Philips ubicado en una localidad cercana al aeropuerto, el que estaría enlazado por radio con los aeródromos de Pudahuel, Los Cerrillos, El Bosque y Tobalaba⁵⁶⁵. Este equipo sería capaz de proveer un alcance efectivo de entre 60 y 120 millas náuticas;
4. La red de OO.TT. se formaría con personal de las escuelas matrices, para constituir diez equipos tácticos que operarían desplegados en localidades donde hubiera instalaciones de la Dirección de Aeronáutica y de Carabineros, y en cerros circundantes a la Región Metropolitana, con medios de comunicaciones propios de la red aeronáutica y equipos portátiles entregados por la Dirección de Comunicaciones y Electrónica;
5. El puesto de mando estaría en un punto geográfico cercano al aeropuerto. Su habilitamiento se haría con medios y personal de la Academia de Guerra Aérea, para manejar y procesar toda la información operativa y logística, de control de daños, tráfico aéreo civil, etcétera.
6. La red de comunicaciones estaría a cargo de la Escuadrilla de Comunicaciones y Control de la Defensa Aérea, para enlazar el Centro de

⁵⁶⁵ Hacia 1964, en los planos de diseño de Pudahuel, se consideró la instalación de un radar de vigilancia aérea. A fines de 1969 hubo una licitación internacional para la renovación de la red de telecomunicaciones y la instalación de un radar de vigilancia en uno de los cerros cercanos al nuevo aeropuerto. A mediados de 1970 se eligió el lugar para instalar un radar, un centro de control e instalaciones anexas, equipos que serían provistos por los adjudicatarios N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN. La antena giratoria característica del sistema estaba funcionando ya hacia fines de 1973. Para mayores antecedentes, ver FERNÁNDEZ, Alberto (2001) *Ese singular sentido de proteger al vuelo*, pp. 109 y ss. Hay que agregar que, desde abril de 1974, y gracias al nuevo radar de Pudahuel, el Grupo N° 7 comenzó a utilizar sus Hunter en ejercicios de control aéreo e interceptación; de esta oportunidad es también la necesidad de dotar a los Hunter de equipos transponder IFF, ver oficio de 11 de abril de 1974, del EMGFA a la Dirección de los Servicios, SOBRE ESTUDIO DE EQUIPAMIENTO DEL MATERIAL HUNTER CON ELEMENTOS IFF. La instalación de equipos IFF se extendería a numerosos otros aviones de la FACH, posteriormente.

Control de Defensa Aérea (CCDA) con toda la red de alarma, con los núcleos de defensa activa y pasiva, con los organismos civiles y militares involucrados y con la red de OO.TT.

Todo lo anterior debía implementarse sin que significara un deterioro o dificultades a la actividad aérea nacional, comercial o privada.



F-5E Tiger II, en época cercana a la de los relatos

Los medios de combate, detección, comunicaciones y apoyo dispuestos para la defensa aérea de Santiago ciertamente eran modestos, y la Fuerza Aérea estaba consciente de ello –sobre todo considerando la amenaza argentina planteada por los bombarderos a reacción Canberra actuando con probable escolta de cazas supersónicos–. Pero el documento también afirmaba que las capacidades de combate de los F-5E ofrecían "*altas probabilidades de derribo*" y la posibilidad de "*hacer más de una interceptación por salida*", aunque la falta de alarma temprana y la ausencia de un radar tridimensional disminuía sus posibilidades casi a actuar solo una vez que los blancos nacionales estuvieran bajo ataque o durante el escape de los aviones agresores. También se estaba al tanto de la "*baja eficiencia*" de las piezas de artillería antiaérea de que se disponía, considerándolas más bien como "*elementos contribuyentes en el hostigamiento*" a los aviones atacantes mientras estos estaban en su proceso de aproximación a los blancos, para degradar su puntería. En general, y como su nombre lo indicaba, el plan estaba concebido para proteger principalmente a los aeropuertos de Pudahuel y El Bosque. Se confiaba en que otras instalaciones de carácter civil de la capital serían evitadas por los agresores, por cuanto su eventual destrucción traería aparejada la repulsa mundial, entre otras razones.

El proyecto fue finalmente aprobado por la Comandancia en Jefe el 22 de septiembre de 1978, no sin antes haber superado exitosamente una serie de extensas pruebas operacionales de interceptación que se llevaron a cabo a contar del 11 del mismo mes. Como jefe del llamado SECTOR DE DEFENSA AÉREA

Nº 3 SANTIAGO se designó al coronel de aviación (A) Fernando Silva, a la sazón director de la Academia de Guerra Aérea.

En 1978 era el comandante del Grupo Nº 7 y en septiembre fui designado director de la Academia de Guerra Aérea. Pronto recibí la orden de planificar y conducir la defensa aérea de la Región Metropolitana, para lo cual trabajé con alumnos de la AGA en la apreciación y elaboración del plan respectivo.

El Centro de Control de la Defensa Aérea (CCDA) se organizó cerca del aeropuerto Pudahuel, con un completo equipo de oficiales en las áreas de Estado Mayor, comunicaciones, controladores terrestres de interceptación y otras, siendo apoyados por el radar y personal de la Dirección de Aeronáutica. Yo dormía en el mismo CCDA y el resto de los oficiales y personal trabajaba en base a rotación.

Rápidamente se desarrollaron los procedimientos y los ejercicios de interceptación para poner a punto la defensa aérea. Fue un período muy tenso.

Contábamos con una bandada de F-5E para efectuar misiones de interceptación, tanto diurnas como nocturnas. Las comunicaciones de cambio de alerta las realizábamos con equipos móviles al puesto de mando táctico de los aviones. Nuestros aviones efectuaban regularmente salidas muy rápidas, diurnas y nocturnas, para mantener la eficacia de las tripulaciones. El misil AIM-9J que usábamos entonces era muy superior al que tenían los argentinos, además del buen entrenamiento de nuestras tripulaciones. En resumen, la moral era muy elevada.

No existían reglas escritas de enfrentamiento. Es decir, yo tenía la libertad para ordenar el derribo de cualquier avión que tuviera confirmación de ser hostil; de ser derribado, lo ideal era que cayera en territorio propio, para efectos comprobatorios de la amenaza.

Los controladores de interceptación utilizaban una regla transparente llamada AMPI, que colocaban sobre la pantalla del radar para informar a las tripulaciones aéreas la posición del avión hostil y el momento para efectuar el viraje final de interceptación o punto de cruzamiento.

Se efectuaron reuniones de coordinación con el oficial jefe de la Segunda División de Ejército, el general Garay, quien era responsable de efectuar la defensa de la frontera de la zona central y del control de la población. La orden del general Pinochet era que la población siguiera con sus actividades habituales, ojalá sin alterar su normal ritmo de vida.

Se me consultó sobre la conveniencia de efectuar oscurecimiento en la ciudad de Santiago. Recomendé que no era necesario dados los sistemas de navegación de los aviones del adversario y de las dificultades que traería a la ciudadanía la falta de luz. Finalmente, no hubo prácticas de oscurecimiento, a diferencia de los argentinos en sus principales ciudades.

En la base de Cerro Moreno, donde permanecía mi familia, sí había práctica de oscurecimiento: se debía colocar

frazadas en las ventanas, como también se practicó la evacuación de la base por parte de las familias y civiles.

En relación con Santiago se estimaba difícil que los aviones adversarios atacaran en horas de la tarde, dado que tenían al sol de frente y la capital solía estar cubierta por la bruma y el smog. Por lo tanto, bajábamos el nivel de alerta en ese lapso.

Con el radar de la zona se logró una buena cobertura hacia el este. Los puntos ciegos estaban cubiertos por numerosos puestos de observadores terrestres, que eran alumnos de la Escuela de Especialidades, muy jóvenes y comprometidos, y que hicieron un gran trabajo por su patria. A través de un código muy simple podían transmitir la presencia de aviones hostiles. A esta red se sumaban otros puestos de observación de unidades militares y de Carabineros.

Cada cuatro o cinco días se efectuaba el relevo de los observadores. En Navidad fui en helicóptero a visitar sus puestos y les llevamos pavo y bebidas. Los alumnos realizaron un excelente trabajo. Las unidades de Ejército, por su parte, estuvieron desplegadas en la zona general del Cristo Redentor y del paso Uspallata.

El personal de la DGAC también efectuó un trabajo muy profesional y comprometido. Éramos un solo equipo y trabajamos mancomunadamente para proporcionar la defensa de nuestra capital.

GAV Fernando Silva Corvalán⁵⁶⁶
Jefe de la Defensa Aérea de la RM

§

Yo era teniente de la Fuerza Aérea y, por mi especialidad en el escalafón de oficiales Electrónicos, trabajaba en el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 34, fundamentalmente en mantenimiento de equipos.

En las áreas de control y defensa del espacio aéreo y mando y control había precariedad de todo orden en materia de recursos y capacidades militares.

Recién en 1976 se había implementado por primera vez en la institución un sistema integral de comunicaciones propio, denominado Sistema Rayo, que contaba con enlaces HF / VHF / UHF fijos y móviles (carros tácticos y de apoyo), que estaba a lo largo del país y tenía capacidad de voz, data y telegrafía protegida.

Junto con lo anterior, la mayoría de estas capacidades eran operadas desde los Centros de Operaciones Aéreas (COA), para lo cual fueron construidos búnkeres en la mayoría de las unidades. Complementado con lo anterior, ya estaban operando en el norte algunos radares fijos y móviles, los que conformaban una red de control del espacio aéreo, alerta temprana y defensa aérea con la caza defensa de la época. Se debe tener presente que,

⁵⁶⁶ Entrevista realizada el 27 de junio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

en esos años, el personal de la DGAC concurría a los COA para operar los sistemas, complementando la tarea de los controladores terrestres de interceptación en las unidades de combate.

Durante la crisis con Argentina me tocó, junto a otros especialistas, conformar la tripulación que operaba y mantenía el radar de tránsito aéreo ubicado en el sector norte de Santiago, conformando un modesto sistema de defensa aérea para la zona de la capital, en conjunto con aviones en configuración de caza-defensa desplegados en los cabezales del aeropuerto Pudahuel.

Recuerdo haber visto en pantallas del radar la detección de aviones adversarios volando a gran altura y la consecuente salida de nuestra caza defensa para interceptarlos. Normalmente, una vez despegados los F-5, los contactos en el radar se devolvían cruzando la cordillera.

No olvido esa sensación de peligro e incertidumbre, al estar en un lugar considerado uno de los primeros blancos a batir por el enemigo, pero la certeza de saber que estábamos desempeñando una labor fundamental mantuvo siempre la moral muy en alto y con el deseo de colaborar lo más eficientemente posible dentro del dispositivo de defensa que integrábamos.

CDA (TI) Carlos Piñeiro Pino⁵⁶⁷
Oficial de Comunicaciones CCDA Santiago

Lo más sustancial del despliegue aéreo en Santiago –entonces– estuvo constituido por la bandada de cuatro F-5E basados en Pudahuel, para proveer defensa aérea. Un detallado informe de experiencias de la época consigna algunos de los medios adicionales que fue necesario conseguir para apoyar la adecuada operación de los aviones: cuatro carpas para el personal, catres de campaña y frazadas; una casa rodante para su uso en descanso y operaciones por los pilotos; parapetos para aviones en la forma de murallas de tierra de hasta 4 metros de alto por 20 metros de longitud, y sacos de arenas para el eficaz refugio de un avión y su equipo; deflectores de chorro fabricados con planchas de madera apoyadas en sacos de arena; excavaciones para semienterrar el camión de comunicaciones y la casa rodante; refugios en forma de zanjas para el personal terrestre y confección de dos toldos desarmables de cuatro metros de alto para protección de los aviones frente al sol, entre otros⁵⁶⁸.

El relato de algunos de los oficiales integrantes de este dispositivo es muy ilustrativo:

A partir de septiembre de 1978 fueron desplegados cuatro F-5E a Santiago. Los otros aviones quedaron en Antofagasta, para cubrir el frente norte. La idea operativa de trasladarse a la capital era la defensa aérea del liderazgo político y de la Región Metropolitana.

⁵⁶⁷ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA, 2018.

⁵⁶⁸ INFORME DE ACTIVIDADES DE LA AGRUPACIÓN F-5 EN PUDAHUEL ENTRE EL 2 Y EL 10 DE NOVIEMBRE DE 1978. Grupo de Aviación N° 7, 16 de noviembre de 1978.

El sistema de armas F-5E se había integrado a la institución recientemente, con una importante dotación de pilotos, tripulantes, armeros, personal de mantenimiento, de equipos terrestres de apoyo y herramientas. La gran mayoría de ellos fueron instruidos y entrenados por instructores que habían estado en la guerra de Vietnam; otros recibieron enseñanza de primera fuente en la Northrop, fabricante del avión.

A pesar de la enmienda Kennedy, los aviones estaban bien mantenidos y se contaba con repuestos suficientes para una operación segura. Sin embargo, algunos cartuchos del sistema del asiento de eyección se fueron venciendo y había dificultades para conseguirlos a través de terceros. El entonces coronel Sergio Contardo luchó y realizó grandes esfuerzos para reparar motores y adquirir repuestos en el extranjero.

Considerando que la pista principal de Pudahuel se encontraba en mantenimiento, operábamos de día y de noche desde la calle de rodaje. Uno de los problemas era la falta de luces para operación nocturna en la calle de rodaje, en el trayecto desde la losa de alerta.

En el sector norte de la pista habilitada había una losa de cemento con los aviones en alerta. Además, una casa rodante que cumplía funciones de puesto de mando táctico con comunicaciones con el Centro de Control de la Defensa Aérea, donde se encontraba el jefe de la Defensa Aérea y el Centro de Control de Área de Santiago, con su radar 2D.

Como mínimo, permanentemente estaba en alerta un elemento (dos aviones) de F-5E, siempre con sus pilotos a bordo, artilladas las aeronaves con dos misiles AIM-9J, los dos cañones de 20mm con munición completa, y un tanque ventral externo de combustible de 275 galones. Nuestro misil era superior al modelo B que habíamos recibido inicialmente desde los EE.UU., y otorgaba gran confianza a nuestros pilotos frente a las armas y sistemas de los aviones A-4 Skyhawk y Mirage III adversarios. Nuestro entrenamiento estaba enfocado para enfrentar una crisis con Perú, contra Mirage 5P y Sukhoi Su- 22.

La moral era alta. En nuestras tripulaciones existía muy bajo interés en cuanto al nivel de riesgo que significaba la posibilidad de enfrentar en forma simultánea un gran número de aviones ofensivos. Es decir, no era tema de preocupación.

El nivel de entrenamiento y alistamiento de toda la Escuadrilla era de primer nivel. Los pilotos estaban entrenados para efectuar operaciones diurnas y nocturnas de defensa aérea, como también misiones contra fuerzas de superficie.

Para mejorar el confort de los pilotos que esperaban en sus asientos eyectables durante las alertas, el padre de un oficial de la institución (Allué) diseñó y confeccionó unos toldos portátiles para dar protección ante el sol; grande y frustrante fue la sorpresa cuando, con la ventolera de una tarde, el famoso toldo voló sin control, dañando un plano de cola de uno de los aviones. Gracias al pronto apoyo del Ala de Mantenimiento, se logró recuperar la aeronave durante esa misma noche.

Además del calor en el día, el otro gran problema eran los típicos zancudos de ese sector de la capital, los que aparecían en las noches. Durante estas alertas nocturnas permanecíamos amarrados al avión y cubiertos con una frazada, sin el casco puesto, para disminuir las picaduras.

Considerando que las condiciones meteorológicas en la cordillera durante la tarde, el aumento de la turbulencia y los cumulonimbos principalmente sobre el sector oriente de la ciudad, más la posición del sol en el poniente y la visibilidad en Santiago reducida por bruma y el humo, se estimaba una baja probabilidad de posibles incursiones aéreas sobre el Área Metropolitana posteriores a las cuatro de la tarde. Eran estos los únicos momentos en que podíamos tomarnos un breve respiro.

Se efectuaron varias salidas mientras estuvimos en Santiago. Probábamos nuestra capacidad de reacción y efectividad general del sistema. En uno de esos vuelos, volando a 40.000 pies se visualizada todo oscuro hacia el sector argentino. En el caso de Santiago, siempre se mantuvo la actividad normal y cotidiana.

Así mismo, y en condiciones nocturnas, en varias oportunidades se dispuso la alerta Rojo 1 y el despegue del elemento preparado, generalmente por haberse detectado tráficos rápidos no identificados en las cercanías y trasgredido el límite político internacional. Sin embargo, al momento de estar en el aire los F-5E, los intrusos regresaban a su territorio, quizás por el hecho de visualizar la llamada dejada por nuestros aviones al momento del despegue. De todos modos, cuidábamos de emplear las tácticas adecuadas para no revelar nuestros procedimientos y movimientos propios; no debíamos caer en ninguna trampa.

¿Reglas de combate escritas? No había. Eso sí, se disponía de instrucciones muy escuetas del Comando de Combate frente a un encuentro real: “verificar que el avión hostil fuese una aeronave de combate y que ojalá cayera en territorio propio”. Sea lo que fuera que viniera, estábamos preparados.

GAV Hernán Gabrielli Rojas⁵⁶⁹
Cdte. Escuadrilla F-5E, Pudahuel, 1978

⁵⁶⁹ Entrevista realizada el 13 de junio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.



Comandante Gabrielli, en fecha inmediatamente posterior a la de los hechos relatados

§

Luego de haber sido instructor ayudante de Hawker Hunter, en 1977 ingresé a curso en material F-5E/F, recién llegado a Chile. Fue una instancia de aprendizaje muy exigente, en la base de Cerro Moreno. Incluía las últimas tácticas y procedimientos de origen, con instructores norteamericanos. Este avión nos proporcionó un gran avance, trajo mucha tecnología moderna y nos permitió hacer salidas diurnas y nocturnas de combate aéreo. La posibilidad de efectuar interceptaciones nocturnas nos dio interesantes capacidades tácticas.

Sin embargo, en 1978 cambió el centro de gravedad. La Fuerza Aérea, con absoluto sigilo, distribuyó los F-5E en el norte y en Pudahuel, en ambos casos para principalmente hacer misiones de caza defensa. A mí me tocó estar siempre en Santiago.

La pista de operaciones de Pudahuel era la calle de taxeo, pues la pista principal estaba en reparaciones para colocarle luces. Teníamos dos estrechos estacionamientos de cemento para operar los cuatro F-5E que se basaron en el aeropuerto. Para protegernos del sol, pusimos un toldo de protección sobre los aviones, afirmado con cemento en sus bases para que no se lo llevara el viento, tal como había ocurrido en una reciente oportunidad. Además, había unos camellones de tierra como medida de defensa pasiva, y ocupábamos una casa rodante como puesto de mando táctico. Lo más complicado de todo eran los zancudos de esa zona de la ciudad, una verdadera molestia.

Desde nuestras posiciones podíamos observar el brutal tráfico de carabineros y militares que iban al sur, los aviones de transporte de todo tipo que los llevaban salían tarde y volvían vacíos a media madrugada.

Los primeros despliegues fueron en septiembre y octubre. Hubo muchas salidas de práctica, mucho ejercicio con los F-5 y de comunicaciones. Hacíamos salidas todos los amaneceres y atardeceres, patrullando la cordillera; incluso, para despegar

más rápido, ocupábamos técnicas fuera de manual, saliendo a carretear con un solo motor.

En el segundo traslado fuerte, en diciembre, nos mantuvimos expectantes, cuidando nuestros recursos. Cada salida era muy concienzuda, hasta el último detalle. Recuerdo que teníamos un importante stock de misiles Sidewinder. La opinión común era que estábamos bien entrenados y motivados.

Las reglas de enfrentamiento cambiaron un par de veces. En un par de situaciones críticas, el propio comandante en jefe, el general Matthei, nos las dio directo en el cabezal. Él mismo estuvo en la zona de alerta con sus pilotos y mecánicos el día D. Había que ser muy cuidadosos y no caer en artimañas o trampas argentinas que les permitiera acusarnos de ser agresores.

Aunque en general el país no estuvo enterado de todo lo que realmente estaba ocurriendo, nuestra moral siempre se mantuvo muy alta y estábamos seguros de poder hacer un buen trabajo y cumplir así con nuestro deber.

GDA Osvaldo Sarabia Vilches⁵⁷⁰

§

En 1978 era el jefe del Grupo de Aviación N° 7, en Antofagasta, donde operábamos los cazas interceptores F-5E/F. Este sistema de armas, a pesar de estar afectado por la enmienda Kennedy, contaba con un alto nivel de disponibilidad, considerando que era un material nuevo que había sido adquirido con todos los equipos y herramientas especiales, y efectuado un buen entrenamiento a las tripulaciones y especialistas en mantenimiento.

Cuando escaló la crisis con Argentina, la idea general era no generar temor en la población por una posible guerra. Durante los preparativos no se debía alerta a la población ni alterar las actividades cotidianas.

En Cerro Moreno ya se contaba con una estación de radar que permitía efectuar instrucción y entrenamiento de las tripulaciones en el combate aéreo, tanto en condiciones diurnas como nocturnas, apoyados por controladores terrestres de interceptación. También realizábamos misiones aire-tierra.

Se dispuso el despliegue de una bandada de F-5E para realizar caza defensa desde el aeropuerto de Pudahuel. En Cerro Moreno se mantuvieron dos elementos en alerta. Todos los aviones poseían cañones y misiles AIM9-J, armamento aire-aire superior al que empleaban los aviones argentinos.

En ese tiempo se disponía de pocos radares para efectuar la vigilancia y dar la alerta ante un ataque adversario, lo que se suplía –en parte– por una red de observadores terrestres.

Los despegues para salir a interceptar se realizaban en muy corto tiempo, considerando que se ponía en marcha un solo motor; durante la carrera de despegue se encendía el segundo

⁵⁷⁰ Entrevista realizada en la AGA el 12 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

motor. ¡Pura adrenalina! Durante estas salidas se autorizaba el uso del armamento para efectuar el derribo de aeronaves hostiles.

Los carguíos tácticos eran pan de cada día, logrando tiempos récord en el carguío de armamento, combustible, oxígeno y otros, dejando listo el avión en no más de diez minutos. Mecánicos, armeros y otros especialistas realizaban un trabajo encomiable.

A pesar de estar en alerta, se efectuaban también salidas de entrenamiento y de prueba para verificar la afectividad de la defensa aérea, tanto en el norte como en Santiago, de día y de noche.

Eventualmente se sobrevolaban de noche ciertos sectores fronterizos a la velocidad del sonido, lo cual provocada el inmediato oscurecimiento de la ciudad o pueblo más cercano. Se pasaba mucho tiempo de alerta, las 24 horas. El cansancio de las tripulaciones era un tema.

Para Navidad, en Cerro Moreno se llevó al Viejito Pasucero taxeano en un F-5F desde el aeropuerto a la base donde estaban los niños de la villa militar. Sin embargo, a las pocas horas de la fiesta, hubo una alerta y todo se terminó abruptamente.

A mediados de enero la crisis bajó y las agrupaciones de alerta fueron regresando paulatinamente a Cerro Moreno, pero se fueron manteniendo elementos de alerta en Iquique y un buen tiempo después en Punta Arenas.

GAV Enrique Fernández Cortés⁵⁷¹

§

En 1978 cursaba el segundo año de Ingeniería de Armamentos y Explosivos en la Academia Politécnica Aeronáutica y era mi segundo año de subteniente.

Luego de transcurrido el primer semestre, en julio fuimos sorprendidos por la infausta noticia de que nuestro comandante en jefe, el general Leigh, había sido destituido de su cargo por el general Pinochet con la aprobación de los miembros restantes de la Junta.

De ahí en adelante, y ya asumidos con un nuevo mando institucional, a fines de julio fuimos convocados a una reunión en El Bosque donde se dio carta abierta para realizar todo tipo de preguntas, tanto de preparación bélica como de situación interna. Luego hubo, a lo menos, otras dos reuniones con toda la oficialidad de El Bosque y el mensaje directo fue que había que prepararse para lo que venía. Desde entonces, comenzamos un proceso de preparación mental y emocional; las clases y jornadas de estudio se mantuvieron como siempre. La consigna diaria de nuestros jefes fue la de mantener en alto la moral.

Casi sin darnos cuenta, las unidades internas de la base de El Bosque comenzaron sus preparativos y uno que no dejó de

⁵⁷¹ Entrevista realizada en la AGA el 20 de marzo de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

llamarme la atención fue el mimetismo que se adoptó para el antiguo hangar de la entonces Ala de Mantenimiento y el mimetismo de los aviones T-34 y T-37 de la Escuela de Aviación.

Recuerdo una gran reunión en el edificio Diego Portales, con la totalidad de los oficiales de la Guarnición de Santiago, militares, marinos y aviadores, presidida por el propio general Pinochet, quien nos entregó una breve visión de los acontecimientos que se estaban desarrollando con Argentina y recuerdo que fue bien claro cuando dijo que Chile respondería a cualquier afrenta. Los ánimos se notaban firmes en cada uno de los asistentes y algunos decían “llegó la hora”.

Ya cerca del mes de octubre se me dio a conocer el que sería mi lugar de movilización para cuando se dispusiera por el mando, el que sería el Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina. Mi camarada, el subteniente Daniel Barría también recibió la misma asignación.

Nuestra llegada al regimiento fue sorpresiva para el comandante de la unidad, pero nos recibió de manera muy afectuosa y nos hizo sentir como si esa unidad en la cual apenas llevábamos menos de una hora, hubiese sido siempre nuestra casa.

Junto a otros oficiales allí presentes, recibimos equipamiento de combate individual de cargo, casco de acero americano, fusil SIG con sus atalajes y la boina azul del regimiento. Una de las primeras asignaciones fue el resguardo de las antenas del sistema de comunicaciones Rayo y la instrucción de soldados del servicio militar obligatorio.

Poco después fui comisionado para ir a cargo de una columna de traslado de piezas de artillería antiaérea desde el regimiento al Grupo de Aviación N° 10, las que serían despachadas a Punta Arenas. La columna estaba compuesta por cinco camiones marca ENGESA tractando una pieza de artillería cada uno. El traslado se realizó alrededor de las cuatro y media de la mañana y el trayecto fue por la carretera San Martín, Renca, Las Rejas, Avda. Suiza y Cerrillos. No puedo dejar de indicar que, a nuestro paso, los pocos compatriotas que a esa hora circulaban por esas calles nos entregaban arengas de todo tipo con aplausos en más de una oportunidad.

El resto del tiempo de mi permanencia en el regimiento fue de apoyo en guardias y períodos de espera en el casino para cualquier actividad que pudiera presentarse.

Un momento álgido que se vivió fue una alarma de madrugada –cerca de las 05.30 horas–, la que nos hizo saltar rápidamente de nuestras camas y acudir de la misma forma a levantar la cuadra de soldados con su equipo y mandarlos a sus puestos asignados con el armamento correspondiente.

Alrededor de las siete y media se levantó el estado de alerta y se nos informó posteriormente que esta había surgido por la detección de un par de aeronaves desconocidas que supuestamente volaron desde el sur sobre la cordillera en las cercanías del límite y que luego, a la altura de Farellones, habían virado hacia el este, razón por la cual se había dispuesto el despegue de un par de elementos de caza-defensa F-5E desde Pudahuel.

Finalmente estuve más de un mes acuartelado en Colina para enfrentar lo que afortunadamente no ocurrió. Luego de esto, volví a la Academia Politécnica Aeronáutica, con la satisfacción de haber puesto todo mi empeño en hacer las cosas bien y haber servido a mi país.

Subteniente Lionel Zepeda Lamiothe⁵⁷²
Promoción 1974-1976 Escuadrilla John Wall

- Otros medios aéreos en Santiago

A la misma fecha, había también otros aviones operacionales, entre ellos tres T-41, dos Cessna 182, un Cessna 206 y un Beechcraft C-50, generalmente asignados a la Escuela de Especialidades. En El Bosque también quedaban varias unidades de Mentor y T-37B/C⁵⁷³, en distintas condiciones operacionales, pero dispuestos para el vuelo. Sobre todo, media docena de los T-37 estaban programados para efectuar operaciones ofensivas nocturnas cruzando los Andes, acompañados de un Beechcraft 99A del Grupo N° 11 pintado de negro mate, el que operarían como avión bengalero.



Aunque hecha años después de la crisis de 1978, la imagen muestra a algunos T-37B que conservan el esquema de camuflaje adoptado durante ese año

En 1972 estuve en el Grupo N° 2, en Quintero, esperando cupo para pasar a volar Hunter. Pero hubo problemas con los Vampire y debí esperar. Entonces pasé a Grumman HU-16B. En 1973 fui destinado a la Escuela de Aviación por las necesidades que había de instructores y pilotos. En esta época se hacía mucha instrucción en el norte del país. Nuestras mejores bases estaban en Cerro Moreno y Los Cóndores, pero había poca infraestructura, poca artillería antiaérea, todo era muy precario.

Cuando los T-37 de El Bosque iban al norte, y además de la instrucción habitual, realizábamos mucho entrenamiento táctico con bombas y cohetes. Sin embargo, lo cierto era que el avión no estaba hecho para el ataque, pues era muy limitado. Su escasa capacidad de combustible era un pequeño drama. En general,

⁵⁷² Colaboración escrita hecha llegar a la AGA, editada.

⁵⁷³ Los partes diarios de diciembre de 1978 mencionan seis T-37C en rotativa de vuelo y tres fuera de rotativa.

esta aeronave solo servía para instrucción, pero sus instructores tenían mucha experiencia táctica, lo que balanceaba un poco las cosas.

En 1978 tuvimos entrenadores T-37 desplegados en Temuco y Santiago, listos para la acción. Ese mismo año, los Mentor fueron a operar desde Villarrica. La Fuerza Aérea artilló todo lo que volaba. El T-37 tenía una mira brasileña RF01, y llevaba bombas de 250 libras.

Toda la gente estaba muy compenetrada, y los pilotos civiles en el sur nos apoyaron al máximo. En un principio los pilotos civiles nos llevaban en sus propios aviones a realizar misiones de reconocimiento, especialmente a los pasos fronterizos donde deberíamos atacar. Los pasos, los caminos, las rutas, las salidas, etcétera.

Anecdóticamente en esto del rol de los T-37, como los DC-6 del Grupo N° 10 también tuvieron un acondicionamiento con diseño de ingeniería para lanzar bombas de guerra. Los T-37 les formaban para filmar las prácticas de lanzamiento. Este especial dúo operaba desde Los Cerrillos.

En diciembre de 1978 estaba en El Bosque y me asignaron como tripulación de T-37. Mantuvimos seis de estos entrenadores artillados listos en los cabezales con la misión de atacar un importante aeródromo adversario. Si había ataque a Chile, teníamos que dirigirnos de inmediato hacia nuestro blanco; si el caso determinaba que esto ocurriera de noche, iríamos con un Beechcraft 99A bengalero, pintado de negro.

Nuestras mayores alertas eran en las madrugadas y atardeceres. Recuerdo que, en diciembre, un carguero extranjero C-46 se estrelló en la cordillera y hubo que activar el SAR, por parte de ambos países. Yo mismo crucé la cordillera en T-37 y entré en ásperos diálogos con los controladores aéreos argentinos, prevaleciendo el aspecto humanitario del despliegue. El cruce de la cordillera fue muy agreste, difícil. No se veía fácil la misión.

Ni el país ni la Fuerza Aérea estaban preparados para la guerra, aunque el general Matthei se manifestó como un gran estratega. Ciertamente nos habríamos visto extremadamente complicados, por decirlo de alguna manera, pero no teníamos miedo; solo debíamos hacer nuestro trabajo. Todo fue una gran lección.

GDA Ricardo Ortega Perrier⁵⁷⁴

§

En febrero de 1974 ingresé a la Escuela de Aviación, egresando como subteniente a fines de 1976.

En 1978 estaba en la Escuela de Especialidades, esperando ser asignado a la Escuela Táctica en el norte. A mitad de año volví a la Escuela de Aviación, por la crisis con Argentina.

⁵⁷⁴ Entrevista realizada en la AGA el 8 de mayo de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Allí pude observar la abrupta salida del general Leigh, lo que causó gran impacto en la institución. Afortunadamente, todo lo que ocurrió después fue muy ponderado, con mucha capacidad de la Fuerza Aérea y su gente, incluso los directamente afectados, como el propio general Leigh, para adaptarse rápidamente a las nuevas circunstancias.

El año de la crisis con Argentina, muchos de los medios de la Fuerza Aérea no eran los adecuados para el combate que podría venir. Todos debimos aprender muy rápido, incluso los instructores. Fue una época intensa, de grandes experiencias, de gran aprendizaje en muchos aspectos. Hubo que adecuar equipos, procedimientos, tácticas, fue un gran trabajo en equipo.

Formamos una unidad de combate en El Bosque, con aviones de entrenamiento Cessna T-37. Deberíamos hacer ataque nocturno, pero ciertamente no teníamos ni el entrenamiento ni los medios ideales. Debimos abocarnos a largas jornadas de estudio y preparativos.

No todos los T-37 tenían buenas miras de tiro. También tuvimos que repintarlos de su color escuela blanco-naranja a un camuflado. Hubo que practicar con un avión iluminador de blancos, con el cual existía mucha coordinación. Las alertas las pasamos sentados y amarrados al avión, cargados con bombas, listos para salir, con la alerta de Rojo 1 activada y con gran adrenalina. Nuestro personal estaba dispuesto a todo y su denodado trabajo fue su principal testimonio.

Aprendimos mucho de la crisis. Muchas de las experiencias que obtuvimos luego se aplicaron en la zona más débil - Punta Arenas-, base que fue debidamente fortalecida. Esto fue una especie de 'Proyecto Herencia', donde quisimos consolidar lo vivido en 1978, siempre tratando de operar en tiempos de paz con parámetros reales, exigentes, de apego a la realidad de las operaciones.

GDA Jorge Robles Mella⁵⁷⁵

§

La graduación de nuestro curso John Wall en diciembre de 1976 en la Escuela de Aviación de casi un centenar de subtenientes, fue presidido por las más altas autoridades del país. En esos años fueron promociones de un gran número de oficiales, especialmente rama del aire, es decir pilotos. La razón era muy simple y palpable: se estaba próximo a celebrar el centenario de la Guerra del Pacífico, y Perú, a través de una constante política del gobierno, se había embarcado en una renovación y potenciamiento de su poderío militar. Su objetivo sería, posiblemente, recuperar la ciudad de Arica y asegurar una frontera militar en la quebrada de Vitor.

Ante esa amenaza, en junio de 1975 la FACH recibía los primeros A-37B Dragonfly y luego una bandada de aviones F-5E

⁵⁷⁵ Entrevista personal realizada en la AGA el 7 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Tiger II. Estando en el último año de cadete y volando instrucción básica en avión T-34 Mentor en la base área Cerro Moreno (Antofagasta), una tarde nublada y con su típica bruma presenciamos la llegada y aterrizaje de la primera bandada de los F-5E. Se estacionaron en la losa del aeropuerto. Por supuesto, solo los miramos desde el segundo piso del edificio terminal. Toda el área estaba muy resguardada.

En ese memorable momento recordé que en varias ocasiones se nos destacaba que éramos una promoción muy afortunada. Tendríamos la oportunidad de volar aviones de combate nuevos, con gran capacidad de carga táctica, a velocidad superior al sonido, con radar a bordo y misiles aire-aire. Para nosotros toda una aventura que, debo reconocer, se veía lejana. Sin embargo, en un par de años realizaría mi curso táctico en A-37B y posteriormente me desempeñaría como piloto de F-5E.

La llegada del flamante material de vuelo, además de radares terrestres, comunicaciones y otros sistemas, era el motivo de fondo de haber sido un curso con más de doscientos cadetes al ingreso. Se requerían dotaciones de pilotos, oficiales de defensa aérea, ingenieros, técnicos y de administración para tripular, operar, mantener y sostener la incorporación de las nuevas capacidades de combate y de apoyo, con la finalidad de contrarrestar el desbalance de fuerzas y contribuir a la disuasión frente al país del norte.

Durante el año 1977, como subtenientes nos mantuvimos en la Escuela de Aviación y realizamos el curso avanzado en el avión jet T-37. Ese avión de instrucción nos permitió adquirir mayores habilidades y experiencia en acrobacia, formación, navegación de bajo nivel, vuelo nocturno, misiones de traslado a la zona norte, etc. Es más, en la última parte del curso realizamos la etapa de vuelo por instrumentos, la cual nos entregó habilidades y conocimientos para volar en condiciones meteorológicas adversas y con mal tiempo. Finalmente, fuimos investidos como Pilotos de Guerra y lucimos orgullosos la piocha roja. Algunos camaradas no alcanzaron los requisitos para completar el curso y fueron reasignados a otros escalafones y especialidades. Todos éramos necesarios para lo que se avizoraba.

A inicios del 78, varios compañeros fuimos seleccionados para el área de combate y destinados a la Escuela de Especialidades. Los cupos para realizar curso táctico estaban copados por las promociones anteriores, que también habían sido de un gran número de oficiales rama del aire. En nuestra primera unidad, asumimos distintos puestos como jefes de cursos de alumnos, de secciones, ayudantes, etc., además de iniciar el curso de vuelo en las aeronaves de dotación de la Escuela -los T-41 y L-18- aviones monomotor de ala alta. Si bien eran aviones básicos se nos permitía mucha libertad y posibilidad de adquirir experiencia de vuelo, realizado misiones de enlace y comisiones al norte y sur del país. A los pocos meses, los cuatro primeros compañeros más antiguos fueron destinados al Grupo N°8 en la base aérea Cerro Moreno Antofagasta, para realizar curso táctico en DH-115 Vampire. Fue todo una algarabía y la celebración duró toda la noche. A ellos les

correspondería participar desde la base aérea Calama en la defensa del espacio aéreo y apoyo a las fuerzas terrestres. Cada vez era más alta la posibilidad de volar y ser parte de las tripulaciones de combate.

En ese tiempo, las noticias sobre los problemas limítrofes con Argentina en el área del Beagle y las islas denominadas del Martillo, eran cada vez más preocupantes. Argentina no había reconocido el fallo del laudo arbitral de la reina Isabel y se desarrollaban una serie de gestiones a nivel diplomático para lograr un entendimiento.

El 24 de julio vino la destitución del general Gustavo Leigh. No entendíamos mucho los motivos del cambio. Durante la tarde fuimos convocados al cine El Bosque y el general Fernando Matthei marcó el nuevo rumbo. Esa noche, junto a otros compañeros fuimos a saludar al general Leigh, a su casa, estaba acompañado de muchas personas. Nos recibió muy amablemente y explicó brevemente lo que había sucedido. Su conclusión fue que lo más importante era que la Fuerza Aérea continuara como institución independiente. Sus palabras de lo acontecido y visión desinteresada, privilegiando los intereses de la institución, me dejaron tranquilo y convencido de que, ante todo, éramos servidores a nuestra institución.

Ya en septiembre del 78, la relación con Argentina estaba cada vez más tensa. Un nuevo grupo de compañeros fue designado para participar en la activación de una unidad aérea con aviones T-25 en Puerto Montt. El avión era muy similar al T-34, podía portar ametralladora y lanzar bombas de guerra o cohetes, además de disponer de un tercer asiento para un radio operador. En los momentos más complejos, operarían desde el aeródromo de Coyhaique en apoyo de las unidades terrestres que defendían la zona. Solo quedamos ocho pilotos esperando a ser destinados a fines de año al Grupo N° 1 para realizar el ansiado curso táctico en A-37.

Corría el mes de octubre. De pronto, se nos dispuso una comisión al norte. Los ocho fuimos al Ala N° 4, base aérea Los Córdobes, Iquique. En la base estaban los Grupos N° 1 y N° 4, con los atrayentes y relucientes aviones A-37. Se respiraba adrenalina y espíritu de combate. Todo el mundo portaba armamento y sabía exactamente su misión, no tan solo para el caso de una guerra en el frente norte, sino también para actuar en el Teatro de Operaciones Austral. La tarea para nosotros fue integrar las tripulaciones de combate de A-37 como copilotos, derivado de la carencia de estos, aclarando el sector derecho del avión a fin de detectar posibles aviones enemigos que amenazaran a la bandada, como también realizando reconocimiento visual. De vez en cuando “agarrábamos caña”, aprovechando de volar y sentir el poderío del Dragonfly.

Eran misiones con un alto nivel de exigencia y realismo. Los blancos simulados estaban diseñados y construidos en forma muy cercana a los establecidos en la planificación de guerra. Así mismo, durante la navegación al objetivo, gran parte de ella se realizaba en bajo nivel para evitar ser detectados por radares; no

obstante, normalmente éramos interceptados por otros A-37B, o aviones F-5E o Hawker Hunter de los Grupos N° 7 y N° 8. Fue una gran experiencia que nos permitió, en un breve tiempo, comprender la complejidad de la planificación y ejecución de operaciones contra fuerza aérea y de apoyo aéreo estrecho. Quedamos muy impresionados y satisfechos con lo aprendido.

De regreso a la Escuela de Especialidades comenzó toda una nueva planificación y reorganización de las actividades de fin de año. Lo primero, asegurar la graduación de los alumnos, siendo algunos seleccionados para realizar curso de Observadores Terrestres. Varios de ellos, durante el período más álgido de la crisis, integraron los puestos de “sapo” en las cercanías del límite político internacional -tanto en la zona central como austral del país- ejecutando una labor encomiable y digna de elogios.

En la base aérea El Bosque se implementó un sistema de defensa aérea. Se instalaron puestos de observación, piezas de artillería antiaérea en puntos sensibles, trincheras y la sirena en la copa de agua. En cuanto a los aviones de la Escuela de Especialidades, estábamos preparados para desplegarlos al aeródromo de Rancagua apenas esto fuera ordenado, a fin de cumplir desde ese lugar misiones de patrullaje de frontera y de enlace. En un momento, cada uno redactó su testamento. Como se podrá imaginar, no era mucho nuestro patrimonio; sin embargo, fue un instante inolvidable.

La tensión fue subiendo cada día más hacia fines de año. Los solteros comenzamos a permanecer acuartelados en las bases. Los permisos y feriados fueron suspendidos. En la primera semana de diciembre algunos fuimos asignados a la Escuela de Aviación con una nueva tarea: integrar como copilotos las tripulaciones de combate de la escuadrilla de aviones T-37 dispuesta en la base aérea El Bosque. Esta vez, además de aclarar el área de responsabilidad, volaríamos con visores nocturnos de primera generación que, esencialmente, eran aumentadores de luz. Toda una revolución tecnológica en aquellos tiempos. Con algún nivel de luminosidad de luna o desde tierra, se facilitaba la identificación de contornos de cerros, ubicación y límites de una ciudad, ejes de carreteras e infraestructura de grandes volúmenes, en tonos de verde y negro, sin profundidad. Es decir, nos permitía evitar colisionar contra una montaña -a la que llamábamos ‘cuesco’, o saber si estábamos en las inmediaciones o sobre un objetivo de dimensiones, como por ejemplo una base.

La Escuadrilla de T-37 tenía como misión realizar operaciones contra fuerza aérea ofensiva, entre otras. Es decir, su propósito principal era degradar la capacidad de combate de las unidades aéreas desplegadas frente a la Región Metropolitana. Cada avión portaba dos bombas Mk.81 de propósito general, con sus respectivas espoletas graduadas según el tipo de blanco asignado para lograr el efecto requerido de fragmentación o penetración. La navegación sería en formación, idealmente en condición nocturna, con el propósito de disminuir la posibilidad de ser interceptados por la caza defensa adversaria y, además, aumentar la capacidad de supervivencia ante el accionar de la artillería

antiaérea, la cual podría ser bastante efectiva durante un ataque diurno, teniendo presente la baja velocidad y maniobrabilidad del T-37.

Para obtener la ubicación e identificación del blanco seríamos apoyados por un avión bengalero, en forma similar a algunas misiones de bombardeo realizadas por la Royal Air Force (RAF) durante la Segunda Guerra Mundial. Un bimotor Beechcraft 99 Alfa haría esa misión, considerando su capacidad de navegación diurna y nocturna muy precisa para la época, permitiéndonos llegar sobre el objetivo previsto. Breves minutos antes de los T-37, el 99A lanzaría las bengalas a través del acceso de la tripulación, y para facilitar esta acción la aeronave volaba sin su puerta. Las bengalas aéreas, de potente capacidad lumínica, se activarían a un determinado tiempo, permaneciendo encendidas un lapso suficiente para facilitar el ataque de todos los aviones.

Tanto durante la fase de navegación como en el ataque, la tarea de los copilotos sería trascendental, inicialmente contribuyendo a mantener el rumbo planificado y evitar colisionar con las montañas. Luego, apoyando la ubicación e identificación del blanco asignado, como también evitando la desorientación espacial durante las maniobras de ataque y de evasión.

Como se puede observar, era una misión que requería gran coordinación, precisión e integración de diferentes medios y factores para lograr el objetivo. En síntesis, de alto riesgo. Entre ellos la meteorología, aspecto no menor, considerando que en esos años los pronósticos del tiempo no eran tan acertados. Se volaría sobre uno de los sectores cordilleranos más altos, seguramente con fuertes vientos y turbulencias. Además, no se contaba con la iniciativa de escoger el momento más favorable para ejecutar la operación.

Después del 12 de diciembre, aproximadamente, se comenzó a subir el grado de alerta a las tripulaciones. En varias oportunidades efectuamos la revisión de la planificación y exposición ante más de algún jefe. Eran largas reuniones donde se discutía el detalle de la operación y de cómo actuar ante múltiples imprevistos, generándose, en oportunidades, más de una acalorada discusión o aclaración. En mi caso, solo observaba y trataba de comprender cabalmente cuál era mi papel y de realizar lo encomendado de la mejor manera.

Las dotaciones de mecánicos, armeros y especialistas de mantenimiento estaban constantemente ejecutando carguños tácticos y verificando el correcto funcionamiento de los sistemas de las aeronaves. Nada quedaba al azar. Diariamente las tripulaciones de combate realizábamos briefings de meteorología y actualización de la situación de inteligencia, evidenciándose que en cada momento se vivía más claramente la inminencia de una guerra con Argentina. Inclusive, no se descartaba una hipótesis bélica con los tres países limítrofes en forma simultánea.

Las alertas Rojo 1 cada vez fueron más frecuentes. Varias horas antes del amanecer y del atardecer se disponía la máxima alerta, al ser los momentos de mayor probabilidad de sufrir un ataque.

Por aquellos días, entre el 19 y 20 de diciembre, todas las tripulaciones asistimos a un briefing con el general Pablo Saldías Maripangue, quien realizó un sucinto resumen de la crisis del Beagle, destacando que no se había logrado acuerdo en las negociaciones y solamente quedada la opción de uso de la fuerza, resaltando que Chile mantendría una posición defensiva. Acto seguido nos arengó a cumplir con la misión dispuesta y sagrado juramento... 'hasta rendir la vida si fuese necesario'. Fue un momento muy notable. Se siente el pecho henchido, el corazón palpita y se experimenta una seguridad absoluta sobre la misión a realizar. Ya no existen vacilaciones, pues para ello me había preparado y entrenado. Solo aguardar el cambio de alerta a Rojo 1 y la esperada orden 'despegue, despegue, despegue'.

GBA (A) Juan José Soto Palomino

3) ZONA ESPECIAL DE OPERACIONES TEMUCO

Como ya se dijo, algunos grupos de aviación que se habían constituido de emergencia en el norte para cumplir misiones de apoyo para el Comando Aerotáctico, con motivo de la crisis del Beagle fueron desplazados hacia la zona sur. Así fue como las unidades de instrucción dotadas con T-34 y T-37 fueron reubicadas y asignadas al Ala N° 5 (Cuartel General en El Tepual, Puerto Montt), aunque su zona de operaciones en concreto sería el área cercana a la ciudad de Temuco, como dan cuenta los relatos de los oficiales que estuvieron al mando de ellas. De esta forma, al 22 de diciembre la distribución era la siguiente, sin incluir en la enumeración los cuantiosos medios civiles que debían asumir misiones de patrullaje, observación y tareas especiales⁵⁷⁶:

- Temuco, el Grupo N° 14, con nueve T-37B operativos⁵⁷⁷;
- Villarrica, el Grupo N° 15, con veinticuatro B45 (T-34) operativos;

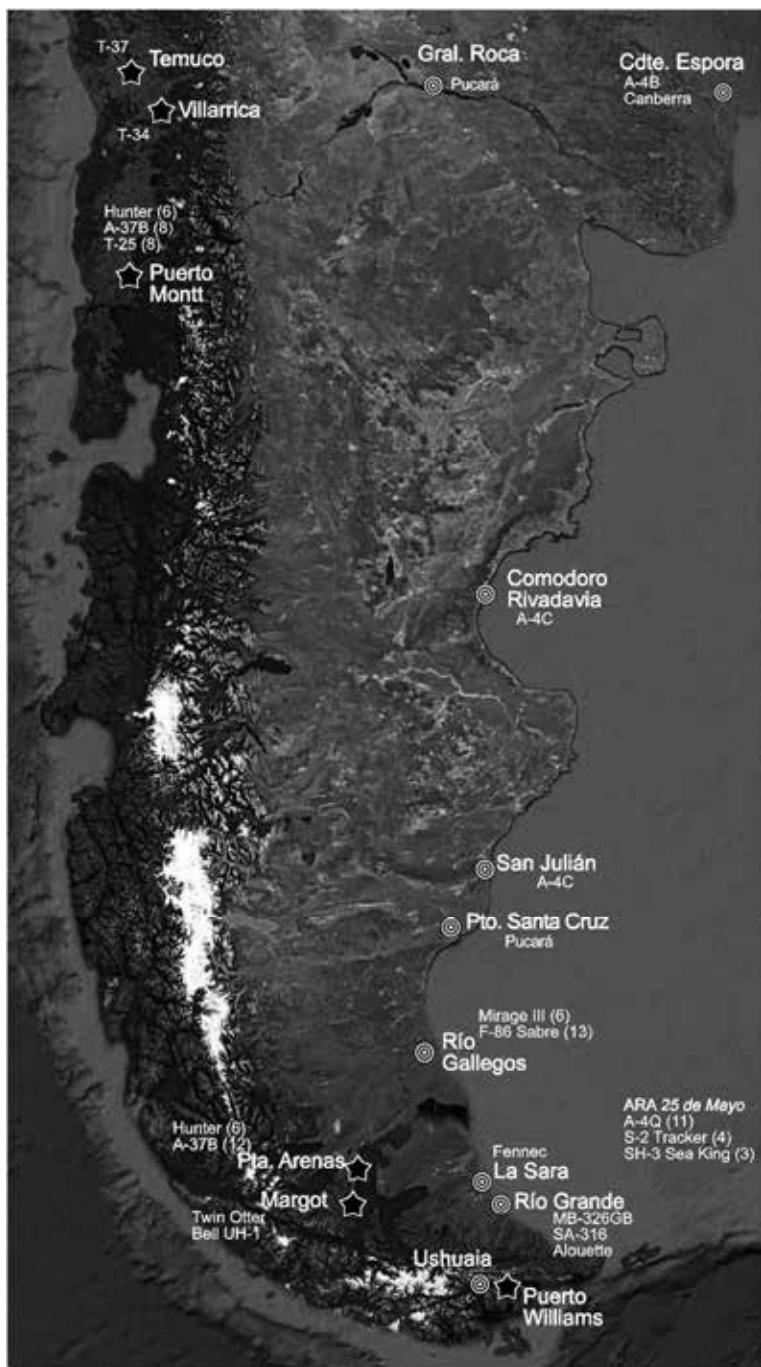
Estas unidades tácticas entrarían a la batalla *representando* a la Escuela de Aviación. Los reactores T-37B estaban adaptados para llevar bombas de 250 libras o cohetes, y los B45 (T-34) iban artillados con ametralladoras subalares calibre 7,62mm (.30) o lanzacohetes.

Su zona de operaciones sería conocida como ZONA ESPECIAL DE OPERACIONES TEMUCO (ZEOT) bajo el mando del coronel de aviación (A) Renato del Campo Santelices, quien era el director del instituto formador de oficiales.

Además –y cabe repetirlo–, estos aviones estaban mayormente destinados a tareas de apoyo a las numerosas fuerzas de superficie de la IV División del Ejército de Chile posicionadas entre Temuco y Aysén, especialmente frente

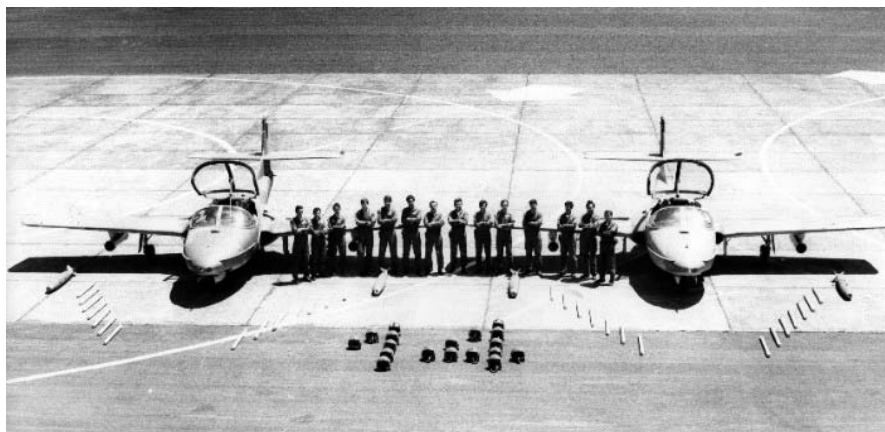
⁵⁷⁶ PARTE DIARIO DE AVIONES / DESPLIEGUE DE AVIONES, 22 de diciembre de 1978, EMGFA, Comando de Combate.

⁵⁷⁷ Los partes diarios de diciembre de 1978 hablan de nueve T-37B comisionados.



Dispositivos aéreos en Teatros Sur y Austral, diciembre 1978 (autor)

a lo que se preveía serían importantes fuerzas terrestres argentinas del Tercer Cuerpo de Ejército que ingresarían a Chile por diversos pasos fronterizos. También estaba considerado que algunos aviones ejecutarán misiones contra determinados blancos de superficie situados en territorio adversario, operando al límite de sus respectivos radios de acción. Ciertamente eran aeronaves que habían sido concebidas y adquiridas para cumplir con tareas propias de los procesos de instrucción básica y avanzada, pero la necesidad y los requerimientos del momento determinaron ordenar esta forma de empleo. La política de la Fuerza Aérea era que todo lo que volara debía forzosamente aportar al esfuerzo bélico. El caso de los T-34 y T-37B había sido ejemplar en esta filosofía, pues desde hacía muchos años que su artillado había sido estudiado y concretado por los sucesivos mandos⁵⁷⁸.



Aviones T-37B y sus tripulaciones, del Grupo de Aviación N° 14 (L. Van de Wyngard)

Por su parte, el Grupo de Aviación N° 3, especialista en la operación de helicópteros y cuya base habitual estaba precisamente en Maquehue, Temuco, volaría desde esta misma localidad, aunque en determinados momentos sus medios aéreos fueron operados desde Lonquimay, siendo, además, un par de sus Bell UH-1H enviados a Punta Arenas, a reforzar los activos de esta zona. Por su parte, los seis nuevos helicópteros Aérospatiale SA.315B Lama llegados a Chile el 8 de abril de 1978⁵⁷⁹, operarían asignados a las unidades desplegadas en el norte del país.

Importancia fundamental en el escenario que eventualmente tendría lugar en esta zona del país tendrían sin duda los controladores aéreos

⁵⁷⁸ Los orígenes de la idea de artillar a los T-34 y T-37 con ametralladoras externas, bombas o cohetes se remontan a lo menos a 1968, cuando la DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO dependiente de la CJFA se abocó al estudio con fines experimentales del artillado de los aviones Mentor de la Escuela de Aviación. Muy pronto, el estudio abarcaría los aviones T-37B, de la misma Escuela. Luego de varias vicisitudes, hacia la segunda mitad de los años 70 surgieron los PROYECTOS SAETA y FLECHA, para hacer de este proceso de artillado en ambos tipos de aviones una constante.

⁵⁷⁹ Oficio de 5 de abril de 1978, INFORMA SOBRE LLEGADA DE HELICÓPTEROS LAMA, del Comando Logístico al EMGFA.

adelantados que la Fuerza Aérea decidió desplegar en diversos sectores del límite internacional, habida consideración de que las fuerzas terrestres nacionales deberían ser apoyadas en su defensa de los pasos fronterizos por constantes salidas de apoyo aéreo estrecho de los aviones desplegados en las inmediaciones, las que por su propia naturaleza deberían ser milimétricamente coordinadas para evitar fuego fratricida.



En 1977 fui jefe del Departamento de Planes, Dirección de Operaciones, del Estado Mayor General.

En la medida que la situación con Argentina se fue haciendo más complicada, como medida de precaución, entre otras, comenzamos a trasladar municiones y pertrechos desde el norte hasta la zona central del país, para estar en mejores condiciones de abastecer frentes simultáneos.

En 1978 fui designado subdirector de la Escuela de Aviación. La planificación de la Fuerza Aérea decía que este instituto debería formar dos unidades tácticas con los medios humanos y materiales que tuviera asignados. En tal sentido, me dediqué a crear y poner por escrito todos los documentos anexos de las áreas de personal y logística que fueran necesarios para que dicha planificación de despliegue pudiera ejecutarse de la mejor manera.

La Escuela operaba los T-34 y los T-37. Con los T-37 hacíamos regulares despliegues hacia Iquique con los alumnos a punto de egresar, para hacer una campaña pretáctica, en la cual hacíamos salidas de ataque a tierra con bombas y cohetes. Esta instancia servía para poner fin a años de estudio y también para hacer una primera selección de los cadetes para las áreas a las que serían destinados.

El cambio de mando que enfrentó la Fuerza Aérea en julio de 1978 no provocó movimientos en la Escuela, fueron jornadas tranquilas.

Luego, con la idea de poner a punto a las unidades de la Escuela para sus eventuales misiones de guerra, tuvimos

reuniones con el general Matthei en las cuales se decidió camuflar los aviones que participarían en los despliegues. Una vez hecho esto en el Ala de Mantenimiento, los Mentor formaron el Grupo N° 15, para ser desplegados a Villarrica, y los T-37 dieron forma al Grupo N° 14, el que iría a Temuco, a las instalaciones donde entonces operaba el Grupo N° 3, unidad que volaba los helicópteros de la Fuerza Aérea. Las tripulaciones de los aviones de la Escuela estuvieron formadas por los oficiales que actuaban como instructores de dichas aeronaves.

En Temuco nos recibió el general Maza, quien se había preocupado de levantar unas cabañas que serían ocupadas por el personal de mantenimiento y de apoyo terrestre. Los oficiales pasamos a ocupar las dependencias del casino de la base de Maquehue. También dispusimos de algunos espacios propios del terminal civil del aeropuerto. Apenas llegamos, los aviones fueron preparados y artillados.

Nuestras operaciones desde entonces fueron bastante normales. Nos preocupamos de estar permanentemente en actividades, en poner en práctica planes de mantención de eficiencia operativa y en conocer todas nuestras rutas de aproximación y escape de las zonas donde deberíamos operar. Como unidad táctica, nuestra tarea principal sería impedir que fuerzas militares extranjeras ingresaran a Chile por nuestra zona de operaciones, y debíamos también prestar apoyo aéreo estrecho a nuestras propias fuerzas de superficie según fuera requerido.

Las alertas nos llegaban directamente desde Santiago. De todos modos, permanecíamos amarrados a los aviones y con estos debidamente artillados con cohetes o bombas Mk.81 de 250 libras.

La moral de nuestra gente nunca decayó. Había aceptación en cuanto a lo que era necesario hacer. Personalmente, estaba seguro de estar cumpliendo con mi deber, que era para lo que había ingresado a la Fuerza Aérea. También estaba confiado en que, siendo Argentina el país que debía dar el primer paso, no la tendría fácil en materia de consecuencias internacionales por este mismo hecho.

GBA (A) Pedro Quinteros Sprovera⁵⁸⁰

§

En 1978 era comandante del Grupo de Instrucción de la Escuela de Aviación. Hasta comienzos de este año, la principal preocupación era la situación en el norte del país, pero los problemas con Argentina avanzaron rápidamente. Como medidas de preparación de la Escuela para la crisis, en el primer semestre se hizo un curso táctico acelerado a quienes ya eran instructores de T-37 y que por diversas razones no habían hecho un curso similar antes. Aproximadamente el 19 de octubre debimos desplegarnos hacia el sur.

⁵⁸⁰ Entrevista realizada en la AGA el 4 de julio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Me tocó hacerme cargo del Grupo de Aviación N° 15, compuesto por un conjunto de veinticuatro aviones T-34 Mentor que debían desplazarse a operar desde Villarrica y también Pucón. Una vez en Villarrica, operamos desde el hangar del club aéreo local. Un aserradero muy cercano a la pista sirvió como puesto de mando y sala de operaciones. El personal de mantenimiento y armeros alojaron en el colegio del Vicariato de La Araucanía, gentilmente facilitado por el obispo de la zona, y los oficiales lo hicimos en el centro recreacional del Banco del Estado.

Apenas llegamos a Temuco, fui hasta Puerto Montt a presentarme ante el general jefe del Ala N° 5. Este oficial nos recibió muy bien, aunque de inmediato nos dijo que deberíamos operar en forma autónoma desde nuestra base, por lo que nos constituyó como zona especial de defensa o de operaciones. Esta zona especial estaría al mando del coronel de aviación Renato del Campo Santelices, quien era el director de la Escuela de Aviación. De esta forma, en Temuco operarían helicópteros del Grupo N° 3, los T-37 de la Escuela encuadrados en el Grupo N° 14, y nosotros en Villarrica y Pucón como Grupo N° 15.



Una vez instalados en nuestras nuevas bases, hubo muy buena comunicación con las autoridades militares de Valdivia, con quienes trabajaríamos muy estrechamente. De esta forma, quedó establecido que deberíamos desempeñar las tareas propias que nos asignara la Fuerza Aérea y también las que nos solicitara el mismo Ejército en la zona, especialmente ataque a fuerzas de superficie y apoyo aéreo estrecho. Tuvimos gran coordinación con los militares, operando con nuestros propios controladores aéreos adelantados y aviones civiles.

Nuestras áreas de operaciones quedaron determinadas entre las localidades de Pino Hachado y paso Puesco o Mamuil Malal.

Teníamos veinticuatro pilotos, uno para cada Mentor. Como muy pocos de ellos habían tenido experiencia táctica, decidimos hacer en terreno un minicurso. La institución nos proveyó muy rápidamente las mismas miras de ataque que empleaban los A-37B, las que servían para el empleo de bombas y cohetes.

Todos los aviones recibieron dicho equipo, el que instalamos en el marco de la cabina con un ajuste hecho en madera. Del mismo modo, llegaron a Villarrica pilones y armamento suficiente para todos los aviones. Así, dispusimos rápidamente de seis bandadas de Mentor en condiciones de ser empleados en combate.

El curso que impartimos en terreno consistió en navegación y formación táctica, navegación de bajo nivel, reconocimiento de todos los pasos cordilleranos, tiro de ametralladoras (teníamos cuatro aviones equipados con esos equipos), tiro de cohete SBAT 37 y bombas BDU de ejercicios. Como municiones de guerra teníamos bombas EXPAL 70 y cohetes SBAT 70.

También hicimos un polígono de tiro en el faldeo weste del volcán Villarrica, en unos caminos de lava donde dibujamos con cal varias figuras del tamaño de camiones y tanques, sobre las cuales hacíamos puntería.

El T-34 se mostró como una excelente y estable plataforma de tiro a 180 nudos, muy preciso a mil metros, picando desde los 8.000 pies en ángulos de 30 grados. Mantenía una alta velocidad de crucero, mayor a la que empleábamos en nuestras tareas habituales de escuela en El Bosque.

Para demostrar nuestra presencia frente a los argentinos, usualmente sobrevolábamos la frontera y hacíamos tiro en terreno chileno. En general, trabajamos en toda la zona entre Pino Hachado y Puyehue, y alcanzamos muy buenas capacidades para hacer hostigamiento aéreo en todos los pasos cordilleranos. Volábamos frecuentemente, teníamos buenas cantidades de combustible y armamento, y también dispusimos de adecuada independencia operacional desde el momento en que no estábamos sujetos a las mismas alertas que tenían, por ejemplo, los aviones de combate que operaban desde Puerto Montt.

El señor Zerené, alcalde de Villarrica, nos apoyó mucho. Igualmente lo hicieron los civiles que circulaban habitualmente entre Chile y Argentina, quienes a menudo nos entregaban valiosa información.

La moral de la gente fue un aspecto a destacar, tanto del personal de apoyo como de los pilotos. Todos sabían qué tareas hacer y no hubo problemas de ánimo ni fallas profesionales. Además, los veinticuatro aviones estuvieron siempre totalmente operativos, no tuvimos accidentes, todas las aeronaves estaban artilladas y en vuelo respondían satisfactoriamente. Todo el trabajo de adaptación de cargas tácticas se hizo in situ, lo que habla muy bien de las capacidades de nuestros técnicos.

Las cosas se mantuvieron en cierta tensión hasta el momento mismo en que nos avisaron que podíamos volver a Santiago. Esto ocurrió el 31 de diciembre, día en que las seis bandadas retornaron a El Bosque, apoyadas por dos cargueros C-47 que se llevaron todas nuestras cosas.

Una de las principales enseñanzas obtenidas fue que una fuerza aérea siempre debe estar en condiciones de combatir. Para esto, es necesario no interrumpir los cursos tácticos luego de egresados de la Escuela de Aviación, para mantener a nuestras tripulaciones debidamente entrenadas, ya que este proceso

no es fácil ni barato. Nosotros en ese año sorteamos bien la instancia debido a lo que improvisadamente hicimos con los T-37 en Temuco y con los T-34 en Villarrica, pero no porque hayamos tenido éxito esto dejó de ser una improvisación.

CDA (A) Joaquín Urzúa Ricke⁵⁸¹

§

En 1975 comenzamos a operar tácticamente el Cessna T-37 en Iquique, aprovechando los vuelos de instrucción que efectuaba la Escuela de Aviación hacia el norte del país. Como parte de este trabajo, en esas ocasiones nos entrenábamos habitualmente disparando cohetes brasileños SBAT 70 en las cercanías del salar Huasco-López, a unos 175 kilómetros al este de esa ciudad.

En 1978 era capitán de bandada. Luego de la activación de la HV3, hicimos dos traslados importantes a Temuco. Antes de eso, junto a mi camarada “Chiporro” Barrientos participé en el diseño del esquema de camuflaje que sería aplicado en Santiago a los T-37 de la Escuela de Aviación, una actividad que llevamos a cabo con el apoyo de los pintores del Ala de Mantenimiento. El esquema que propusimos y aplicamos a una aeronave luego fue elegido por el comandante en jefe de entre una serie de tres o cuatro probables. Poco después supimos que la misma pintura había sido dispuesta para ser aplicada a los Mentor.

En octubre hicimos el primer viaje a Temuco, a la base de Maquehue. Esa vez fue una formación de ocho T-37B, con los cuales al llegar nos dedicamos a ejecutar tareas de reconocimiento y vuelos de acostumbramiento en la zona sur. Ya hacia esa fecha estaba contemplado que hiciéramos apoyo aéreo estrecho al Ejército en tres de los pasos que conectaban con Argentina. También teníamos que hacer misiones de contra fuerza aérea ofensiva diurna y para ello disponíamos de bombas y cohetes a cargar en las dos estaciones subalares que cada avión tenía (una por ala). Nuestros aviones no tenían los característicos estanques externos de punta de ala, pues de esos reactores había solo unas pocas unidades, y varios T-37 también se habían quedado en El Bosque para ejecutar salidas de contra fuerza aérea ofensiva. Estando en la zona también practicamos con controladores aéreos adelantados que estaban destacados en la frontera y llegamos a conocer muy bien toda la zona de operaciones.

⁵⁸¹ Entrevista realizada en la AGA el 20 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.



T-37B con el esquema de camuflaje empleado en su despliegue al sur de Chile con motivo de la crisis de 1978

En diciembre fue el segundo traslado hasta Temuco. Al parecer, esta vez el asunto iba muy en serio, pues el entrenamiento aumentó notoriamente. La formación enviada desde Santiago también fue de ocho aviones, divididos en dos bandadas. Generalmente, en una misión ofensiva salíamos las dos bandadas, cada una con cuatro aviones, de los cuales dos iban artillados con bombas y dos con cohetes. El mando del grupo lo ejercía el comandante Pedro Quinteros Sprovera, quien a su vez era subdirector de la Escuela de Aviación. En cada salida, los aviones iban tripulados exclusivamente por el piloto, pues solo los líderes volaban con navegante.

Estando desplegados fuimos testigos de cómo aviones de la aerolínea Ladeco abastecían a la base durante las noches, llevando cantidades de municiones, bombas y cohetes de aviación. En espera de nuestras misiones, los aviones permanecían escondidos y camuflados cerca de la pista, con nosotros alerta, en silencio de radio y con el armamento instalado y asegurado; los mensajes eran enviados por un sistema de luces. Un determinado día nos dieron la alerta Rojo 1, para despegar dentro del minuto siguiente. Y aunque las armas fueron desprovistas de sus pasadores de seguridad, no nos fue dada la luz verde para despegar.

Creo que el trabajo que efectuamos fue muy importante. Hubo gran entrega y sentido de cumplimiento del deber, nuestra gente trabajó muy integrada y recibimos el apoyo de la comunidad local donde estuvimos.

CDG (A) Waldo Valenzuela Guzmán⁵⁸²

§

La Escuela de Aviación se había desplegado a la zona de La Araucanía, con dos grupos de combate: el Grupo N° 14, con aviones de instrucción avanzada T-37, adaptados para llevar

⁵⁸² Entrevista realizada en la AGA el 1 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

cohetes o bombas de 250 libras, desplegados en la base aérea Maquehue; y el Grupo N° 15, con aviones de instrucción básica T-34 Mentor, artillados con ametralladoras .30, y basado en la localidad de Villarrica. Ambos conformaron lo que se llamó Zona Especial de Operaciones (ZEO), al mando del coronel Renato del Campo Santelices, quien era director de la Escuela de Aviación. El Grupo N° 14 era dirigido por el comandante de grupo Pedro Quinteros Sprovera, quien era el subdirector de la Escuela de Aviación.

Debido a la topografía y en materia de tiempo de reacción, nuestra Fuerza Aérea presentaba una desventaja respecto a su par argentina. Los Andes, en el lado chileno, desde las cimas más altas hasta el valle central, tenían poca distancia y mucha pendiente, por lo que ante un ataque aéreo desde Argentina habría escaso tiempo de respuesta.

Conscientes de esto, el objetivo de la agrupación era atacar la pista y los aviones de una base aérea cercana, en el lado argentino. Los pilotos sabían que el combustible alcanzaría justo para llegar al blanco, atacarlo y regresar a Maquehue. Se había diseñado la operación para que, luego de bombardear, con el último aliento de combustible cruzaran de regreso la frontera y, si era necesario, se eyectaran en el lado chileno. Pero si se veían en la necesidad de combatir aire-aire o eludir fuego antiaéreo, fácilmente podría no alcanzarles para caer en territorio nacional.

El equipo de salvamento instalado en los aviones tenía lo necesario para alimentarse unos pocos días, y los pilotos llevaban armamento para defenderse en caso de que fuese necesario combatir en tierra.

El clima que rodeaba a los efectivos en Maquehue era de expectación cuando el 22 de diciembre se dio la alerta debido a que Argentina había iniciado la movilización de sus efectivos. Se subió la alarma y muy rápidamente llegó la orden de que los pilotos estuvieran en los aviones. Todos conocían el plan y el riesgo y estaban dispuestos a sacrificarlo todo.

Alrededor de las 14:00, las tripulaciones estaban a bordo. No había temor en las miradas, ni dudas, sino concentración, resolución y convencimiento en la misión asignada. Solo faltaba la orden. Quince minutos, 30 minutos, una hora, una hora y media... Crecía y crecía la tensión. Si no morían en combate, esos pilotos iban a terminar muriendo de ansiedad en la pista.

Mientras el tiempo transcurría con una lentitud desesperante, el comandante Quinteros se paseaba y fumaba para aplacar su ansiedad.

Pero la alerta bajó. ¡Se canceló la misión! "A buscar a los pilotos! Hoy no será el día". La orden del comandante sonó en toda la base. Nunca se sabrá cuántas vidas fueron salvadas por la intervención papal ese 22 de diciembre de 1978.

Algunos pilotos descendieron muy lento y mantuvieron sus cascos puestos para no delatar sus lágrimas.

Esa noche, en la tranquilidad del silencio y la soledad, comprendí que un comandante en la situación de Quinteros tiene sobre sus hombros una responsabilidad que no la tiene ningún

gerente o administrador de cualquier empresa, puesto que con sus decisiones se arriesgan vidas, donde, a pesar de todas las medidas precautorias, nunca el riesgo es cero.

Dos días después fue Navidad y esa noche sí que celebramos, lejos de nuestros seres queridos. Se brindó por Chile, por nuestras familias, por nuestra Fuerza Aérea y por Juan Pablo II. Y también se agradeció a Dios por iluminar a los líderes que acordaron la intervención papal.

CDA (AD) Joaquín Canales Valdés⁵⁸³

En estos despliegues, el apoyo de la ciudadanía a los aviadores desplegados fue permanente y desinteresado:

A fines de octubre de 1978, las clases en la Academia de Guerra Aérea se suspendieron forzosamente y nos mandaron de vuelta a las unidades. Ese mismo día terminamos aterrizados en Temuco con un número importante de aviones; fue nuestro primer despliegue a esa zona con los T-37.

A fines de noviembre se produjo un segundo desplazamiento hasta Temuco. En este caso estaríamos desplegados más de setenta días.

Tan pronto arribamos a la losa de la que sería nuestra base de despliegue, los mecánicos nos orientaron para estacionar las aeronaves en lugares que dificultaban su observación desde el aire y que alguien había definido con antelación a nuestra llegada.

La sala de operaciones que ocuparíamos fue una construcción facilitada por el club aéreo local, donde nos recibió el subdirector de la Escuela de Aviación, el que a partir de ese momento pasaría a desempeñarse como comandante del Grupo N° 14, formado con aeronaves y tripulaciones de la misma Escuela. Después de un corto briefing, dicho oficial nos mostró la orgánica de la unidad, definió los puestos y proporcionó las orientaciones para planificar el cumplimiento de nuestras misiones.

El país, no cabía duda, se estaba preparando para responder a una agresión y la ciudadanía de la zona no podía estar ausente. Pocos días después de nuestra llegada, se hicieron presentes unos industriales de la madera y en poco más de 24 horas construyeron una cabaña que pasó a ser el lugar de alojamiento para los suboficiales del grupo.

Otro día llegaron unos radioaficionados locales, quienes, después de algunos trabajos, nos dotaron de comunicaciones básicas con Villarrica. Este trabajo nos permitió conocer la situación de quienes estaban desplegados en esa base cercana a la frontera y que, por lo mismo, podrían transmitir datos trascendentes.

En diciembre, mientras algunos de nuestros oficiales estaban en Temuco, estos se reunieron con algunos profesionales

⁵⁸³ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA, 2019.

chilenos que habían trabajado en la construcción de aeródromos al otro lado de la frontera. Ellos poseían información privilegiada para nuestros planes.

Nuestros aviones, que originalmente habían sido diseñados para instrucción, fueron adaptados en Chile para realizar salidas ofensivas. En apoyo de esto, un industrial local del rubro metal mecánico, quien nos visitó en varias oportunidades, un día nos facilitó un carro para levantar bombas que utilizaba gatas hidráulicas de automóvil y que, una vez probado, nos permitió artillar nuestros aviones fácil y rápidamente. Este fue otro caso más de un chileno que, sin cobrar nada y utilizando recursos personales, hizo su aporte a la defensa de Chile.

Los días pasaban en un ambiente entre tenso y relajado, ya que la meteorología adversa ayudaba a la protección pasiva de nuestro grupo y ello nos otorgaba oportunidades de descansar y hacer otras actividades.

Una mañana el comandante dispuso un vuelo de reconocimiento, oportunidad que se aprovechó para planificar una navegación a bajo nivel con armamento inerte debajo de las alas, para evaluar el verdadero radio de acción del “convertidor”, como solían referirse a nuestras aeronaves. Para ser preciso, se planificó con el máximo de combustible, para lo cual se cargó el avión con la cola pegada al piso, de tal manera que cupiera una mayor cantidad de ese preciado líquido. Sorpresa nos llevamos al corroborar que los aviones así reabastecidos lograban una nada despreciable cantidad de combustible mayor a la dictada por los manuales. Esto fue de suma importancia, dado que los blancos asignados estaban casi en el límite de nuestras capacidades.

En una oportunidad de diciembre, a media mañana, se dispuso que nos dirigiéramos a los aviones para esperar la orden de despegue Rojo 1. El enemigo, según información superior, podía atacar antes de la puesta del sol. Los que integrábamos la primera bandada de ataque, después de hacer entrega de nuestros objetos personales y despedirnos de los colegas, nos instalamos en nuestras aeronaves. Sin embargo, transcurridas más de dos horas del inicio de la fase crítica, la luz verde de salida no llegó. La verdad es que, para mí, el tiempo alerta a bordo del avión pasaba lentamente. Los mecánicos que operaban los equipos de apoyo que permanecían próximos a los aviones no conversaban, lo que de alguna forma reflejaba la tensión que se vivía, y solo de vez en cuando me miraban como para comprobar que yo estaba atento a las comunicaciones y presto a reaccionar. Nuestra actitud estratégica era defensiva, por lo que era posible que fuéramos atacados en cualquier momento, lo que obligaba a mantener un control visual de la zona y una escucha permanente de las comunicaciones. Esa noche me costó conciliar el sueño, a pesar del cansancio intelectual y físico que significaron las casi siete horas que estuve sentado en mi avión esperando la orden de salida.

El 26 de diciembre fue relajado y sin sobresaltos. Al día siguiente circularon informaciones extraoficiales que indicaban

que el despliegue de los medios aéreos llegaba a su fin. Aproximadamente a las 10:00, unas estelas de condensación con destino al norte nos hicieron pensar que un ataque del adversario estaba en desarrollo, pero pronto supimos que eran nuestras aeronaves de combate que volvían a sus bases, después de haber actuado en la zona sur y austral de nuestro país produciendo la disuasión tan necesaria en una época como las que nos correspondió vivir. Pocos minutos después fuimos informados de nuestro regreso.

Hoy, con el paso de las décadas, recuerdo esos setenta días vividos en la Base Aérea de Maquehue, donde nos convertimos para siempre en tripulaciones de combate del Grupo de Aviación N° 14.

CDA (A) Jorge Cárdenas

§

El Grupo de Aviación N° 3, en ese entonces unidad de helicópteros asentada en las riberas del río Cautín, Temuco, no estuvo ajeno al desarrollo de la crisis. Corría la segunda mitad de ese año, cuando se dispuso el desplazamiento de un elemento de Bell UH-1H –dos aeronaves– a la zona austral para operar desde la IV Brigada Aérea en apoyo a las fuerzas desplegadas en el TOAC.

Si bien había incertidumbre sobre lo que podría ocurrir con el resto de la unidad, el asunto se definió rápidamente. La misión a cumplir sería el apoyo a las fuerzas que se encontraban desplegadas en la zona de la Araucanía, donde habría que actuar sobre los numerosos pasos cordilleranos que conectaban con Argentina.



En la misma zona también se desplegaron aviones T-34 y T-37 de la Escuela de Aviación, los que operarían desde diferentes pistas. Cuento aparte es describir que las limitadas capacidades tácticas de este material, cuyo rol principal era la instrucción, hacía que la mayoría de las misiones que se les asignaron serían, por decir lo menos, suicidas.

Por su parte, el Ejército había desplegado unidades a lo largo de toda la frontera, y su cuartel general se había establecido en la localidad de Lonquimay.

Dadas las características de nuestros helicópteros, es imposible pensar que su base de operaciones iba a estar localizada en su asentamiento original en Temuco. Había que desplegarse más cerca de la frontera. Luego de un exhaustivo estudio, se determinó que el mejor lugar para establecer su base debía ser la localidad de Sierra Nevada, un pequeño villorrio ubicado a los pies del volcán del mismo nombre, justo a la salida del túnel ferroviario Las Raíces que conectaba el valle central, partiendo desde la localidad de Malalcahuello, con el corazón cordillerano, en conexión con Lonquimay. Este sector, relativamente cercano a la frontera, permitiría que los helicópteros apoyaran a nuestras numerosas fuerzas de superficie, las que no se comparaban en tamaño con las fuerzas terrestres desplegadas por nuestros vecinos.

La primera medida fue nombrar un oficial coordinador de apoyos de fuego aéreo para que actuara con las unidades militares, designación que recayó en el teniente (A) Juan Squella Orellana, en ese entonces alumno del curso de helicópteros de ese año, al cual quien suscribe también pertenecía.

De manera simultánea toda la unidad comenzó a prepararse, recuperando material que se encontraba fuera de vuelo y haciendo los acopios de repuestos, armamento y elementos de apoyo necesarios para operar. Cabe recordar que en esas fechas parte importante de nuestros aviones y helicópteros era de origen norteamericano y se encontraba sometido a una draconiana enmienda del gobierno de ese país.

La segunda medida fue empezar a preparar todo lo necesario para el despliegue. Se planificó cuidadosamente el soporte logístico necesario, tanto para operaciones como para el apoyo de vida de la dotación, consistente básicamente en equipamiento de campaña. Una vez determinado lo indispensable para establecer la base de asentamiento, se comenzó a acopiar lo necesario y se preparó su traslado. Dicho despliegue se haría mediante una caravana terrestre, la que debía desplazarse desde la base aérea hacia el lugar seleccionado, lo que ocurrió a comienzos del mes de noviembre.

Entre múltiples elementos llevábamos un camión reposador y estanques de combustible de campaña, armamento aéreo y terrestre, repuestos, equipo terrestre de apoyo a las aeronaves, equipamiento de comunicaciones, carpas, catres y cocinas de campaña, y muchos otros elementos para alimentación, sanidad, entretenimiento, y lo necesario para conformar un puesto de mando de campaña y planificación.

La caravana estuvo a cargo del teniente (T) Juan Videla Ronseco, quien sería secundado por quien suscribe, a la sazón en el grado de subteniente, más una dotación de conductores y mecánicos automotrices, personal de abastecimiento, enfermeros de combate, cocineros y personal de seguridad. En total, no éramos más de quince personas.

Luego de firmar nuestros respectivos testamentos y entregarlos al comandante de la unidad, iniciamos el viaje con el máximo sigilo que las condiciones permitían.

Digno de destacarse es que, cada vez que debíamos hacer alguna parada, se acercaba gente de todo tipo para felicitarnos, agradecernos por lo que estábamos haciendo y darnos ánimo o facilitarnos provisiones.

Salimos de noche y llegamos al atardecer del día siguiente a la localidad de Malalcahuello, punto en donde nos encontramos con una de las primeras dificultades: el traslado por el túnel Las Raíces, que une las localidades de Curacautín y Lonquimay, el que debía hacerse a bordo del tren. A la salida del túnel se encuentra el villorrio de Sierra Nevada. Para quienes no lo conocen, el ferrocarril que cruzaba el túnel se trataba en esa época de una vía de trocha angosta, muy estrecho y de 4,5 km de largo.

Lamentablemente la carga sobrepasaba la altura del túnel. Con un gran esfuerzo y con la ayuda de los locales, quienes incluso nos facilitaron equipos de carga y descarga de vehículos, incluyendo hasta una yunta de bueyes, debimos redistribuir la carga de tal modo que pudiera embarcarse. Una actividad que en la base había contado con el trabajo de todo el personal y equipamiento de la unidad, ahora debimos hacerlo simplemente con los recursos que teníamos. Finalmente, después de un largo trabajo consistente en redistribuir los volúmenes, desinflar neumáticos de los camiones y entre otras medidas novedosas, logramos nuestro cometido.

La travesía por el túnel es un cuento aparte. La locomotora de esa época era a carbón. Dadas las características y condiciones de la carga la travesía duró casi dos horas. Los que pudimos, viajamos en la locomotora y el resto en las cabinas de los vehículos. El interior del túnel no contaba con iluminación y, aunque parezca increíble, llovía como si se estuviera a la intemperie. Luego de cruzado el túnel, grande fue la impresión al darnos cuenta de que todo lo que llevábamos, incluyéndonos, estaba cubierto de una negra capa de hollín producto del humo que provocaba la caldera de la máquina.

Luego de limpiar todo y asearnos, comenzamos a buscar el mejor lugar para establecernos. La selección recayó en una escuelita ubicada en el pueblo, cuyas instalaciones satisfacían todas nuestras necesidades, y que fue de inmediato puesta a disposición por las profesoras que se encontraban a su cargo.

El levantamiento de la base fue exitoso. Solo nos quedaba esperar las instrucciones procedentes de Temuco. La primera de ellas fue establecer contacto con el Cuartel General del Ejército en Lonquimay, para lo cual el teniente Videla y el suscrito nos desplazamos hacia esa localidad.

Ahí fuimos recibidos por el general al mando, y junto al teniente Squella establecimos la forma en que nos íbamos a contactar y coordinar las acciones durante las futuras operaciones. De manera inmediata con el personal de seguridad se comenzó también a hacer el levantamiento de la zona, mediante los estudios que eran indispensables de tener con anticipación.

La incertidumbre era muy grande. Las noticias que recibíamos eran escasas, pero las pocas que llegaban no auspiciaban un buen futuro. De lo que ocurría en el extremo austral no recibíamos mucha información; sin embargo, el aumento de los grados de alerta que nos llegaban mediante mensajes cifrados nos indicaba que las cosas no andaban muy bien.

Nuestros principales indicios eran los aviones propios que, de vez en cuando, sobrevolaban la zona. En más de una oportunidad los aviones avistados no eran de nuestra Fuerza Aérea, sino que argentinos, situaciones que aprovechábamos para practicar ocultamiento, elevar nuestros grados de alerta e informar lo ocurrido.

La tercera semana de diciembre fue la llegada de los helicópteros, al mando del comandante de la unidad, comandante de grupo Jorge Massa Armijo. Durante la fase de preparación de la base habíamos dispuesto los lugares de despliegue de los helicópteros, de manera tal de asegurar su ocultamiento. El estado de alistamiento llegó al máximo; las tripulaciones comenzaron de inmediato a prepararse y se iniciaron los vuelos de reconocimiento, patrullaje y despliegue de observadores terrestres.

El 23 de diciembre recibimos la noticia de que el papa Juan Pablo II había ofrecido mediar en el conflicto. Estábamos en la incertidumbre de que nuestros vecinos aceptaran su ofrecimiento, cuando nos sorprendió la Navidad. Con un grado de alerta aún elevado, alejados de nuestras familias y a sabiendas que podríamos estar ad portas de un conflicto de consecuencias insospechadas, pasamos esa fecha sumidos en la reflexión, disfrutando junto a los compañeros.

Todo se mantuvo así hasta el día 28 de diciembre, fecha en la cual se ordenó el repliegue de la unidad, la que comenzó con el regreso de las aeronaves y sus tripulaciones, volviendo la calma y la alegría de haber participado en un conflicto que, gracias a la Divina Providencia, nunca llegó.

El 31 de diciembre al mediodía, a nuestra entrada a la ciudad de Temuco, tal vez esperábamos un recibimiento ciudadano distinto. Por el contrario, la gente no se percató de nuestro regreso; la mayoría estaba preocupada de los preparativos para celebrar las fiestas de año nuevo.

GBA (A) Juan González Silva⁵⁸⁴

§

En 1978, varios alumnos integrantes del curso Escorpiones de la Escuela de Aviación fueron designados para cubrir puestos de copilotos en aviones Mentor basados en Villarrica, de T-37 en Temuco y de A-37 en Puerto Montt. Otros fueron asignados como guías aéreos adelantados para cubrir varios pasos frontezos existentes desde Lonquimay hacia el sur y estar en

⁵⁸⁴ Colaboración escrita hecha llegar a la AGA, editada.

condiciones de actuar en conjunto con nuestros aviones y apoyar de esta forma a las tropas chilenas en la defensa de esos lugares y cruces.

Los que recibimos esta última asignación fuimos trasladados hasta Temuco en un DC-6 institucional. Una vez en este destino, fuimos separados en parejas, correspondiéndome formar equipo con mi compañero, el subteniente (A) Christian Gómez Meneses.

Las instalaciones de apoyo en Temuco eran precarias. Nos alojaron en unas barracas forradas con costillones de madera. El frío se colaba por todos lados, y los remedos de colchones que pudimos emplear eran solo unos sacos plásticos usados para botar escombros, rellenos y cosidos a la rápida.

Al día siguiente de arribar empezaría nuestro primer curso operacional de guía o controlador aéreo adelantado, responsables de dirigir a nuestras aeronaves que se enfrentarían a las fuerzas terrestres adversarias en los pasos fronterizos entre Lonquimay y Puerto Montt. A nosotros nos asignaron el paso Mamuil Malal, ubicado al sureste de Villarrica, entre el lago Tromén y el volcán Lanín.

Desde nuestros puestos de vigilancia debíamos utilizar mensajes en clave para hacer llegar las comunicaciones hasta los puestos de mando. El envío de coordenadas de blancos estaba basado en el uso de cartografía 1:50 (50.000), con el empleo de tres grillas divididas en cuatro cuadrantes.

Por la premura del tiempo –pues debíamos desplegarlos en las próximas 72 horas– las clases teóricas fueron cortas, pero muy útiles. Aprendimos sobre puntos de espera, vectores de ataque, tiempo al blanco, etc., cosas que normalmente se veían con más profundidad en los cursos tácticos. También llevamos a cabo ejercicios tácticos de entrenamiento con aviones y helicópteros.

En la segunda quincena de noviembre, y a bordo de dos pequeños Cessna civiles de aviadores temuquenses, se llevó a cabo el despliegue de los diversos equipos de observadores y guías hasta los puestos de vigilancia. A nuestro dúo le correspondió ir hasta Pucón, para luego llegar hasta un destacamento de caballería que cubría el paso Mamuil Malal (paso Tromén, para los trasandinos). Para este traslado fuimos abastecidos con mercadería, dos carpas y sacos de dormir, equipos de radio y carabinas Garand, uniéndonos también un cabo de quien no recuerdo su nombre. De esta forma, nos correspondería estar casi un mes y medio desplegados en la cordillera.

En Temuco iban a estar desplegados los T-37 de la Escuela de Aviación, los que serían empleados principalmente en los pasos cercanos a esta ciudad, en el paso Lonquimay. Por su parte, los Mentor T-34 fueron desplegados a Villarrica, destinados a ser ocupados en nuestro paso, el Mamuil Malal.

Nuestro centro de operaciones estuvo en el lago Quilleihue, que tenía una geografía ideal para la defensa. Al costado norte del lago, y adyacente a su borde, nacía un tremendo murallón de piedra, casi vertical. No había como pasar. Al sur, una ladera muy empinada llegaba directo al lago, cortada solo por el

camino, el que estaba minado en varias partes. El único punto débil era la ribera del sector este, que tenía una playa de arena en toda su extensión, ideal, suponíamos, para cruzar el lago con vehículos anfibios.

Para nuestro puesto de observación teníamos que buscar un punto que dominara todo el valle entre el lago y el volcán. Elegimos el cerro pegado al lago por el sur, mirando hacia el este. Nuestra primera impresión fue que ni una cabra podía subir ese cerro. Estábamos equivocados: a las dos semanas, nosotros mismos subíamos y bajábamos dos veces al día, como si nada.

Subimos una carpa, el equipo de radio Sky VHF, un HF marca Racal y las baterías de estos equipos. Luego, instalamos la antena, armamos el hábitat de observación y procedimos a hacer una prueba de radio HF con el puesto de mando en Temuco.

La rutina de ahí en adelante consistía en subir muy temprano, bajar a mediodía, subir como a las 14:30 y bajar cerca de las 17:30. El cabo que nos acompañaba llevaba su almuerzo y solía bajar al final de las tardes. A los pocos días decidimos turnarnos, subiendo uno en la mañana desde las 07:30 hasta las 13:00 y el otro desde las 13:00 hasta las 18:00 horas. Al día siguiente cambiábamos el turno. Eso nos permitió recorrer la zona y alrededores y conocer mejor las instalaciones que había levantado el Ejército.

El cuartel general del destacamento militar era una casa de dos pisos al costado oeste del lago Quilleihue. En el segundo piso dormían los oficiales. Nos llamó la atención el hecho de casi no ver suboficiales o conscriptos.

Todo el camino que bordeaba el lago había sido intervenido por el Ejército con cargas explosivas que lo destruirían en caso de una irrupción enemiga. Debido a esto, solo existía la posibilidad de cruzar el lago con vehículos anfibios. Se puede decir que el paso no era difícil de defender.

Los militares nos llevaron de visita a un cerro ubicado en la esquina suroeste del lago, que miraba hacia el este y dominaba casi la totalidad del camino que bordeaba el lago. Pensamos que era solo un cerro. Cuál no sería nuestra sorpresa cuando de la nada y entremedio de unas ramas se reveló una cueva. Entramos y nos dimos cuenta de que todo el cerro estaba horadado, con túneles por todos lados, perfectamente apuntalados con coligües. Cada cierto tramo encontrábamos unas mirillas donde se apostaban los efectivos del destacamento. En cada una de estas posiciones de observación y tiro observamos numerosos cohetes LAW antiblindaje. En dos de las que recorrimos encontramos fusiles sin retroceso con su correspondiente munición. Si se hubiese infiltrado una columna, habría sido una carnicería. ¡Tremendo trabajo de ingeniería fue el que se hizo ahí! Y lo mejor fue que las posiciones eran completamente invisibles para los que no sabían de su existencia. Tanto así que incluso había marcas para poder reconocer las entradas.

En las cercanías entre el lago y la frontera también existían cientos de trampas tipo vietnamita. Además, había zanjas cubiertas con vegetación, estacas de coligües enterradas en

hoyos, minas de proyección de metralla activadas por sedales, etcétera. Puede decirse que la zona estaba muy bien defendida.

También acompañados por los militares, hicimos un par de visitas de reconocimiento a la zona del límite internacional. Actuando como guías aéreos adelantados hicimos un ejercicio de fuego real con los Mentor procedentes de Villarrica, aviones que, artillados con cohetes SBAT, deberían actuar en la defensa de nuestros pasos fronterizos y en misiones de apoyo aéreo estrecho a las tropas de nuestro ejército.

Así estuvimos desplegados hasta el 30 de diciembre, día en que nos trasladaron en helicóptero de vuelta hasta Temuco. Al día siguiente, un C-47 de la Fuerza Aérea finalmente nos devolvió a Santiago.

CDG (A) Carlos Reginato Meza⁵⁸⁵

4) CUARTEL GENERAL PUERTO MONTT

La situación aérea en Puerto Montt era igualmente compleja que en el resto del país. Esta región geográfica formaba parte del llamado TEATRO DE OPERACIONES SUR (TOS). Por una parte, el aeródromo El Tepual era clave para las comunicaciones aéreas hacia Punta Arenas. Por otro lado, se esperaba que en esta área hubiera acciones bélicas y avances argentinos para intentar cortar la continuidad territorial chilena y así impedir toda posibilidad de apoyo hacia la zona austral.

La dotación habitual de Puerto Montt era la que estaba estructurada en torno al Ala N° 5, con base en El Tepual. En este terminal aéreo mixto solo operaba una unidad –el Grupo de Aviación N° 5–, que utilizaba una decena de bimotores DHC-6 Twin Otter en tareas de variada índole, todas militares, por cierto, pero fundamentalmente de apoyo a la comunidad. Históricamente, a mediados de 1967 el mando de la Fuerza Aérea había activado en esta misma ciudad al Grupo de Aviación N° 9, equipándolo con reactores Lockheed F-80 y T-33, unidad que funcionó así hasta 1970. Este mismo año, la unidad fue modernizada al recibir siete Hunter Mk.71 de caza y tres Mk.71A de reconocimiento, pasando a ser el grupo conocido como las *Panteras Negras*. Los Hunter, sin embargo, solo se mantendrían en la zona hasta 1975, cuando en marzo-abril de este año todo el Grupo N° 9 debió trasladarse a su nueva destinación en Antofagasta.

Para la situación de probable guerra con Argentina, la zona en general debió fortalecerse desde el punto de vista aéreo. Se esperaba que las hostilidades incluyeran fuertes ataques de la FAA, tanto en operaciones del tipo contra fuerza aérea como en el apoyo a sus fuerzas de superficie, las que en gran cantidad se estaban agrupando al otro lado de la frontera –en algunos lugares casi

⁵⁸⁵ Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA, cuyos autores son Carlos Reginato Meza, Christian Gómez Meneses y Fernando Bohmwald Fuentes, del CURSO ESCORPIONES.

a la vista de los propios efectivos chilenos– y que se esperaba invadieran Chile a través de algunos pasos. Para lo mismo, el mando institucional ordenó que unidades aéreas del norte del país se trasladaran a operar permanentemente desde El Tepual. Este fue el caso del Grupo de Aviación N° 4 y del propio Grupo de Aviación N° 9, grupo este último que volvía de esta manera a la ciudad que lo había cobijado hasta pocos años antes.

Las medidas de fortalecimiento de la zona de Puerto Montt desde el punto de vista de la asignación de nuevas unidades aéreas fueron, en resumen, las siguientes:

1. Reasignación de aviones T-25 del Grupo N° 4 al nuevo Grupo N° 16, y traslado de esta nueva unidad a Puerto Montt (aunque casi de inmediato pasó a operar desde Coyhaique);
2. Traslado de unidades del Comando de Combate a El Tepual: seis Hawker Hunter del Grupo N° 9⁵⁸⁶ y ocho A-37B del Grupo N° 4.



Neiva T-25 Universal, Grupo N° 4

Entonces, quedaron asignados al Ala N° 5 (Cuartel General en El Tepual, Puerto Montt) las siguientes unidades:

- Una escuadrilla del Grupo de Aviación N° 9, con seis Hawker Hunter/Shafir Mk.2;
- Una escuadrilla del Grupo de Aviación N° 4, con ocho Cessna A-37B;
- Grupo de Aviación N° 16, con siete T-25 operativos (desde Coyhaique).
- Grupo de Aviación N° 5, con nueve DHC-6 operativos;
- Grupo de Artillería Antiaérea N° 23;
- Escuadrilla de Comunicaciones Electrónicas;

⁵⁸⁶ Oficio, 24 de septiembre de 1978, DISPONE MEDIDAS A SER ADOPTADAS POR EL COMANDO DE COMBATE, del EMGFA al Comando de Combate. El Grupo N° 9 tenía que estar preparado para su despliegue en 24 horas a Puerto Montt, con aeródromos de dispersión en Osorno y Valdivia si fuere necesario. Por esta misma disposición, además sus capacidades de defensa aérea, sus aviones debían estar en condiciones de efectuar misiones de contra fuerza aérea ofensiva.

- Grupo de Mantenimiento;
- Sección de Sanidad.

Por su parte, la comandancia del Grupo N° 5, si bien no dio órdenes especiales para la crisis, sí dispuso varias medidas de dispersión para la operación de sus Twin Otter, y esto no solo como una mínima medida de prudencia, sino porque también había que hacer espacio físico para la recepción y operación de todos los medios que reforzarían la zona. Además, sus tareas habituales fueron complementadas con la certeza de que, en el corto plazo, la unidad debería estar lista para dar apoyo a las unidades terrestres del Ejército presentes en la zona. En este sentido, y siguiendo la política del alto mando, algunos de los Twin Otter recibieron adaptaciones para poder arrojar desde su interior las bombas Cardoen PJ-1, en la forma de rieles internos por los cuales conducir a dichas municiones con seguridad hasta la puerta de carga de las aeronaves. Así mismo, se acentuó el entrenamiento nocturno y las operaciones fuera de El Tepual, incluido el aeródromo de Corte Alto, entre otros.



- Nos vamos al sur

La base misma de El Tepual debió extremar sus esfuerzos para recibir a las importantes unidades de combate que darían la pelea desde Puerto Montt. De esta manera, progresivamente fueron desplegados desde el norte los A-37B del Grupo N° 4 y los Hawker Hunter de caza defensa del Grupo N° 9.

Como Grupo de Aviación N° 4 no habíamos tenido en los años previos un desplazamiento a los Teatros de Operaciones Sur y Austral Conjunto (TOS y TOAC). Solo en septiembre de 1978, por disposición del Comando de Combate, el grupo tuvo un despliegue a Punta Arenas para un período de entrenamiento. Allí operamos durante dos semanas y pudimos conocer el escenario, volar en las condiciones meteorológicas de la región y entrenarnos en lanzar armamento con vientos fuertes.

La última semana de noviembre se nos ordenó preparar el despliegue hacia el sur. En Iquique se dispuso el apresto para el traslado del Grupo N° 4 solamente. El Grupo N° 1

permanecería en el TON junto a otras unidades, para mantener la protección del flanco norte y noreste. Nuestro grupo debería dividirse en dos escuadrillas: una a Puerto Montt y la otra a Punta Arenas.

Con gran reserva, el 1 de diciembre ambas escuadrillas y sus aviones de apoyo se trasladaron silenciosamente hasta sus respectivos destinos. La que se fue a Punta Arenas llegó a esa ciudad cerca de las diez de la noche. La nuestra voló a Puerto Montt el día 2 de diciembre, con un traslado diurno, llegando a El Tepual al anochecer. Nuestra escuadrilla tenía una dotación de ocho pilotos, alrededor de cuarenta mecánicos, especialistas y armeros. Nuestro nivel de equipamiento inicial era el básico, pues nos trasladamos con lo mínimo.

La llegada a la base no fue lo que esperábamos. Nuestras acomodaciones eran muy precarias. Operaríamos solo con una agrupación de apoyo de vida, secretaría, sanidad en campaña y una camioneta de la CORFO asignada por la Intendencia Regional con un conductor civil, el que pasó a ser un integrante más de la agrupación.

Los medios que nos fueron asignados en esa base eran los pocos que quedaron disponibles, pues sus unidades orgánicas se habían desplegado con sus medios a diferentes aeródromos del TOS. En los días siguientes nos llegaron equipos terrestres de apoyo, vehículos, mallas de mimetismo y munición, por vía terrestre y en aviones C-130H y DC-6B.

Un día después de nuestra llegada, arribó otra unidad nortina, una escuadrilla del Grupo de Aviación N° 9 con sus cazabombarderos Hawker Hunter, quienes asumirían el rol de defensa aérea. Otros aviones de esta unidad fueron enviados a Punta Arenas, para cumplir similar misión.

De inmediato, empezamos a prepararnos. La dispersión de los aviones y su mimetismo, la preparación del armamento en sus polvorines de avanzada, la defensa de base, los carguios tácticos, el mantenimiento de los aviones, la planificación de las misiones de combate y el adoctrinamiento en materias de inteligencia de blancos y otros factores operacionales, fueron nuestras primeras actividades. Solo contábamos con una base aérea que no estaba preparada para recibir aviones de combate. Debimos repartirnos los espacios y las dependencias con nuestros colegas de los Hunter.

En los días siguientes, la actividad continuó incansablemente. Trabajábamos con mejor inteligencia las planificaciones y estudiábamos detalladamente los blancos a atacar. Analizábamos el escenario y los detalles de la geografía, los pasos cordilleranos y los despliegues de las fuerzas terrestres propias. Un par de días después de llegar, iniciamos nuestros primeros vuelos de reconocimiento por la zona. Sobrevolvamos y conocimos el escenario en el que nos tocaría operar, en especial la posible zona de operaciones de las fuerzas de superficie. Simulamos misiones de contra fuerza aérea y de interdicción, incluyendo pruebas del radio de acción para los blancos más lejanos, e hicimos patrullaje de fronteras con la prohibición absoluta de cruzar por razón

alguna el límite internacional. Mucho despegue rápido y muchas prácticas de carguío táctico.

Durante todas las jornadas divisábamos las estelas de condensación de los Hunter de reconocimiento y de los aviones de transporte, que día y noche trasladaban tropas terrestres y carga al Teatro de Operaciones Austral. A su vez, recibíamos en El Tepual a los aviones de transporte y camiones que traían nuestro armamento, y que luego acopiábamos en los polvorines de avanzada.

Todos nos sentíamos muy tranquilos. Con confianza en nuestras destrezas como pilotos de combate, en el trabajo de equipo y en el buen grado de entrenamiento.

No comparto algunas visiones pesimistas sobre la supuesta abrumadora superioridad del poder aéreo argentino. Esta probablemente sería una guerra limitada, de objetivo limitado y, en consecuencia, un conflicto de muy corta duración. Ellos también tenían problemas y limitaciones importantes.

La escuadrilla que operaba en Puerto Montt estaba al mando del comandante de escuadrilla (A) Jorge Poblete Lara, quien era el comandante de la Escuadrilla de Operaciones del Grupo N° 4, el segundo jefe de la unidad. Su liderazgo fue un gran aporte. Además del comandante Poblete, los demás oficiales eran el capitán Michael Lambie D., los tenientes Roberto Sarabia V., Luis Ili S., Eduardo Catalán M., José Delmás, Johnny Berner R., y yo.

A partir del 12 de diciembre, el curso de los acontecimientos empezó a cambiar rápidamente. Se hizo una gran misa de campaña, donde se nos administró la absolución colectiva, se nos entregaron los formularios de testamento de guerra y se empezaron a preparar los cementerios de campaña. Esos indicativos y la llegada de un avión con bolsas mortuorias, fue para todos nosotros una señal inequívoca de que la cosa iba muy en serio. Todos estábamos complicados con llenar los formularios y definir quiénes serían los beneficiarios de nuestros bienes. Me acuerdo de haberle dejado mi auto a mi hermano menor, que en ese tiempo era cadete de la Escuela de Aviación.

En esa misma ocasión, y en una gran formación general de toda la unidad, nuestro jefe, el comandante en jefe del Ala N° 5, general Enrique Escobar Rodríguez, nos explicó el curso de los acontecimientos, nuestra misión, las posibilidades, entre otros varios factores y reforzó nuestros valores patrióticos. Fue una gran arenga.

Al poco andar, con el fin de mejorar las medidas de defensa pasiva, y debido a la poca disponibilidad de lugares de dispersión de aviones en El Tepual, se tomó la decisión de dejar a los Hunter en la base aérea y a los A-37B enviarlos a ocupar los alrededores de la base como lugar de despliegue, creando un aeródromo de campaña. Se seleccionó un tramo de la carretera que une Puerto Montt con El Tepual, la que fue cortada para el uso del público. Era una recta de unos tres mil metros. Se sacaron letreros, cables, algunos árboles y otros obstáculos, y se seleccionaron algunos sitios eriazos a los costados para dispersar los

aviones, puntos que fueron reforzados con planchas de acero para resistir el peso de las aeronaves.

Inmediatamente, todas las tripulaciones de A-37B iniciamos su entrenamiento y efectuamos varias prácticas de aterrizajes, despegues y toques y despegues, desde la carretera donde estábamos desplegados. Al principio volaron los pilotos más experimentados. Una vez vistas todas las variables, todos los pilotos quedaron calificados y la unidad estuvo lista para ocupar dicho camino para operaciones de combate. Los aviones estaban desplegados y cargados con combustible y carga táctica al completo, en las áreas de despliegue laterales cercanas al camino, y debían ser remolcados hasta la calzada para la operación.

Nuestra vida transcurrió con los aviones y equipo de apoyo debidamente mimetizados, tratando de evitar ser vistos y siempre vigilantes ante la posibilidad de un ataque aéreo o terrestre. Las alertas eran desde muy temprano en la madrugada y hasta el anochecer. Terminada la jornada, y cuando bajaban los niveles de alerta, los aviones eran descargados, para no dejarlos con su peso máximo de despegue y dañar así sus trenes de aterrizaje.

Durante esta fase, nuestros vuelos fueron limitados. Los Hunter patrullando la frontera eran quienes más volaban.

Las alertas de tripulaciones se fueron intensificando, variaban entre Ámbar (15/30 minutos del despegue) a Roja (1/5 minutos del despegue). En promedio, las alertas duraban cuatro horas para cada piloto, en las que debíamos estar al lado o amarrados dentro de los aviones. Bajaban o subían en magnitud, dependiendo de las órdenes que impartía el Centro de Operaciones Aéreas del Ala N° 5. Cualquiera momento era bueno para dormir un poco, que hacíamos sentados en los vehículos o debajo de las alas de los aviones, o en los remolques de armamento.

A partir del 20 de diciembre, la situación se hizo más tensa. Constantemente revisábamos nuestras planificaciones y las optimizábamos, pues algunos objetivos estaban al límite del radio de acción. El 21 de diciembre fueron detectados y avistados dos IA-58 Pucará al oeste del lago Llanquihue, entre Puerto Varas y Frutillar, volando en bajo nivel. Incluso los vimos desde El Tepual. Esto generó la alerta máxima y un deseo prácticamente incontrolable de iniciar las operaciones. Afortunadamente, con mucha cordura, el comandante en jefe del Ala, aunque había aviones de caza defensa en alerta Rojo 1 (un minuto para el despegue) no quiso ordenar la salida de los Hunter sino hasta cerciorarse de que los argentinos se dirigieran a algún punto sensible de nuestro dispositivo, lo que no ocurrió. Los aviones argentinos ingresaron algunas millas dentro de territorio nacional, pero se devolvieron de inmediato, en dirección al volcán Osorno, por donde habían entrado. Un despegue de la caza defensa podría haber precipitado los acontecimientos y, eventualmente, el conflicto. Recuerdo lo indignados que estábamos todos al momento del suceso, y especialmente los pilotos de Hunter, quienes no concebían que no los hubieran dejado despegar.

El punto más álgido de la fase de peligro de guerra se produjo el 21 de diciembre, y estuvimos listos para el combate durante varias horas. Las informaciones que desde el nivel superior recibía el sistema de mando y control del Ala, indicaban el inicio de las hostilidades y de la invasión argentina para el 22 de diciembre.

Pero a partir del día 23 empezó a bajar la tensión y ya pudimos empezar a pensar en la Navidad, aunque persistía la alerta. Recuerdo con mucho afecto el día 24, cuando grupos de niños de diferentes escuelas de Puerto Montt, en un evento organizado por la Intendencia Regional, nos hicieron un acto de homenaje en El Tepual. Nos cantaron villancicos, recitaron poemas alusivos a la defensa de la patria y nos regalaron dulces, tortas y queques. Este pequeño gran homenaje, que fue un evento precioso, emocionó a todos hasta las lágrimas, especialmente por su significado en una Navidad lejos de nuestros hogares. Este acto, nos hizo sentir muy bien, le dio un significado muy concreto a lo que estábamos haciendo y nos sentimos tranquilos, agradecidos y, sobre todo, reconocidos por nuestros compatriotas. Celebramos la Navidad con una gran cena de toda la agrupación, satisfechos por lo efectuado y nostálgicos de nuestros hogares.

El alistamiento operativo se mantuvo en los días siguientes, pero con menores grados de alertas, continuando los vuelos de entrenamiento y patrullaje de fronteras.

Después de la crisis, el Comando de Combate dispuso un relevo de parte de la dotación de la escuadrilla, con personal proveniente del Grupo N° 1 de Iquique. La mayoría de los integrantes de la escuadrilla, tanto pilotos como personal de apoyo, regresó a sus hogares y solo permanecemos en el TOS algunos de los oficiales y personal del cuadro permanente solteros. De esa manera, nuestra escuadrilla quedó con una dotación con tripulaciones aéreas y personal de mantenimiento de ambas unidades iquiqueñas. Como comandante quedó el comandante de escuadrilla (A) Florencio Dublé. Lo mismo, fue aplicado para pilotos y personal del Grupo N° 9 con sus Hunter, los que fueron relevados con personal del Grupo N° 8, también de Antofagasta.

Una vez terminadas las tensiones y alcanzados niveles de normalidad en las relaciones binacionales, definitivamente se dispuso el retorno desde el Teatro de Operaciones Sur a nuestras bases de origen. Con mucha emoción, pero con un sentimiento de alivio, abandonamos el TOS la mañana del 15 de enero de 1979, regresando a nuestro querido Iquique.

Poco más de un mes y medio había transcurrido desde que llegáramos al TOS y viviéramos durante ese período uno de los eventos más importantes y críticos de la historia de nuestras vidas y de ambas naciones.

GDA Jorge Rojas Ávila⁵⁸⁷

§

⁵⁸⁷ Editado de colaboración escrita entregada en la AGA el 20 de agosto de 2019.

En noviembre de 1978 la Fuerza Aérea dispuso el viaje de varios coroneles de la rama del aire y otros de otras especialidades para conformar el Centro de Operaciones Aéreas en El Tepual. Yo era el único con el grado de comandante de grupo, recién graduado de Estado Mayor en la Academia de Guerra Aérea. El viaje al sur fue a fines de ese mes, en un avión del Grupo N° 10.

En El Tepual nos recibió el general Enrique Escobar, jefe del Ala N° 5, quien de inmediato hizo un comentario:

- "Esta viene en serio, señores, así que comenzaremos de inmediato. ¿Quiénes de ustedes son pilotos de combate?".

Yo fui el único que levantó la mano.

Luego, dijo "¿Ud. conoce el Plan de Guerra de la Fuerza Aérea?".

Respondí que había participado en su elaboración.

- "¿Conoce las condiciones para el empleo de la Fuerza Aérea en caso de una evidente agresión aérea de Argentina?".

- Sí, mi general.

- "Bien, entonces Ud. se hará cargo de dirigir las operaciones desde el COA".

Ninguno de los coroneles más antiguos hizo comentario alguno por mi designación, siendo yo el menos antiguo del grupo.

Me impuse de que en la base ya había cazabombarderos Hawker Hunter para operaciones de caza defensa y operaciones de contra fuerza aérea ofensiva. También había sido reforzada por aviones A-37B al mando del comandante de escuadrilla Jorge Poblete Lara. El A-37B era un avión que yo conocía perfectamente, pues durante un año había hecho el curso en EE.UU. y durante otros tres fui instructor en la Escuela Táctica, Grupo de Aviación N° 1.

Con el comandante Poblete de inmediato tomamos un vehículo que nos llevó fuera de la base. La idea era inspeccionar una parte del camino que conectaba con la ciudad, el que siempre me había llamado la atención porque era recto e ideal para operar los A-37B. Pensé utilizarla como área de dispersión. Inmediatamente le ordené:

- "iUd. va a operar desde aquí!, así es que vuelva en el vehículo, tome un avión y haga un aterrizaje y un despegue y ponga gente para recibir y dirigir los aviones después del aterrizaje".

Le pregunté: "¿Cree que podrá hacerlo?, a lo cual me respondió "iPor supuesto, mi comandante!".

- "Muy bien", le dije, "haga lo necesario para traer también combustible en tambores, bombas, cohetes y munición, más los equipos de comunicaciones portátiles para contacto con los aviones, y elementos para dormir, comida y lo necesario para hacer supervivencia... Las comunicaciones tierra-aire con los aviones quedan restringidas al máximo". "Las órdenes de despegue se harán desde el COA, de acuerdo con los procedimientos vigentes, como también las alertas rojo 1 y 2".

El COA lo instalamos en una escuelita pública, edificio distante unos 5 kilómetros hacia la izquierda saliendo de la base.

Ahí nos fuimos todos los oficiales designados, a quienes tuve que instruir cómo íbamos a operar.

CDA (A) Lautaro Van de Wyngard Salazar⁵⁸⁸

§

En 1978 era el segundo comandante de la Escuadrilla de Operaciones del Grupo de Aviación N° 4, en Iquique, equipado con los Cessna A-37B.

En nuestra constante preparación profesional hacíamos muchas salidas diurnas y nocturnas desde Los Cóndores-Chucumata y las nuevas subbases de despliegue, con muchas actividades de diferente naturaleza profesional, preparándonos para la guerra con que amenazaba el Perú.

Estábamos muy bien entrenados. Nos especializamos en misiones de contra fuerza aérea ofensiva, interdicción y apoyo aéreo estrecho. En este último tipo de salidas trabajábamos muy coordinados con controladores y guías aéreos adelantados de la FACH y del Ejército. Teníamos conocimiento y práctica de las más modernas tácticas de empleo, aprendidas de los estadounidenses y su experiencia en la guerra de Vietnam.

A mediados de año llegó la orden de cambio de escenario. Ahora el asunto sería en el sur.

Los primeros días de diciembre de 1978 hicimos el vuelo de traslado Iquique-Santiago-Puerto Montt. Fuimos ocho A-37B y diez pilotos. Luego llegaron otros dos oficiales pilotos.

La recepción en El Tepual fue buena y nos instalamos rápido. La base estaba al mando del general de brigada aérea Enrique Escobar Rodríguez, quien nos dio muchas facilidades. Observamos la llegada de los Hawker Hunter, pero la verdad es que no hubo mucho contacto con ellos.

La seguridad de la base ante ataques aéreos era pobre, prácticamente no había nada. En general, cabía esperar poco apoyo logístico y de infraestructura. Teníamos algunas carpas y redes desérticas para camuflaje, pero no era suficiente medida ante un ataque. Por lo mismo, tuvimos que irnos del terminal de El Tepual, hacia un lugar de redespiegue.

Lo encontramos en el camino de la ciudad de Puerto Montt con El Tepual, a la vista del mismo aeropuerto. El tramo, de unos dos kilómetros de largo, era de trocha angosta y, de hecho, los estanques de punta de ala de los A-37B quedaban literalmente fuera de la parte pavimentada, sobre la berma de tierra. En algunas partes de esta misma berma había unos cerritos que le agregarían ‘emoción’ a las actividades de vuelo. Sin duda, la medida era riesgosa, pero mucho menos que dejar a los aviones en El Tepual.

⁵⁸⁸ Entrevista realizada el 4 de julio de 2018 en la AGA por el GBA (A) Juan José Soto Palomino, y una comunicación escrita al autor en 2019.



A-37B operando en camino cercano a El Tepual (J. Rojas Ávila)

Igualmente trasladamos y desarrollamos en ese mismo tramo nuestras capacidades de combustible, armamento y de mantenimiento avanzado de línea. Toda esta tarea de crear una base de despliegue de la nada implicó duplicar nuestros esfuerzos logísticos.

En la improvisada pista había dos cabezales de similares capacidades, y alguien consiguió varias planchas de acero para reforzar algunas partes de terreno blando y así tener refugios aledaños a la pista para los aviones. Para mayor dificultad, la improvisada pista estaba algunos centímetros elevada sobre la berma y más sobre el terreno donde establecimos los refugios. Esto me lleva a recordar una anecdótica muestra de cómo todo nuestro personal de oficiales y suboficiales enfrentó positivamente los requerimientos logísticos de nuestra improvisada base. Este fue el hecho de que ante la falta de los pequeños carros motorizados necesarios para mover elementos en tierra –incluidos los aviones en su entrada y salida de la pista– utilizamos unas yuntas de bueyes que encontramos en los pastizales cercanos y a las que ‘adaptamos’ los ganchos y piezas necesarias para efectuar la tarea. ¡A todos los problemas e imprevistos se le buscó solución!

La pista era -como se dice- ‘one way’, debido a que la mitad de los ocho aviones aterrizaba en un sentido y la otra en el contrario, pues no teníamos capacidad para construir salidas y refugios en los cabezales mismos. En ese tiempo, el flujo vehicular desde la ciudad hacia el aeropuerto no era tan intenso, por lo que coordinamos con las autoridades un mecanismo para cerrar dicho tramo del camino las veces que fuera necesario, de tal forma de no causar mayores incomodidades a los usuarios.

Antes de probar la nueva pista hicimos mucha práctica y entrenamiento en una franja de aterrizaje similar en medidas que fue simulado en la pista de El Tepual, y la consigna era dominar muy bien todas las maniobras requeridas, para lo cual establecimos un programa de vuelos adicionales sin restricciones de horas ni de combustible. El trabajo fue excelente, se hizo exhaustivamente y nunca tuvimos ningún incidente.

El puesto de mando táctico Ala N° 5 era una escuelita pública situada al norte de la carretera.

Nuestras misiones asignadas eran de bombardeo contra blancos estratégicos e interdicción. No teníamos previsto hacer contra fuerza aérea ofensiva ni apoyo estrecho, salvo que hubiera algún requerimiento. Por otra parte, nuestro principal problema sería la autonomía de vuelo en regreso a Chile si es que había que enfrentar combate aéreo en las zonas de nuestros blancos.

Además de estar permanentemente en alerta, recuerdo que el momento más álgido fue en la madrugada el 22 de diciembre, cuando se efectuó todo el procedimiento necesario para el despegue apenas se decretara la alerta rojo 1. No había miedo, sino que tranquilidad y mucha concentración en todos los aspectos necesarios de considerar para cumplir la misión, y que todo estuviera a punto para que nuestras misiones marcharan de acuerdo a todos los aspectos considerados y eventuales imprevistos tácticos que pudieran surgir.

Mi impresión de toda la experiencia tiene saldo muy positivo. Pude ver mucho profesionalismo y calma –pero celeridad– para enfrentar las necesidades del momento, una buena capacidad para improvisar soluciones por parte de toda nuestra gente ante problemas sobrevinientes, y serenidad ante lo que se venía, pues todo se trataba de cumplir lo mejor posible con el que era nuestro deber y para lo que nos habíamos preparado.

CDA Jorge Poblete Lara⁵⁸⁹

§

Fui a EE.UU. en 1975, como subteniente, a recibir instrucción en T-37. Nosotros teníamos esos mismos aviones en Chile, pero lo intenso de las salidas de entrenamiento de combate había terminado por causarles daños estructurales. En EE.UU. hice 190 horas en ese avión.

Al volver, en Chile había muchos pilotos esperando destinación. A mí me destinaron a Colina y posteriormente a la zona norte.

El curso táctico que se daba en Iquique en los A-37B nos preparaba para un conflicto bélico en el norte; el entrenamiento era brutalmente real; quizá ello contribuyó a que se produjeran varios accidentes por sobrepasar los límites de seguridad.

En general, la Fuerza Aérea estaba atrasada para lo que se necesitaba. Los niveles de tecnología que ocupábamos eran muy bajos; por ejemplo, los ataques los hacíamos con antiguas cartas de navegación, casi al ojo.

Sin embargo, se hacía mucha navegación de bajo nivel, misiones de apoyo aéreo estrecho, contra fuerza aérea ofensiva,

⁵⁸⁹ Entrevista realizada en la AGA el 27 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino. También, comunicación escrita al autor, 2019.

también harto entrenamiento con la Armada en misiones de ataque a buques.

En 1978 cambió el centro de gravedad hacia el sur y nos mandarían con los A-37B del Grupo N° 4 a Puerto Montt.

El aeropuerto de El Tepual francamente no estaba preparado para lo que se le venía. Había solo una pista, lo que habitualmente causaba filas de aviones esperando autorización para el despegue, con las consiguientes demoras. Además, no había instalaciones de apoyo, ni lugares de redespigue o dispersión, no teníamos suficiente artillería antiaérea. En resumen, la base estaba sobrepasada, sin montacargas, ni polvorines ni estanques de combustible suficientes, etcétera. Un ataque que dejara inutilizada la pista y eso sería todo.

Por lo tanto, fue necesario sacar a los A-37 de la base y nos fuimos al camino cercano que conducía al aeropuerto. Optamos por proteger y esconder a los aviones bajo unos árboles, al aire libre. El frío era intenso y no había trajes especiales para el clima malo.

Se habilitó un colegio cercano como puesto de mando táctico. Así mismo, hubo que cortar algunos postes próximos al camino en el cual operábamos.

Una de las cosas de las que me percaté personalmente y en forma muy positiva fue que había muchos observadores aéreos adelantados en el límite con Argentina, personal nuestro sobre el que recayeron las tareas de detección y alerta aérea temprana.

Nuestras misiones las desarrollaríamos al límite del radio de acción de nuestros aviones. El eventual encuentro con algún caza adversario y las maniobras para tener que escabullirnos significarían probablemente el fin del combustible a bordo y el no retorno a Puerto Montt. A pesar de esta posibilidad, nadie falló ni mostró preocupación: todo el mundo quería cumplir con sus obligaciones y zanzar todo de una buena vez.

GAV Luis Ili Salgado⁵⁹⁰

§

Desde el 25 de diciembre de 1978 hasta fines de febrero de 1979, estuve en Puerto Montt junto con otros seis oficiales pilotos, como relevo de las tripulaciones de A-37B del Grupo N° 4 que estuvieron en El Tepual desde la primera semana de diciembre. Durante lo más complicado de la crisis, la zona de Puerto Montt había sido reforzada con cazabombarderos Hawker Hunter del Grupo N° 9 para hacer caza defensa y ataque, y con A-37B del Grupo N° 4 con los que debíamos ejecutar ataques contra la infraestructura adversaria.

La configuración de los A-37B era variable, según la misión, pero generalmente operábamos con cuatro estanques externos de combustible, dos bombas de 500 libras y dos de 250 libras.

⁵⁹⁰ Entrevista realizada el 8 de agosto de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

También empleábamos cuatro estanques, más dos bombas y dos lanzacohetes LAU-3A.

A los blancos llegábamos bastante bien en combustible, pero sabíamos que había cazas Mirage protegiéndolos. Estábamos preparados y listos para cumplir nuestras tareas.

GAV Florencio Dublé Pizarro⁵⁹¹

§

Fui jefe del Grupo N° 7 a contar de 1973, operando Hawker Hunter.

Debido a que mantuve mi calificación para volar esos reactores, en 1978 se me ordenó colaborar con la ejecución de una interesante misión de reconocimiento con este avión sobre una pista aérea del sur argentino ubicada a medio camino entre Puerto Montt y Punta Arenas. Para llevarla a cabo se empleó un Hunter que estaba en mantenimiento en Santiago, y se le reemplazó el pack de cañones por una cámara de reconocimiento de gran altitud. La idea fue del general Matthei.

Recuerdo el día de un encuentro en Los Cerrillos. Estábamos reunidos al pie del avión el general Matthei, el jefe del Comando de Combate, general González; el jefe del Estado Mayor, general Lopetegui; un capitán de bandada que hacía de piloto de pruebas, y el que habla. Luego de analizar los aspectos involucrados, me ofrecí para hacer la misión de reconocimiento requerida, respecto de la cual no teníamos muchos datos, pero sí sabíamos que estaba equipada con un radar de vigilancia aérea Westinghouse de más de 220 MN de alcance. Por lo tanto, hubo que hacer una planificación de misión que considerara llegar hasta el lugar sin ser detectado.

De acuerdo al manual del avión, este subía hasta 55.000 pies. Pasado dicho límite, el sistema de oxígeno y la presurización no eran capaces de proveer oxígeno al piloto. Sin embargo, yo había subido a esas altitudes y sabía que el avión podía un poco más, siempre que se volara a gran velocidad. A los 45.000 pies lo volaba a 0,92 Mach y ahí sí podía subir hasta los 60.000 pies. Antes de todo, ciertamente, me hice un estudio fisiológico durante un mes. Aunque fumaba poco, dejé totalmente el cigarrillo, y unos dos días antes de la misión seguí un régimen alimenticio especial. Luego pedí a los mecánicos que subieran la presurización del avión al máximo posible. Hice una prueba en tales condiciones en un vuelo en la costa, en Santo Domingo, y llegué hasta los 65.000 pies.

Antes de despegar ese día estuve media hora en tierra aspirando oxígeno puro. Cuando llegué a la altura mencionada, comencé a ver lucecitas en todos lados, así es decidí bajar. Como volaba sin guantes, llevaba un control del color de mis uñas; si en algún momento estas cambiaban a tono morado, ciertamente era hora de descender. Cuando llegué a 20.000 pies, corté el

⁵⁹¹ Entrevista realizada el 19 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

oxígeno a presión y lo dejé en 100% de oxígeno. Seguí volando el tiempo suficiente hasta que mis uñas volvieran a su color natural, aterrizando luego sin problemas.

El día de la misión de reconocimiento, salí desde Puerto Montt full combustible en los estanques interiores solamente y ascendí hasta 60.000 pies. Una vez en las cercanías del objetivo, pasé por encima del lóbulo de detección, logrando hacer dos pasadas sobre la pista, haciendo las fotografías y poniendo de inmediato proa hacia Punta Arenas, llegando a Chabunco poco después. No vi ningún avión extranjero, nadie me detectó, y a esa altura mi avión tampoco produjo estelas de condensación.

GAV Mario López Tobar⁵⁹²

La misión relatada por el general López se refiere a un tema de gran importancia en las tareas llevadas a cabo por la Fuerza Aérea para allegar más y mejor información de inteligencia que sirviera para planificar las acciones a seguir, tanto durante la crisis en curso, como en el eventual escenario bélico. Estas no eran otras que las misiones de reconocimiento aéreo.

En general, las misiones de reconocimiento aéreo podían tener la calidad de *estratégicas* o *tácticas*, según fuera el carácter de la información, los niveles de mando que la requerían, y las distancias o magnitudes de los medios necesarios para llevarlas a cabo.

Así, eran calificadas como *estratégicas* aquellas misiones llevadas a cabo para satisfacer necesidades de información requeridas en los niveles más elevados de la conducción, ya fueran esta la dirección política del país, o el mando aéreo estratégico, o la propia dirección militar del teatro de operaciones. Generalmente, debían ejecutarse sobre zonas muy distantes de las probables líneas del frente bélico, y para las cuales se necesitaba utilizar medios de captación de imágenes de tecnología superior en el nivel de resolución de las fotografías. Por su parte, las misiones calificadas como *tácticas* tendían a satisfacer necesidades de información planteadas por las fuerzas desplegadas en zonas del teatro, y para ser ejecutadas en sectores geográficos más cercanos o dentro de este, requiriéndose medios aéreos menos exigentes, aunque igualmente especializados.

De acuerdo a la doctrina aérea vigente a 1978, a la Fuerza Aérea le correspondía mantener fuerzas aéreas organizadas, equipadas e instruidas para ejecutar el servicio de informaciones aéreas de carácter estratégico y táctico. Dentro de su capacidad ofensiva, la institución debía estar en condiciones de llegar hasta la profundidad del territorio adversario y lograr las informaciones que proporcionarán al alto mando de la Fuerza Aérea, las otras instituciones armadas y a la dirección suprema de la guerra, los antecedentes para

⁵⁹² Entrevista realizada por el GBA (A) Juan José Soto Palomino e Iván Siminic el 13 de junio de 2018. Entrevista realizada en la AGA el 18 de julio de 2018 por el GBA (A) J. J. Soto P.

resolver el más acertado empleo de los medios. Además, dedicaba un acápite para describir la naturaleza de las operaciones de reconocimiento aéreo⁵⁹³:

Los medios aéreos, gracias a su capacidad de penetrar desde la periferia a la profundidad adversaria, pueden proporcionar valiosas, rápidas y oportunas informaciones acerca de la acción enemiga y sus fuerzas militares. Informaciones que pasan a ser un factor decisivo en el planeamiento de las operaciones aéreas mismas y de la conducción de la guerra en general.

En la época de la crisis vecinal con Argentina, las capacidades de reconocimiento aéreo que tenía la Fuerza Aérea eran modestas. Esto se deriva de un informe que la propia Comandancia en Jefe institucional, en febrero de 1979, ordenó realizar a la Primera Brigada Aérea.

Durante los años en estudio, no existía en la Fuerza Aérea una unidad táctica, al nivel y tamaño de un grupo de aviación, especializada en este tipo de salidas. Solo existían algunos escasos aviones Hunter del tipo Mk.71A encuadrados en los dos grupos que empleaban el material inglés en Antofagasta. Estos aviones estaban equipados de fábrica con las cámaras F-95 frontal y laterales necesarias para hacer reconocimiento táctico diurno en perfil de vuelo a baja altura⁵⁹⁴.

Los otros aviones de combate disponibles en la Fuerza Aérea no estaban dotados para llevar a cabo tareas de reconocimiento fotográfico. Los F-5E/F del Grupo N° 7 habían sido adquiridos sin esta capacidad, y en el futuro debería estudiarse la posibilidad de adquirir los equipos necesarios para habilitar algunos ejemplares como la versión RF-5E, o adoptar alguna otra solución nacional⁵⁹⁵. Los escasos Vampire aún operativos en 1978 tampoco tenían capacidad de reconocimiento aéreo. Por su parte, las cámaras a bordo de todos los Cessna A-37B empleados por los Grupos N° 1, N° 4 y N° 12 solo servían para fotografiar el blanco durante el lanzamiento de cohetes, bombas y el disparo de sus ametralladoras, a fin de evaluar ángulo y distancia. En el caso de los Dragonfly, además, había disponibles unas pocas unidades de cámaras con alguna capacidad para la evaluación de daños causados en las salidas de ataque, las que debían ser instaladas a requerimiento y no necesitaban de mayor entrenamiento por parte de los pilotos.

El informe hecho llegar por la Primera Brigada Aérea a la Comandancia en Jefe en marzo de 1979 recogió todos los conceptos ya expresados y, además, concluyó que las capacidades de reconocimiento de los grupos operativos

⁵⁹³ Doctrina Básica de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile, 1956, Capítulo IV, letra B), inciso final.

⁵⁹⁴ Ver Von Mulhenbrock, Eitel: *Reconocimiento en Hawker Hunter*, Fuerza Aérea N° 145, oct-dic de 1977. FACH.

⁵⁹⁵ A comienzos de los 80, entre los Grupos de Aviación N° 1 y N° 7 se llegó a diseñar y confeccionar un *pod* de reconocimiento para su empleo en cazas F-5E, en cuya construcción se usaron cámaras de los Hunter de reconocimiento y estanques externos de combustible. Sin embargo, este proyecto no fructificó y lo principal de las misiones de reconocimiento fotográfico quedó entregada a tres unidades de Canberra PR.9 arribados desde Gran Bretaña en la segunda mitad de 1982.

no estaban siendo usadas óptimamente por falta una serie de razones: falta de tripulaciones entrenadas, de equipos especializados y facilidades de laboratorio, y de personal especialista en fotointerpretación, entre otras numerosas carencias. En general, el panorama no era positivo y las misiones de reconocimiento fotográfico no estaban dentro de las principales actividades ejecutadas por esas unidades de combate.

Para llegar a dichas aseveraciones el análisis se refirió –para los efectos que aquí interesan– al inventario de aviones de reconocimiento disponibles en la institución hasta la fecha de término de la investigación, esto es el primer bimestre de 1979. Aceptado entonces el hecho de que solo los Hunter podían llevar a cabo misiones de reconocimiento táctico, el informe evacuado estableció que los únicos aviones disponibles eran los Mk.71A numerados J-715, J-717, J-734 y J-735, del Grupo N° 8; más dos aviones en el Grupo N° 9: el Hunter MK.71A J-738 y el Mk.71 J-709. A excepción de este último ejemplar, los Hunter mencionados eran todos de las versiones de reconocimiento equipados como tales desde la fábrica y capaces de llevar a cabo solamente salidas de reconocimiento táctico diurno en perfil de vuelo a baja altura.



Hunter J-709 de las Panteras Negras, con especial esquema de pintura (Christian Miranda A.)

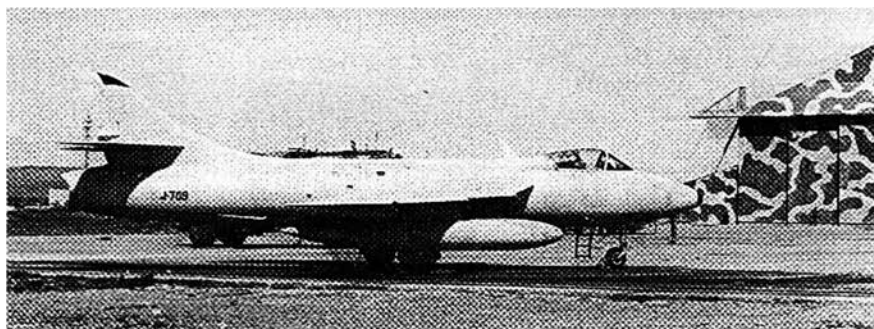
La existencia del Hunter J-709 en el inventario del Grupo N° 9 era un *caso especial*. Primero, porque, dentro del conjunto de aviones Hunter disponibles, este era un valioso activo capaz de ser empleado en tareas de combate aéreo con misiles aire-aire Shafrir. Como avión de esta unidad de combate, naturalmente también sería movilizado a los frentes de operaciones sur y austral durante el segundo semestre de 1978.

La particularidad del J-709 era que, a diferencia de sus hermanos de reconocimiento táctico del tipo Mk.71A debido a la cámara especial que portaba –y como se afirmaba entonces– “*tenía capacidad potencial para ser empleado en reconocimiento estratégico*”. Sería este avión –el J-709– el empleado por el general López Tobar en la salida de que da cuenta su relato.

El origen de este avión en el Grupo N° 9 –conocido como HUNTER OJO o HUNTER DEL PROYECTO LEICA– tiene su antecedente más remoto en 1974, cuando el 14 de septiembre de este año se suscribió un acuerdo entre la Fuerza

Aérea y la Corporación de Fomento de la Producción, conocido como CONVENIO FACH-CORFO PARA AEROFOTOGRAMETRÍA Y PROSPECCIÓN DE RECURSOS. Este convenio nació de la imprescindible necesidad de disponer de un *dossier* total, uniforme, sistematizado y actualizado de fotografías aéreas del país. Entonces se dispuso que la CORFO adquiriera y pusiera a disposición de la FACH los equipos necesarios, material de vuelo, herramientas y repuestos, obligándose la Fuerza Aérea a realizar los programas de prospección y aerofotografía, proporcionando el personal capacitado para la operación tanto de los aviones como de los equipos, y para la obtención y procesamiento de las imágenes. Así, este proyecto se tradujo en la compra en 1976 de una aeronave Beechcraft 100 King Air y dos Gates LearJet 35, más equipos fotográficos de alta calidad. Una vez arribados ese mismo año, estos tres aviones operaron con registro civil chileno, aunque en mayo de 1982 serían traspasados oficialmente al Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea.

Dentro de los numerosos equipos especializados adquiridos para llevar a cabo el convenio FACH-Corfo estaban, naturalmente, las cámaras necesarias para realizar los levantamientos aerofotogramétricos requeridos, incluida la Leica Wild RC-10, una cámara análoga de formato 23 x 23 centímetros y de 100 kilogramos de peso, capaz de hacer fotografías de gran calidad y desde grandes altitudes.



Mk.71 J-709 en tomos claros: el Hunter Ojo, o Hunter Proyecto Leica, como también se le conoció

Es por lo anterior que, ante las necesidades de inteligencia derivadas de la crisis con Argentina, y dentro de un panorama negativo en materia de capacidades de reconocimiento aerotáctico o aeroestratégico, la Fuerza Aérea obtuvo de la CORFO una cámara de las señaladas para ser instalada en el J-709, haciéndose las modificaciones y adaptaciones necesarias en el Ala de Mantenimiento. La sección del avión que sería ocupada para instalar la cámara sería el espacio de la bodega de cañones, *pack* este último que debía ser previamente desinstalado⁵⁹⁶.

⁵⁹⁶ Estaba previsto que, para después de la crisis, se preparara otro Mk.71 en el rol de aparato de reconocimiento estratégico, lo que no se concretó. Tampoco es correcta la habitual versión que afirma que el equipamiento del J-709 habría sido una cámara "perteneciente a un antiguo reactor RT-33A Shooting Star" empleado por la FACH en los años 60 y ya dado de baja para la época de la crisis vecinal.

Luego de lo más complejo de la crisis del Beagle, en 1979 las capacidades de reconocimiento fotográfico de la Fuerza Aérea fueron racionalizadas, aumentando el número de pilotos, especialistas e instalaciones, dando lugar a cursos de especialización de tripulaciones en el SAF, algunos novedosos proyectos de mejoras materiales y una redistribución de los Hunter de reconocimiento entre los dos grupos de Hunter en el norte del país.

El siguiente relato proporciona otra visión de una salida operativa del J-709 en diciembre de 1978:

A fines de 1978 el Grupo de Aviación N° 9 se desplegó hacia Puerto Montt y Punta Arenas con sus aviones Hawker Hunter. Una de las misiones principales era proveer defensa aérea a esas zonas ante posibles incursiones de la Fuerza Aérea Argentina.

Ya en el aeródromo de El Tepual los aviones y el personal asumieron posiciones en puntos muy cercanos a los cabezales de la pista, para permitir el despegue en un minuto apenas se diera la orden respectiva.

Debido a la gravedad de los acontecimientos, pasábamos gran parte del día sentados y amarrados en la cabina de nuestros aviones, en estado de alerta, listos para el despegue en un minuto. No pocas veces nos dio la impresión de que los diseñadores ingleses no asignaron debida importancia al tema de la comodidad de los pilotos a bordo de estos magníficos aviones, pues al final de cada alerta nos bajábamos de ellos casi acalambrados.

Junto con integrar las tripulaciones de caza defensa, también fui designado para efectuar misiones especiales de reconocimiento en determinadas zonas de operaciones. Para esto emplearía el Hunter J-709, avión del Grupo N° 9 que podía ser equipado con una cámara aerofotogramétrica en el lugar donde habitualmente iba el pack de los cuatro cañones de 30mm. El cambio de configuración se hacía en 10 minutos de trabajo.

En diciembre de ese año, la situación entre Chile y Argentina se volvió cada vez más tensa. Entonces, la Fuerza Aérea dispuso efectuar un reconocimiento en la frontera con el propósito de verificar el desplazamiento de las fuerzas terrestres adversarias en los Teatros de Operaciones Sur y Austral Conjunto, es decir entre Puerto Montt y Punta Arenas.

Una salida de reconocimiento típica en el J-709 significaba volar sin armamento ofensivo ni defensivo. La fortaleza de la misión radicaba en la sorpresa, el camuflaje o mimetismo, la alta velocidad y, cuando se operaba en el norte del país, el apoyo de la cobertura de radares propios y buenas comunicaciones con los Centros de Operaciones Aéreas responsables. En cambio, en la zona sur de Chile entonces no se contaba con el recurso radar.

En la salida de reconocimiento que se programó para el caso señalado se dispuso llevarla a cabo desde Chabunco, en Punta Arenas, y consistiría en filmar distintas zonas de la frontera –aproximadamente en una extensión de 200 kilómetros– entre los puntos de Primera Angostura y Puerto Natales. El objetivo

era captar el despliegue de las fuerzas terrestres argentinas, en un vuelo a gran altura que duraría aproximadamente una hora.

Lo que aparentemente era muy simple, realmente no lo era tanto. En la zona a cubrir se suponía que los argentinos ejercían control con radares de vigilancia aérea, caza defensa y medios de artillería antiaérea de corto alcance.

Planifiqué la salida con la información de inteligencia disponible sobre la posible ubicación de estas fuerzas terrestres, de la defensa antiaérea, de la cobertura de radares en los diferentes niveles de vuelo, la probable amenaza de la caza defensa y la información de meteorología.

El vuelo se programó para el despegue a media mañana, debido a que en esos momentos habría mejores condiciones de tiempo atmosférico. La primera parte del vuelo consistía en volar a muy bajo nivel y a alta velocidad entre la base aérea de Chabuncó y la Primera Angostura, para evitar en lo posible ser detectado por radares; también se trataba de obtener el máximo de energía, para luego lograr un ascenso rápido hasta los 45.000 pies en aprox. 7 a 8 minutos con una velocidad de 0.84 Mach (unos 540 nudos o 1.000 km/h, aproximadamente). Una vez en esa situación, se debería iniciar lo más pronto la filmación del terreno.

De acuerdo a la información de inteligencia disponible, durante la montada ya debería ser detectado por el radar argentino, por lo que en cualquier momento podría producirse una interceptación.

Mi concentración durante el debería estar en la operación del avión, la correcta navegación, la operación de la cámara filmadora, y ejecutando siempre un chequeo visual del escenario táctico por la posible interceptación. Cabe decir que la base de operaciones más cercana de la FAA estaba a poca distancia de mi ruta (unos 4 a 5 minutos en la parte más cercana). Toda esta situación me mantenía con un gran nivel de estado de alerta.

La tensión era máxima, pues me encontraba –como se dice– dentro de la jaula del león; los minutos no avanzaban y mi avión, que iba casi a máxima velocidad, parecía estar detenido. Sabía que, si era interceptado, y a pesar de las maniobras evasivas que pudiese hacer, podría ser derribado pues no contaba con ningún armamento para defenderme: el juego era doble o nada.

Si bien es cierto el Hunter era capaz de llevar dos misiles aire-aire, en el caso de esta misión esa carga táctica no estaba considerada: si finalmente me alcanzaban o derribaban, se podría sostener que la posición que el avión no era hostil ya que no llevaba armamento (como si a los interceptadores esto les importara algo). Bueno, órdenes eran órdenes. Solo llevaba como armamento mi pistola PPK como ayuda moral. Así las cosas, el vuelo se me hizo eterno, mirando para todos lados por si veía aviones argentinos. Las disposiciones eran que, si era derribado, tanto yo como el avión debíamos caer en territorio nacional.

Afortunadamente, la parte más crítica del vuelo se cumplió con éxito, llegando a las cercanías de Puerto Natales. Luego, se realizó un descenso con ángulo pronunciado y a alta velocidad,

con el propósito de que fuese lo más rápido el retorno hacia Chabunco a bajo nivel y por un corredor seguro previamente coordinado.

Después de todo lo intenso del vuelo, se cumplió con lo ordenado y la filmación fue entregada a los especialistas de inteligencia para efectuar los análisis correspondientes.

CDE (A) Christian Miranda Alcaayaga⁵⁹⁷

- Cómo constituir un Grupo de Aviación

Los T-25 de origen brasileño del Grupo N° 16 también tuvieron responsabilidades para llevar a cabo salidas de patrullaje y vigilancia, apoyo aéreo estrecho y ataque a blancos de superficie. La historia de esta unidad bien puede ser tomada como un ejemplo de cómo transcurrieron los eventos en el ámbito de la creación de estos *circunstanciales* grupos de aviación.

En este caso, fue un documento del 7 de septiembre de 1978 el que nombró al comandante de grupo (A) Mario Vila Godoy como oficial de proyecto para la creación de esta nueva unidad de combate. Su dotación estaría compuesta por todos los aviones T-25 de la Fuerza Aérea, y su base definitiva de operaciones sería la base aérea de El Tepual, en Puerto Montt, dependiendo directamente del Ala N° 5. Antes de su traslado definitivo hacia el sur, la unidad debería pasar diez días en El Bosque, Santiago, atendiendo los asuntos propios de su completación de cuadros, recepción de sus pilotos e instrucción. También se adaptó –en el Ala de Mantenimiento– un sistema de calefacción para la cabina de las aeronaves.

Una vez desplegado a El Tepual, el grupo debió preparar rápidamente a su personal para alcanzar un nivel completo de operaciones, y obtener el adecuado conocimiento de esta zona geográfica y la capacidad para volar en las duras condiciones climáticas de la región. Una vez lograda la experiencia necesaria, deberían efectuarse vuelos de reconocimiento, especialmente en el sector Balmaceda-Coyhaique.

Sus principales misiones serían las de apoyo aéreo estrecho a las numerosas fuerzas de Ejército presentes en la zona, para lo cual debía procurarse la adecuada coordinación con los jefes militares, tanto para la realización de ejercicios como para el combate real. Para facilitar esto se ordenó la construcción de dos polígonos de tiro –uno de ellos en Puerto Montt–. Mientras todo lo anterior se concretaba, tenía lugar la tarea administrativa necesaria para la creación oficial de la unidad. Este hito se alcanzó el 29 de septiembre, mediante la dictación del DS N° 1034⁵⁹⁸.

⁵⁹⁷ Edición por el autor de su relato aparecido originalmente en sitio web www.dragones.aviacion.cl

⁵⁹⁸ Oficio, 7 de septiembre de 1978, NOMBRA OFICIAL DE PROYECTO / Oficio, 9 de septiembre de 1978, DISPONE MEDIDAS ACERCA GRUPO 16 / Oficio, 13 de septiembre de 1978, DISPONE MEDIDAS APOYO AL GRUPO 16 / Oficio, 22 de septiembre de 1978, PROYECTO DE DECRETO DE CREACIÓN GRUPO 16 / Oficio, 28 de septiembre de 1978, SEÑALA

En 1978 era comandante de grupo y jefe de Estado Mayor en la Brigada de Instrucción de la Escuela de Aviación. En ese entonces, el secretario del comandante en jefe me llamó para ser el comandante de la agrupación de aviones T-25 que sería trasladada desde el Grupo N° 4 en el norte hasta el Ala N° 5, en Puerto Montt.

A comienzos de septiembre recibimos los siete aviones procedentes de Iquique. Estaban pintados con un esquema gris-verde. Los pilotos y tripulantes los elegimos entre los subtenientes recién egresados que cumplían asignaciones en la Escuela de Especialidades. Le pedí al capitán de bandada Alejandro Korolkov Bernard que fuera mi segundo y me ayudara con los nuevos oficiales.

Los aviones quedaron en condiciones de tener comunicaciones VHF una vez que uno de nuestros oficiales, el teniente Elorza, descubrió que estos presentaban una falla técnica producida por la acumulación de sal en el ambiente nortino. Para el mantenimiento y puesta a punto de los aviones contamos con el apoyo de un conjunto muy experimentado y comprometido de suboficiales.

Una vez establecidos en el sur, operamos en dos bandadas y comenzamos un acelerado proceso de entrenamiento, sin empleo de armamento. Me ayudó a esto el hecho de que conociera desde antes la región, donde había estado por cerca de una década. Paralelamente a nuestras salidas tácticas, debimos preocuparnos de las condiciones de nuestra estadía, levantando una sala de mecánicos, taller de mantenimiento y las mínimas comodidades para todos.

Con el Grupo de Aviación N° 5 –dueño de casa– coordinamos entrenamiento de salidas básicas de ataque diurno y nocturno, para lo cual empleamos cohetes brasileños SBAT de 70mm y bombas de 65 kilogramos. Para esto, cada avión disponía de dos puntos duros subalares, aunque por el momento no tenían instaladas sus miras de tiro. También teníamos un polígono al sur de la histórica base aérea en Chamiza, la que, no obstante, se encontraba bastante alejada. Las misiones de tiro y bombardeo las practicamos al costado de la pista de la base de El Tepual. Nuestros vuelos se extendieron a numerosas zonas, con muchas salidas a bajo nivel, y hacia todas las áreas de interés táctico.

Pronto llegaron a apoyarnos desde Iquique varios especialistas armeros. Fueron de gran ayuda para afinar todos los detalles de empleo de armamento, especialmente en el manejo y programación de las espoletas de las bombas que serían lanzadas a baja altura.

El T-25 era un avión bastante bueno. No solía presentar fallas, por lo que los repuestos casi ni los tocábamos. En alguna oportunidad uno de ellos dañó su hélice y flaps en un despegue complicado, pero fue completamente reparado en El Tepual en un par de días. En vuelo conservaba bastante bien la potencia y

podía hacer virajes muy cerrados, aunque el viento hacía que a veces fuera complicado apuntar las armas.

A comienzos de octubre debimos movernos hasta Coyhaique. De apoyo recibimos muy buenos equipos de radio para hacer inteligencia de señales, lo que nos ayudó mucho a tener un claro panorama táctico local. Recuerdo especialmente cómo a través de este medio lográbamos escuchar el tono generalmente pesimista del adversario frente a lo que sería el eventual enfrentamiento y de las deserciones que tenían que lamentar en sus filas.

Mi avión llevaba un equipo RACAL especial de comunicaciones para entablar contacto con sistemas HF. Con este equipo logramos tener gran alcance en esa área, comunicándonos sin problemas entre Temuco y el sur de Puerto Montt. Luego, nuestros camaradas militares nos prestaron varios equipos del tipo VHF para toda la escuadrilla, lo que facilitó la ejecución de las misiones de apoyo aéreo estrecho.

Finalmente nos especializamos en tareas ofensivas diurnas. Operábamos en forma bastante independiente, sin mayores órdenes del cuartel general en Puerto Montt. En general, estábamos bastante bien informados y optimistas. La inteligencia que nos hacía llegar el Ejército era de primer nivel y teníamos muy claro todo el panorama. Sabíamos que la situación sería difícil; en varias oportunidades vimos pasar sobre Coyhaique a algunos Pucará argentinos. También confiábamos en los militares, que tenían planes de operaciones muy interesantes. En algún momento recibimos órdenes de estar en condiciones de llevar a cabo misiones de contra fuerza aérea ofensiva y ataque a blancos de superficie, con indicaciones de blancos muy específicos y bajo condiciones operativas muy complejas.

Operamos desde el aeródromo de Coyhaique, pues en Balmaceda la situación se estaba poniendo complicada debido a la cercanía de fuerzas terrestres argentinas, las que se podían ver a escasos kilómetros de la frontera. En Coyhaique, la gente de la Brigada Aysén, al mando del coronel de Ejército Samuel Rojas, nos dio un gran recibimiento. Nos interiorizamos de todos sus planes y de cuál sería la mejor manera de apoyarlos. Hubo una gran coordinación. Por ejemplo, nuestros T-25 nunca pudieron detectar desde el aire las instalaciones y dispositivos preparados por los militares; así de bueno era el camuflaje de posiciones que ellos empleaban. Hicimos mucho patrullaje de frontera y teníamos marcados muy bien a los medios mecanizados que el adversario mantenía en las cercanías de la línea divisoria. La información fluía mucho y bien.

La gente de la zona se portó muy bien; muy patriotas y preparados. Una empresa salmonera nos facilitó unas instalaciones para guardar nuestro armamento, a un par de kilómetros de la base; los militares nos ayudaban también con sus vehículos. El alcalde designado en Coyhaique —un oficial naval retirado— nos ayudó en la operación y protección de nuestros preciados aviones: en un lugar estratégico, de muy difícil visión desde el aire, nos preparó caminos y puntos de estacionamiento, con

varios desahogos hacia pequeños valles con rocas en altura, las que actuaban muy bien como refugios naturales ante probables ataques aéreos. Los habitantes de la ciudad también nos acogieron muy bien; había un gran espíritu.

Nuestra unidad ciertamente estuvo lista para cumplir con su deber. En esto incluyo a todos y cada uno de sus integrantes, tripulaciones de vuelo y personal de mantenimiento y apoyo: todos y cada uno se destacaron no solo por su entrega y trabajo bien realizado en todo momento, sino que por su compañerismo, moral muy positiva y serenidad a la hora de las definiciones.

CDA (A) Mario Vila Godoy⁵⁹⁹

§

Recién egresado de la Escuela de Aviación, había volado los Cessna T-37. Me fui a la Escuela de Especialidades a esperar que me dieran un cupo en el curso táctico en los A-37B que estaban en Iquique.

Como la situación con Argentina se complicó, me asignaron al naciente Grupo de Aviación N° 16. En la misma situación estaban mis camaradas Korolkov, Recasens, Elorza, Barrera y Luchsinger, más varios suboficiales.

Operaríamos los aviones brasileños T-25 que eran del Grupo N° 4, en Iquique. Con ellos llegaron también dos instructores a Santiago, para hacernos un curso rápido.

Los aviones fueron sometidos a una revisión general en el Ala de Mantenimiento, donde se les puso a punto y dotó de calefacción en la cabina. Esto último se logró mediante una adaptación de una doble camisa en el tubo de escape, para que fluyera aire caliente a las tripulaciones.

En nuestro traslado hacia el sur hicimos la ruta Santiago-Temuco-Puerto Montt, acompañados de un Twin Otter de apoyo.

Una vez en El Tepual, nos acomodamos en un hangar. El Grupo N° 5 nos prestó ayuda, especialmente con numerosos vuelos en DHC-6, de conocimiento de la geografía de la zona.

Nuestros T-25 poseían una rudimentaria mira fija, y podíamos lanzar bombas de hasta 65 kilogramos y cohetes de guerra SBAT de 70mm y de práctica SBAT de 37mm. En cuanto a comunicaciones, solo teníamos un equipo HF, aunque la Fuerza Aérea luego les instaló equipos VHF-FM. Normalmente éramos dos tripulantes a bordo: piloto y radio operador sentado atrás.

En cuanto a nuestros ejercicios de tiro, recuerdo a un blanco particularmente vistoso: en el sector norte de la pista, un viejo DC-3 recibió algunas de nuestras municiones. Luego se instalaron blancos cerca de las lagunas próximas al aeropuerto.

Los Twin Otter del Grupo N° 5 estaban también artillados con bombas, para lo cual se arrojaban por la puerta unos contenedores de madera, luego de circular por dentro a lo largo de unos rieles metálicos que se les instaló en el suelo.

⁵⁹⁹ Entrevista realizada en la AGA el 20 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Recuerdo en Puerto Montt el fin de la Teletón de ese año. A día siguiente, nos fuimos todos a operar desde el aeródromo TENIENTE VIDAL, en Coyhaique, y allí nos recibieron nuestros camaradas militares de la Brigada Aysén, en lo que fue nuestro primer contacto con el Ejército. Ellos no tenían más que un Cessna 172, para observación. Tuvimos gran interacción con los militares.

Inteligencia de blancos no había. Lo poco que se recibió lo entregaba el comandante del Ala desde Puerto Montt.

Teníamos pocas cartas de navegación. Pero sí había mucha información teórica, mucho vuelo a Balmaceda. Vimos aviones argentinos volando alto sobre Coyhaique, pero nuestra defensa aérea era solo una ametralladora .50.

Desde TENIENTE VIDAL solo hicimos misiones diurnas. Nuestros blancos reales, en todo caso, estaban bastante lejanos. Si lográbamos llegar a ellos sin novedad, lo más probable era que no nos alcanzara el combustible para volver. Pero íbamos igual, nadie lo dudaba.

El coronel de Ejército Samuel Rojas, de la Brigada Aysén, fue un gran apoyo. Ellos nos proporcionaron informaciones de sus maniobras, para coordinar con nuestras salidas de apoyo aéreo estrecho. En más de una ocasión nos manifestó la confianza que tenían en nuestras capacidades para apoyarlos debidamente cuando se enfrentaran a los argentinos. Era muy importante estar muy bien comunicados, hablar el mismo idioma y confiar mutuamente los unos en las capacidades de los otros. Hicimos números ejercicios con ellos, y también clases y prácticas para la coordinación de las misiones de apoyo aéreo estrecho.

Hubo días muy complejos. Era todo muy tenso. Volamos mucho en días malos, con navegación en bajo nivel en condiciones visuales apoyados en nuestras cartas de navegación. La alerta era permanente y con los aviones con sus respectivas cargas tácticas, ya casi sin idas a Balmaceda pues el viento era muy fuerte y dificultaba mucho el retorno a Coyhaique.

GAV Carlos Bertens Uthemann⁶⁰⁰

Finalmente, en 1979, y dentro de un proceso de racionalización de las unidades de la Fuerza Aérea una vez atenuada la crisis, el Grupo N° 16 sería desactivado a contar del 30 de septiembre de ese año, pasando su personal y material de vuelo a formar la Escuadrilla N° 51 del Grupo N° 5 basado en Puerto Montt⁶⁰¹.

⁶⁰⁰ Entrevista realizada el 12 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁶⁰¹ Orden de la CJFA del 20 de septiembre de 1979, DESACTIVA Y DEJA EN RECESO LOS GRUPOS N° 2 y N° 16. Directiva Especial del Comando de Combate del 28 de septiembre de 1979 DESACTIVACIÓN DEL GRUPO N° 16.

5) CUARTEL GENERAL PUNTA ARENAS

La situación en Punta Arenas estaba determinada por la presencia del recientemente formado Grupo de Aviación N° 12 y del tradicional Grupo de Aviación N° 6. Naturalmente, la dotación debió ser reforzada, quedando de la siguiente forma:

Asignados al Ala N° 3 (Cuartel General en Chabunco, Punta Arenas):

- Escuadrilla del Grupo N° 9, con seis Hawker Hunter/Shafir Mk.2;
- Escuadrilla del Grupo N° 4, con cinco Cessna A-37B;
- Grupo N° 12, con siete Cessna A-37B;
- Grupo N° 6, con cinco Twin Otter operativos (en Base Margot);
- Escuadrilla del Grupo N° 3, con dos Bell UH-1H operativos (en Base Margot).
- Grupo de Artillería Antiaérea N° 23;
- Escuadrilla de Comunicaciones Electrónicas;
- Grupo de Mantenimiento;
- Sección de Sanidad.

Todas las unidades mencionadas, excepto el Grupo N° 6 y los medios del Grupo N° 3, estuvieron basados y operaron solo desde Chabunco. Así, esto evidenció una de las principales limitaciones que estas fuerzas en presencia debieron enfrentar, como fue la de falta e infraestructura aeronáutica para sostener operaciones seguras y continuadas. Probablemente en estos momentos de apremio, el recuerdo de los sucesos de 1958 volvió a la mente de algunos aviadores.



- Notas sobre la artillería antiaérea

El 29 de marzo de 1978 asumió el mando del Grupo de Artillería Antiaérea N° 4, basado en Punta Arenas, el capitán de bandada (DA) Joaquín Folsh Willer. Por disposición del Decreto Supremo N° 604, de 23 de junio, esta unidad cambió de denominación a Grupo de Artillería Antiaérea N° 23.

En 1977 habían arribado las diez primeras ametralladoras múltiples .50 montadas sobre carros, y los primeros camiones Engesa. Al año siguiente este material se incrementó con otros dieciocho cañones Hispano-Suiza HS.804 de 20mm, y veinte ametralladoras múltiples .50mm, más otros cuatro camiones Engesa. Se aumentó, además, el personal especialista, tanto a nivel de suboficiales como del personal del cuadro permanente.

En razón de la gravedad de la crisis con Argentina, se planificó una nueva distribución de todas las piezas de artillería antiaérea instaladas dentro de Chabunco, para estar en condiciones de defender dicha base aérea. En tal sentido, arribó personal especialista de refuerzo proveniente del Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina y también una compañía de la Escuela de Artillería de la Armada con piezas monotubo de 20mm.

Entre los meses de octubre y diciembre, el personal de las piezas de artillería literalmente vivió cada día junto a sus cañones y ametralladoras, demostrando un enorme espíritu de sacrificio, lealtad y profesionalismo⁶⁰².

Llegué a Punta Arenas en enero de 1978, como capitán de bandada a hacerme cargo del Grupo de Artillería Antiaérea N° 23 que operaba en la base aérea de Chabunco. Me secundaban los tenientes Pedro Jiménez y Javier Salgado, unos quince suboficiales antiguos y otros cabos recién egresados de la Escuela de Especialidades. Todo para hacer instrucción a unos 250 hombres del servicio militar obligatorio, procedentes estos últimos de Temuco y Santiago.

Nuestra unidad tenía piezas Hispano-Suiza de 20mm, ametralladoras .50mm en afustes simples y en los llamados 'Matamoscas', que eran afustes cuádruples montados en unos carros con ruedas. También dispusimos de piezas de artillería rescatadas de aviones dados de baja que adaptamos para nuestras tareas.

El entrenamiento lo hacíamos en el sector de Seno Otway, a unos 50 kilómetros de distancia de la base de Chabunco, hacia donde nos trasladábamos en nuestros camiones Engesa y Mercedes Benz. Una vez allí, practicábamos tiro contra objetivos móviles y estáticos, aunque no teníamos radares ni blancos aéreos sobre los cuales disparar. Tampoco hicimos entrenamiento con los aviones que operaban en Punta Arenas.

Para la crisis, se establecieron puestos de tiro en el cruce de las tres pistas del aeropuerto de Punta Arenas y ocho nidos de artillería antiaérea en los cabezales de las mismas pistas, llamados 'zorros'.

Nuestra alerta consistía en estar permanentemente junto a las piezas, para lo cual hicimos excavaciones en el terreno, de unos dos a tres metros de profundidad, con techos y recubrimientos, donde nos manteníamos junto a los conscriptos. La idea

⁶⁰² El contenido de este apartado fue obtenido del libro oficial manuscrito de la historia del Grupo de Artillería Antiaérea N° 23, que contiene detallada relación de cada año de servicio de esta unidad.

principal de estas instalaciones era guarecernos del frío y también de las posibles ondas expansivas que pidieran resaltar de los ataques. Nos comunicábamos con equipos handie-talkie y teníamos también un sistema de apoyo basado en luces y bengalas. El puesto de mando de la artillería estaba en el COA de Punta Arenas.

A pesar de que nuestros medios materiales eran escasos, creo que lo vivido fue un gran aliciente para mejorar rápidamente todos aquellos aspectos operacionales que habían quedado en evidencia. Por lo pronto, las necesidades de radares fueron cubiertas gracias a equipos de este tipo que llegaron luego y con la incorporación también del sistema de defensa aérea de misiles Crotale.

De mi paso por esta experiencia, rescato la unidad de la gente y la muy buena adaptación al ambiente de guerra inminente que se vivía en Punta Arenas, donde la falta de medios se intentó suplir con ingenio y ganas de hacer bien las cosas que había que hacer.

CDA (DA) Joaquín Folsh Willer⁶⁰³



- Solo una base aérea

En materia de infraestructura aeroportuaria, la situación en Magallanes en 1978 no era buena. Esto especialmente en materia de pistas principales para la operación de aviones de altas prestaciones artillados y/o cargados tácticamente, pistas aptas para el despliegue o dispersión, u operación de medios aéreos de segunda línea. Aparte de Chabunco, en la región no había otra base aérea en forma que permitiera el despliegue y operación de los aviones de combate de la Fuerza Aérea.

De esta manera, y en este tema específico, la situación se planteaba muy parecida a lo que había acontecido en 1958, con el incidente del islote Snipe: solo una base, y esta aun escasamente preparada para una situación absolutamente crítica que, una vez iniciados los combates, podía decidirse en pocas horas. Agregado a esto, la circunstancia de escasa profundidad estratégica de la zona permitiría que los aviones adversarios pudieran estar sobre Punta Arenas en pocos minutos luego del cruce de la frontera, situación que

⁶⁰³ Entrevista realizada el 18 de julio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

se veía agravada por la falta total de radares de vigilancia del espacio aéreo. Esto último se intentaría subsanar mediante el empleo de numerosos puestos tácticos de observadores terrestres⁶⁰⁴.

Un informe de junio de 1978, emanado del Comando de Combate, calificó como "*crítica*" la falta de infraestructura en la zona austral, "*pues solo se contaba con una pista apta para operar el material de combate institucional*". En caso de conflicto –continuaba– debería contarse con pistas adicionales de alternativa para recuperar a los aviones y para su operación eventual. Para lo mismo, en calidad de medida de emergencia, se propuso emplear un tramo del camino pavimentado cercano al terminal aéreo y al cual se debería acceder por medios de vías secundarias a construir⁶⁰⁵.

Un comienzo de solución a la situación de infraestructura vendría en agosto de 1978, cuando desde el Poder Ejecutivo se ordenó que, para satisfacer las demandas de seguridad nacional en cuanto a nueva infraestructura aeroportuaria en las zonas sur y austral, se tomaran en consideración los estudios que se debían llevar a cabo en tal sentido, para la inclusión de sus conclusiones en el presupuesto de la nación de 1979 y en el Fondo de Nacional de Desarrollo Regional⁶⁰⁶.

El siguiente es un análisis de las instalaciones aéreas en la zona:

a) Chabunco

En 1978, la única base operacional de la Fuerza Aérea en la zona austral era Chabunco. En realidad, no se había avanzado mucho más allá de la situación de este aeropuerto tal como estaba en los años 60, con sus tres pistas y con algunas instalaciones para operar los distintos medios de la FACH. La operación de los F-80 y T-33 del Grupo N° 12, que había empezado en 1967, fue quedando cada vez más restringida durante comienzos de los años 70, debido a la antigüedad de los aviones, y el 19 de septiembre de 1974 el último F-80 disponible hizo un vuelo final sobre la ciudad, entrando ese grupo en obligado receso a contar de fines de ese mismo año. A partir de la suspensión de esta unidad táctica, el equipamiento que se había logrado levantar fue quedando progresivamente en desuso, por lo que al reactivarse el Grupo N° 12 a fines de 1976 –y al arribar sus primeros A-37B en 1977–, las dificultades con que se encontraron sus nuevos ocupantes serían casi tan complejas y demandantes como las que muchos años antes habían tenido los primeros aviadores en establecerse allí. Esto sería particularmente complicado cuando a fines de 1978 arribaran otras escuadrillas de combate para reforzar Punta Arenas y tuvieran que operar desde este campo aéreo como única alternativa.

⁶⁰⁴ Ver Capítulo V, primera parte, xiii.

⁶⁰⁵ Oficio, 16 de junio de 1978, FINANCIAMIENTO DE TRABAJO PARA ACONDICIONAR PISTA DE REDESPLIEGUE EN LA ZONA AUSTRAL, del Comando de Combate al EMGFA.

⁶⁰⁶ Oficio, 10 de agosto de 1978, IMPLEMENTAR OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PARA SERVIR A LA SEGURIDAD NACIONAL EN LAS REGIONES XI Y XII, del MINDEF al CJFA.

La base de Chabunco, que además era la única pista pavimentada en Magallanes, debería ser reforzada durante 1978 con nuevas instalaciones de almacenamiento y carga de combustible, polvorines, almacenes de depósito de piezas y partes, lugares de dispersión debidamente conectados con las pistas principales, medidas de ocultamiento y de apoyo de vida, y estas últimas tanto en la base misma como en la ciudad, donde recién se estaba avanzando en materia de habitabilidad para el personal. Algo similar ocurría con la falta total de radares y de eficaces dispositivos de defensa antiaérea. Así fue como el 3 de julio de 1978, los comandantes de la Fuerza Aérea en la zona recibieron la orden verbal del comandante del Comando de Combate para tomar de inmediato medidas de alistamiento de los A-37B del Grupo N° 12 y para estar en condiciones de dispersar estos aviones ante un eventual empeoramiento de la situación. Estos oficiales se contactaron entonces con el general de división Nilo Floody Buxton –intendente regional, jefe de Zona en Estado de Emergencia y comandante en jefe de la Quinta División de Ejército⁶⁰⁷–, para hacerle ver la vulnerabilidad de Chabunco. Al día siguiente, la autoridad regional emitió un bando de gobierno mediante el cual se redestinaron fondos de obras de infraestructura local y se dispuso que la Dirección de Aeropuertos emprendiera trabajos urgentes en el terminal aéreo. Así fue que rápidamente se programó preparar algunos sitios de dispersión de los aviones, accesos a las pistas desde las losas, y vías de retiro de los aviones para sacarlos del aeropuerto y trasladarlos por remolque hacia otras zonas de dispersión alejadas del aeropuerto y de sus tres pistas principales, las que sin duda serían dañadas por los probables ataques aéreos argentinos⁶⁰⁸. Sin embargo, la mayoría de estos trabajos no estarían realizados sino hasta el primer trimestre de 1979⁶⁰⁹.

La situación de la base de Punta Arenas era una verdadera pesadilla, más aún cuando lo que no se había hecho planificadamente solo se podía improvisar en ese momento. Los aviones estaban a la intemperie y sin protección de ninguna especie, de manera que cualquier aparato argentino podía verlos y ametrallarlos. Y la calidad del terreno no nos permitía sacarlos sin que se hundieran. Por otra parte, había que armar una defensa anti-aérea digna de ese nombre y preocuparse de contar con los elementos necesarios para alertar una posible agresión.

Haciendo un esfuerzo, el único aspecto positivo de esta situación era que cuando uno se encuentra en peligro de guerra se da cuenta de lo que hace falta para contar con una base que el día de mañana puede ser un puntal para la defensa de Chile. De manera que en ese momento fui ideando un plan para el futuro de la base. Pero, en síntesis, el sur estaba indefenso.

GDA Fernando Matthei Aubel⁶¹⁰

⁶⁰⁷ Hasta el 14 de diciembre de 1978, el general Nilo Floody fue jefe de la Quinta División de Ejército; a contar de este día, asumió como jefe de la Región Militar Austral.

⁶⁰⁸ Oficio, 24 de julio de 1979, del comandante del Ala N° 3 al Comando Logístico.

⁶⁰⁹ Oficio, 24 de noviembre de 1978, INFORMA NECESIDADES DEL COMANDO DE COMBATE PARA ENFRENTAR EVENTUAL ACCIÓN ARGENTINA EN EL TOAC, del EMGFA al Comando de Combate.

⁶¹⁰ ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 282-283. La Tercera-Mondadori.

A pesar de la desmedrada situación planteada a nivel de infraestructura, es necesario destacar la gran predisposición, voluntad y liderazgo ejercidos en esa ciudad y en esas difíciles circunstancias por el coronel de aviación Ramón Cáceres Jorquera, comandante del Grupo de Aviación N° 6 y jefe del Estado Mayor de la IV Brigada Aérea, quien intentó, por todos los medios a su alcance, satisfacer las múltiples necesidades y coordinaciones de todas las unidades desplegadas en Chabunco. Todos quienes fueron entrevistados para esta investigación y que estuvieron en Magallanes coincidieron en este reconocimiento, haciendo hincapié en la entrega sin descanso del coronel y sus subordinados para el éxito de la misión común.

En relación con la falta total en Punta Arenas de un sistema de alerta, mando y control de operaciones aéreas, a contar de agosto de 1978 comenzaron los trabajos destinados a dotar a Chabunco de un puesto de mando temporal, puesto que uno de carácter *invulnerable* se estimaba que no estaría listo sino para trabajos de una segunda etapa a realizar después de 1978⁶¹¹. Adicionalmente, también en esta oportunidad comenzaría el análisis de los lugares donde se desplegarían las decenas de puestos de observadores terrestres y de artillería de defensa antiaérea de punto, sus necesidades de tripulación y medios, y los puestos de comunicaciones necesarios para garantizar enlaces eficientes entre mandos y medios, y entre las distintas unidades componentes de la Región Militar Austral⁶¹².

Otro ámbito que fue necesario cubrir fue el del equipamiento de generación eléctrica de emergencia para Chabunco, así como el adecuado abastecimiento de combustible de aviación para que dos grupos de aviación (Grupo N° 12 reforzado y la escuadrilla desplegada del Grupo N° 9) fueran capaces de mantener un ritmo sostenido de operaciones de combate. En este sentido, se avanzó en la entrega de estanques de combustible móviles y camiones abastecedores, para aumentar notablemente la disponibilidad y movilidad de este recurso vital. También ocurrió algo similar en lo referente a las numerosas medidas de apoyo de vida necesarias para garantizar la presencia del numeroso personal institucional de todo tipo que debería operar desde la ciudad y sus alrededores⁶¹³.

b) Bahía Catalina

Por su parte, la base en Bahía Catalina vivía, en términos operacionales, una serie de restricciones, pues continuaba limitada a su empleo por aviones de transporte o menores y en ningún caso para su uso por los reactores de combate. Además, las instalaciones, en general, estaban viviendo desde hacía años la intensa presión social de la comunidad de Magallanes y de las autoridades

⁶¹¹ Oficio, 24 de noviembre de 1978, INFORMA NECESIDADES DEL COMANDO DE COMBATE PARA ENFRENTAR EVENTUAL ACCIÓN ARGENTINA EN EL TOAC, del EMGFA al Comando de Combate.

⁶¹² Oficio, 25 de agosto de 1978, SOBRE NOVEDADES ENCONTRADAS EN INSPECCIÓN EN EL ALA N° 3 Y SUGIERE SOLUCIONES, del Comando de Combate a la CJFA.

⁶¹³ Oficio, 25 de agosto de 1978, SOBRE NOVEDADES ENCONTRADAS EN INSPECCIÓN EN EL ALA N° 3 Y SUGIERE SOLUCIONES, del Comando de Combate a la CJFA.

locales para convertir el lugar en el futuro puerto regional y parte integrante de la Zona Franca de Punta Arenas. Incluso, ya se hablaba del *Puerto Bahía Catalina*.

Como la mayoría de las instalaciones del Ala N° 3 aún estaban en Bahía Catalina, distintas presiones sobre sus comandantes se dejaron ver durante un tiempo. El propio almirante José Toribio Merino, comandante en jefe de la Armada, había estado en visita oficial a la zona en diciembre de 1977. En esta oportunidad, en la recepción de estilo que tuvo lugar en el Club de la Unión, el almirante preguntó al jefe del Ala –el general de brigada aérea (A) Rodolfo Martínez Ugarte– qué opinaba acerca del proyecto del nuevo terminal marítimo. El jefe aviador respondió que la Fuerza Aérea no se cambiaría definitivamente a Chabunco mientras esta base no estuviera totalmente habilitada, proceso que sería extremadamente caro –y que la Fuerza Aérea no pagaría– complejo y demoroso, estimado en no menos de un año. Averiguaciones posteriores demostraron, incluso, que el tema de la salida y traslado de los aviadores desde Bahía Catalina no había sido una materia a la que precisamente se le hubieran destinado demasiados estudios por parte de las autoridades locales⁶¹⁴. Es decir, hubo mucha improvisación en la materia. Lo cierto es que las instalaciones aeronáuticas de Bahía Catalina –restringidas y todo– continuaban siendo no solo las más importantes de la Fuerza Aérea en Punta Arenas, sino que virtualmente las únicas, puesto que lo que había en Chabunco a esta fecha eran solo "*una serie de instalaciones semidesarrolladas*"⁶¹⁵. Además, se estimaba oficialmente que la mayor cercanía de Chabunco a la frontera con Argentina, al igual que cualquiera otra base que se construyera al norte de esta o, incluso, en la isla Tierra del Fuego, la hacía muy vulnerable a la acción aérea y terrestre adversaria, o muy dependiente del apoyo marítimo para su sostenibilidad⁶¹⁶.

La historia de Bahía Catalina estaba, entonces, viviendo sus últimos momentos como aeródromo de Punta Arenas. Poco tiempo después, el Decreto Supremo (Defensa) N° 636 de 30 de junio de 1981 autorizó la enajenación de este inmueble⁶¹⁷.

⁶¹⁴ Informe confidencial, 7 de diciembre de 1977, del jefe del Ala N° 3 al CJFA.

⁶¹⁵ Informe confidencial, 7 de diciembre de 1977, del jefe del Ala N° 3 al CJFA.

⁶¹⁶ Política institucional particular N° 01/78, ENTREGA DE BAHÍA CATALINA, 29 de mayo de 1978, CDJFA.

⁶¹⁷ FERNÁNDEZ, Alberto (1994) *La Aviación en Magallanes*, p. 327. DGAC, Chile.



Parte de las instalaciones de Bahía Catalina (Alejandro Ortloff B.)

c) Isla Dawson y Puerto Porvenir

En cuanto a la posibilidad de ocupar isla Dawson como base aérea, en junio de 1978 la Comandancia en Jefe de la Armada la planteó como solución "*de imperiosa necesidad*" para la situación de carencia de estas instalaciones en Punta Arenas y la vulnerabilidad estratégica de Chabunco. Esta alternativa de habilitar las pistas básicas de Dawson significaba –en un plazo de dos meses– comprar e instalar, con carácter semipermanente, una pista de aterrizaje prefabricada, de 2.000 de extensión y 30 metros de ancho, más calles de carreteo y losas de estacionamiento de 5.400 metros cuadrados, capaz de recibir aviones del tipo C-130 Hercules⁶¹⁸.

La Armada propuso como lugar para llevar a cabo esas obras a una de las tres pistas de tierra que ya había semihabilitado en la isla. La más extensa de estas tenía 1.150 metros por 30 metros de ancho, aunque aún requería nivelación, estudio de suelos, relleno y compactación, y a agosto de 1978 se encontraba en condición de "*operativa con restricciones*". Una segunda pista de tierra estaba en ejecución, pudiendo extenderse hasta 1.150 metros. La tercera pista era solo de 900 metros. Existía también un proyecto a largo plazo para construir dos o tres nuevas pistas de hasta 2 mil metros, en la zona de meseta San Bernardo, aunque esto estaba recién en etapa de estudio⁶¹⁹.

La Fuerza Aérea, siempre consciente de la precariedad y vulnerabilidad de Chabunco, se manifestó positivamente frente a este proyecto, especialmente porque, de acuerdo con sus propios estudios, el extremo noreste de la isla –llamado cabo Valentín– representaba una buena alternativa para construir eventualmente en el futuro cercano una base de despliegue, especialmente con una pista de concreto de hasta 2.400 metros y 30 metros de ancho⁶²⁰. Si bien era cierto que el terreno pertenecía a la Armada, la Fuerza Aérea sostuvo que se debía explorar una serie de alternativas jurídicas pertinentes,

⁶¹⁸ Oficios, de 16 de junio y 24 de agosto de 1978, del CJA al MINDEF / CONSUDENA.

⁶¹⁹ Oficios, 24 de agosto de 1978, Anexo A, del CJA al MINDEF / CONSUDENA.

⁶²⁰ Oficio, 27 de junio de 1978, del CJFA al MINDEF / CONSUDENA.

tanto en cuanto el dominio de la propiedad insular, como a los aspectos reglamentarios relacionados con la responsabilidad del desarrollo de aeródromos militares en el país, la que recaía en la FACH. Además, había que solucionar una serie de aspectos técnicos específicos de la pista que la Armada deseaba instalar y su real compatibilidad con los aviones de combate de la Fuerza Aérea⁶²¹. Allanada la Armada a conversar y estudiar lo que fuera necesario, lo cierto es que la pista de acero no se instaló. Lo más complejo de la crisis con Argentina se desactivaría antes de que el tema de isla Dawson tuviera nuevas noticias. Poco después, la Fuerza Aérea desearía la idea de instalarse en la isla y volcaría sus esfuerzos y gestiones al pleno reforzamiento de Chabunco.

Por su parte, la situación de infraestructura aeronáutica en Puerto Porvenir tampoco había variado sustancialmente desde lo del Snipe. A 1978, la pista del aeródromo CAPITÁN FUENTES MARTÍNEZ de esa localidad era utilizable solo por aeronaves menores. Su desarrollo como pista –y en ningún caso como una base aérea– para un posible despliegue de aviones de combate bajo limitadas condiciones operacionales, solo podría comenzar a hacerse realidad en 1981, cuando se construyera en el lugar una nueva pista asfaltada de 2.500 metros⁶²². De esta forma, puede decirse categóricamente que desde Puerto Porvenir no operó ninguna aeronave de combate de la Fuerza Aérea durante la crisis del Beagle, ni estaba previsto que así ocurriera. En caso de emergencia, o de tener que efectuar tareas de evacuación aeromédica o de rescate de tripulaciones, probablemente habría tenido algún uso por parte de medios tales como los UH-1H o los Twin Otter que operaban desde Punta Arenas, a requerimiento.

Luego de superada la etapa más compleja de la crisis con Argentina, el 5 de enero de 1979 el general Matthei puso en conocimiento del ministro de Defensa el hecho de que en el TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL la Fuerza Aérea tenía un solo lugar para operar sus aviones de combate –Chabunco–, señalando además que era necesario habilitar a lo menos otros dos aeródromos, para *"aumentar la cantidad de aviones propios para neutralizar los esfuerzos enemigos, mejorar la capacidad de dispersión de los medios aéreos y hacer cada vez más difícil el ataque adversario al exigirle aumentar sus medios con los riesgos inherentes si deseaba lograr sus objetivos"*⁶²³. En la misma comunicación, la Fuerza Aérea estimó que lo más apropiado era:

1. Construir y habilitar operacionalmente la pista secundaria y de taxeo a la pista 25 de Chabunco;

⁶²¹ Oficio, 21 de julio de 1978, SOBRE FINANCIAMIENTO PARA A CONSTRUCCIÓN DE UNA PISTA DE ATERRIZAJE PREFABRICADA EN ISLA DAWSON, del CJFA al MINDEF.

⁶²² Aún a mediados de diciembre de 1980, a la espera de la construcción de la nueva pista prometida, y planificando acerca de la posibilidad de ocuparla como pista de despliegue para aviones A-37B, la Dirección de Operaciones consideró oficialmente que *"no existía posibilidad alguna de considerarla como pista de despliegue"* en las condiciones que aún tenía a esa fecha. Comunicación de 21 de diciembre de 1980, Dirección de Operaciones.

⁶²³ Oficio, 5 de enero de 1979, SOLICITA CONSTRUCCIÓN DE PISTAS PARA MEJORAR LA CAPACIDAD OPERATIVA DE LA FUERZA AÉREA EN LA ZONA AUSTRAL, del CJFA al MINDEF.

2. La reparación y habilitación operativa de una pista de consistencia sólida de 2.000 x 30 metros en Porvenir, empleando las facilidades actuales de aeródromo CAPITÁN FUENTES;
3. En un plazo de dos o tres años, y con el propósito de darle un empleo operativo tridimensional (para las tres ramas de la defensa), la construcción y habilitación operativa de una pista de consistencia sólida de 2.500 x 40 metros en isla Dawson.

Por sus montos e implicancias, los costos de estos trabajos deberían ser asumidos con dineros no provenientes del presupuesto de la Fuerza Aérea, sino que del presupuesto nacional y/o del CONSUDENA.

Rápidamente, el general Pinochet ordenó que se estudiara la ampliación de las instalaciones de Chabunco y el desarrollo del aeródromo de Puerto Porvenir. Acto seguido, el jefe de Estado ordenó a su ministro de Obras Públicas que, en conjunto con la Fuerza Aérea, estudiara y evaluara las necesidades de trabajo a realizar en la pista de Puerto Porvenir, y la dotara de la infraestructura mínima para operarla como una especie de subbase aérea⁶²⁴. Isla Dawson no fue desarrollada como base aérea y tampoco fue exitoso el proyecto de construir una pista de 2.500 x 30 metros en el extremo sur de la isla Navarino, en bahía Nassau, caso este último en el cual se llevaron vuelos y misiones exploratorias de los Twin Otter del Grupo N° 6 el 5 de septiembre de 1979⁶²⁵.

d) Base Margot

La necesidad de tener que hacer el redespigüe de los medios del Ala N° 3 / Grupo de Aviación N° 6 desde Bahía Catalina, el hecho de estar en condiciones tener que operar otros aviones y helicópteros llegados en refuerzo, y la inadecuación general de Chabunco para recibir más material aéreo del que ya estaba presupuestado que llegara, generó la necesidad de tener que buscar un sector local apto para desarrollar las tareas de apoyo que deberían efectuar otras importantes aeronaves en numerosas misiones de gran valor, tales como distribución y apoyo de observadores terrestres, patrullaje y vigilancia, enlace de comunicaciones, apoyo de fuego bajo determinadas condiciones tácticas, y otras. Esto se logró mediante la elección de un terreno situado a unos 32 kilómetros al sur de Punta Arenas, en la zona de Agua Fresca.

Situada en medio de un bosque, y denominada BASE MARGOT⁶²⁶, se habilitó una pista secundaria con el largo suficiente para operar en todo tiempo bimotors Twin Otter, helicópteros Bell UH-1H y otros aviones

⁶²⁴ Oficio, 23 de enero de 1979, DESARROLLO DE SUBBASE AÉREA EN ZONA AUSTRAL (PORVENIR), del Presidente de la República al Ministro de Obras Públicas.

⁶²⁵ Oficio, 11 de septiembre de 1979, INFORMA SOBRE POSIBILIDAD DE CONSTRUIR PISTA EN ISLA NAVARINO, del comandante del Ala N° 3 al JEMGFA.

⁶²⁶ Según referencias, el nombre le habría sido asignado en honor a la destacada aviadora chilena Margot Duhalde Sotomayor, quien en esa época se desempeñaba como controladora de tránsito aéreo en el aeropuerto de Punta Arenas.

menores⁶²⁷, con instalaciones de apoyo tales como carpas, baños e iluminación. Para estos trabajos se contó con la ayuda de la Intendencia magallánica, autoridad que contactó a la secretaría regional ministerial de Obras Públicas, la que debería gestionar la construcción de la nueva pista. Esta finalmente fue encargada a la Dirección de Aeropuertos, y los trabajos de despeje, compactación y relleno los ejecutó una firma contratista local. Las labores quedaron terminadas en octubre de 1978 y a contar de noviembre siguiente la pista comenzó a ser ocupada por los medios del Ala N° 3, situación que se extendió hasta bien entrado enero del año siguiente⁶²⁸.

Directamente relacionado con lo anterior, cabe señalar que, en lo referido al Grupo N° 6, en 1978 la situación de esta antigua unidad de la Fuerza Aérea era –prácticamente– terminal. Sus clásicos bimotores Beechcraft C-45 habían sido dados de baja en marzo de 1976 y el grupo había quedado con cuatro viejos C-47 para hacer transporte, de los cuales solo uno volaba. En 1977, estos aviones Douglas ya habían recibido una campanada de alerta, al determinarse que estaba próxima su baja una vez que fructificara el proyecto de dotar al grupo con los nuevos DHC-6 Serie 300 Twin Otter, programa que estaba en sus etapas finales en Canadá. Se estimaba, además, que las responsabilidades operacionales de la unidad habrían de aumentar pronto, cuando el mando ordenara activar los vuelos frecuentes al territorio antártico chileno⁶²⁹. Así, el 3 de noviembre de 1978⁶³⁰, seis nuevos Twin Otter DHC-6 Serie 300 serían dados de alta en el Ala N° 3. Estos aviones operaron efectivamente desde la base Margot, desempeñándose en misiones de reconocimiento, apoyo a observadores terrestres y enlace de comunicaciones, entre otras tareas. Además, algunas aeronaves fueron modificadas con instalaciones para el lanzamiento de bombas.

En 1978 serví en el Grupo de Aviación N° 6, en la base magallánica de Bahía Catalina. La situación del grupo no era buena, pues teníamos solo dos viejos cargueros Douglas C-47, que estaban listos para el retiro definitivo. Pero ese año se concretó la compra de seis nuevos DHC-6 Serie 300.

De todos modos, alcancé a hacer un curso relámpago de copiloto en el C-47. Cuando ese mismo año llegaron los primeros Twin Otter, los dos C-47 volaron a Santiago, desactivados.

Por razones tácticas, y dado el momento de tensión con Argentina, el grupo se desplegó hacia el sur de Punta Arenas a la llamada Base Margot, situada en un bosque, con carpas, letrinas y chonchones para iluminar la pista. Desde ahí, con los Twin Otter ejecutamos operaciones de día y de noche, en este último caso

⁶²⁷ Entrevistas realizadas en la AGA al GBA (A) León Dufey Treskow, 13 de junio de 2018, y GAV Leopoldo Moya Navarro, 1 de agosto de 2018, respectivamente, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁶²⁸ Oficio, 24 de julio de 1979, del comandante del Ala N° 3 al Comando Logístico.

⁶²⁹ PROYECTO PARA LA CONVERSIÓN DE MATERIAL DHC-6 DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 6, 30 de enero de 1978. Adicionalmente, DIRECTIVA ESPECIAL SOBERANÍA, DEL COMANDO DE COMBATE, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PISTA DE ATERRIZAJE EN ISLA REY JORGE, 17 de agosto de 1979.

⁶³⁰ Orden del Comando Logístico, 3 de noviembre de 1978, DISPONE ALTA DE AVIONES EN EL GRUPO DE AVIACIÓN N° 6.

usando visores nocturnos. También operaban ahí helicópteros UH-1H llegados desde el Grupo N° 3. Esta base estaba próxima a un camino secundario, cerca de una planicie y un río.

Se trató de dar a nuestros Twin Otter las capacidades de un modesto bombardero ligero. Hubo dos sistemas que probamos. El primero tenía un carrusel interno que nos permitía mover dos bombas de 50 kilogramos, para arrojarlas a través de un orificio hecho en el suelo del avión; el segundo se hacía a través de las ventanas de emergencia, para lo cual había unos fierros que formaban una especie de guía. El lanzamiento era al ojo del piloto, sin precisión garantizada. También se probó un sistema de lanzamiento de bengalas y otro de ametralladoras laterales. Todo era muy artesanal, pero la misión era hostigar al adversario. Solo algunos de los seis aviones fueron adaptados; la verdad es que hacerle hoyos a un avión en el piso era demasiado...

Recibimos apoyo de comunicaciones e información por parte de los pilotos civiles del club aéreo local, quienes solían hacer misiones de patrullaje aéreo. Ellos mostraron un alto grado de compromiso con su país, gran iniciativa y resultaron ser de gran ayuda.

También hicimos vuelos hacia el sector de Puerto Williams y todo el canal Beagle, haciendo reconocimiento aeromárítimo. Logramos observar a algunos buques de nuestra Escuadra en sus fondeaderos.

Honestamente creo que teníamos mucha mística y lo único que desedábamos era cumplir nuestro deber para desempeñarnos lo mejor posible en el combate que tendría lugar.

GAV Leopoldo Moya Navarro⁶³¹

§

En 1978 era sargento 2° tripulante de avión DHC-6 Twin Otter y prestaba servicios en el Grupo de Aviación N° 6 en Bahía Catalina, Punta Arenas.

Cuando la situación por el Beagle se puso tensa, el mando determinó el despliegue de la unidad y sus aviones, sus tripulaciones, personal de apoyo y personal de mantenimiento a un lugar al sur de Punta Arenas, donde en una planicie se pudo habilitar una pista secundaria. Este lugar fue bautizado como Base Margot.

Pronto levantamos carpas para dormitorios del personal, las cuales quedaron ubicadas dentro de un pequeño bosque que servía como protección del clima y que, además, estaban ocultas a la visión desde el aire. Este bosque también servía para camuflar los aviones, introduciendo parte de la cola y fuselaje entre-medio de los árboles.

También contábamos con personal de cocina que se encargaba de preparar los alimentos para todo el personal desplegado, los cuales éramos alrededor de 50 personas.

⁶³¹ Entrevista realizada el 1 de agosto de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Naturalmente, pronto los lugareños del sector se dieron cuenta de nuestra presencia. Muchos de ellos tenían campos y animales, lo que los llevó a que nos aportaran gratuitamente carne de cordero, leche, quesos, etc. Además, sabían que las condiciones en las cuales estábamos no eran de las mejores, toda vez que no se podía salir libremente ni circular muy abiertamente de la base, pues había que mantener el secreto de ella.

Dentro de las misiones que nos fueron asignadas estuvo la de efectuar escucha radial de nuestro adversario. Además, estábamos preparados para efectuar la misión de hostigamiento nocturno cuando la situación cambiara a estado de guerra.

Para efectuar estas salidas ofensivas, a los aviones se les efectuó una alteración mayor en su fuselaje, abriendo un boquete a la altura de la puerta de entrada de pasajeros y se les instaló un carril de tal forma que permitiera desplazar los carros contenedores de dos bombas cada uno. Si mal no recuerdo, cada avión llevaba aproximadamente 10 carros.

El sistema funcionaba con dos tripulantes, uno para desplazar los carros alrededor del fuselaje hasta llegar al boquete, donde el otro tripulante lanzaba las bombas soltándolas del carro portador, previa coordinación con el piloto.

En base Margot estuvimos aproximadamente todo el mes de diciembre de 1978, hasta que la situación amainó. Esto permitió que para la noche de Navidad pudiéramos visitar a nuestras familias hasta las 12:00 horas del día 25 en que debíamos retornar a la base.

Durante la estadía en el campo experimentamos muchas situaciones difíciles y de mucha tensión, debido a los constantes estados de alerta. Para las tripulaciones de los Twin Otter, la tensión era mayor, debido a que la misión de efectuar hostigamiento con este tipo de aeronave suponía una acción de alto riesgo.

A pesar de todo, el ánimo y disposición para enfrentar la crisis no decayó.

SOM Luis Neira Riveros⁶³²

Desde la base Margot también operarían dos helicópteros Bell UH-1H artillados con cohetes SBAT 70 y ametralladoras .50, procedentes de Temuco, donde funcionaban como medios propios del Grupo de Aviación N° 3. Estas aeronaves cumplirían destacados cometidos como elementos de apoyo, patrullaje e inserción y extracción de los equipos tácticos de la red de observadores terrestres que serían distribuidos a lo largo de las fronteras australes para proporcionar alerta temprana.

En 1978 era comandante de la Escuadrilla de Operaciones del Grupo de Aviación N° 3, en Temuco, donde empleábamos la mayoría de los helicópteros de la Fuerza Aérea. Teníamos dos modelos de Hiller, Bell 47 y UH-1H.

⁶³² Editado de colaboración escrita hecha llegar a la AGA en 2018.

Los UH-1H también los ocupábamos para combatir. Para esto último hicimos curso táctico en Panamá, con instructores de EE.UU. que habían estado en la guerra de Vietnam. Además, estábamos bien entrenados para hacer misiones de infiltración y exfiltración de comandos y fuerzas especiales, día y noche. Apoyamos mucho con las necesidades de las partidas de observadores terrestres y en prepararnos para misiones de rescate de combate.

Ese año asignamos dos helicópteros Bell UH-1H a Punta Arenas, los que operamos desde Base Margot.

Los comisionados desde el Grupo N° 3 para operar en Punta Arenas fuimos el capitán de bandada Antonio Monserrat y los tenientes Pedro González, Gonzalo Schönherr y Gustavo Concha. Los mecánicos tripulantes de vuelo fueron los sargentos Hernán Uribe G., Enrique Cuevas R., Anselmo Vargas O. y Germán Toro P.

El equipo de mecánicos de mantenimiento estaba dirigido por el empleado civil Miguel García, quien cumplía las funciones de control de mantenimiento. Lo tripulaban los siguientes sargentos y cabos:

- Roberto Sandoval y Hugo Mercado. Ambos eran mecánicos tripulantes, por lo que, en caso de alguna emergencia, estaban en condiciones de reemplazar a los mecánicos tripulantes titulares;

- Juan Ibarra, motorista;

- Gustavo Gómez, electricista;

- Adán Riffo, armero;

- Antonio Maldonado, hidráulico.

Los helicópteros desplegados a Punta Arenas, y que estuvieron por casi seis meses en la zona, fueron los H-82 y H-91. Estas aeronaves estaban equipadas con dos ametralladoras .50 frontales y dos lanzadores de cohetes LM 70/7 para 50 cohetes SBAT 70 cada uno. En las operaciones de traslado de los observadores terrestres solo se usaron las ametralladoras .50, ya que todo el sistema de lanzacohetes dificultaba la misión, por su peso y ubicación en la aeronave.

Terminado el despliegue de los observadores terrestres, volvíamos a instalar los lanzacohetes, ya que cualquier misión que ejecutáramos a partir de ese momento lo más probable es que fuera de guerra.

CDA (A) Antonio Monserrat Mena⁶³³

- El Grupo N° 12

Ya se han mencionado los orígenes del Grupo N° 12, de Punta Arenas. Aun con todos los problemas de infraestructura de Chabunco, en 1978 ya se había cumplido con lo más sustancial de la orden del general Leigh para que esta unidad fuera reactivada⁶³⁴. Por lo menos, a comienzos del año de la crisis del Beagle

⁶³³ Entrevista realizada el 1 de julio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

⁶³⁴ Orden Comandancia en Jefe, 28 de julio de 1976, DISPONE ACTIVACIÓN DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 12.

ya estaban en Punta Arenas los ocho Cessna A-37B que serían la dotación de este grupo de combate durante todo ese año, de acuerdo con lo que disponía la orden de activación. Esta escuadrilla había sido trasladada progresivamente desde Iquique en el segundo semestre de 1977, con aparatos extraídos de la línea de vuelo del Grupo N° 4.

Sin embargo, rápidamente uno de sus Dragonfly quedó fuera de vuelo sin posibilidades de ser reparado en el corto plazo, por lo que durante el segundo semestre de 1978 –y, por cierto, durante todo diciembre–, la unidad solo podría disponer de siete A-37B.

- Los apoyos que llegaron a Chabunco

Una de las consecuencias de la entrega durante 1977 de aviones del Grupo N° 4 para dotar al nuevo Grupo N° 12 fue que la unidad iquiqueña solo pudo hacer uso efectivo durante muy poco tiempo –si es que– de los dieciocho Cessna A-37B que se le habían asignado originalmente dentro de la implementación del programa PEACE ANDES IV. Un análisis de los partes de fuerza diarios del Comando de Combate durante el segundo semestre de 1978, lleva a concluir necesariamente que, luego de que el Grupo N° 4 quedara con solo diez de los Dragonfly originales, el Grupo N° 1 debió cederle algunos de sus propios A-37B –unos cuatro aviones– para ayudarle a completar números y mantener capacidades.

De esta forma, hacia inicios de diciembre de 1978 el Grupo N° 4 lograba alinear catorce A-37B, de los cuales uno estaba fuera de vuelo sin posibilidades de pronta rehabilitación. Cuando a fines de la primera semana de diciembre esta unidad debió abandonar temporalmente su base en Iquique para ir a reforzar el Comando de Operaciones Sur, trece A-37B fueron finalmente movilizados. Ocho de estos aviones llegarían destinados a Puerto Montt y cinco a Punta Arenas. De los cinco reactores arribados a Chabunco, uno de ellos sería asignado de inmediato al Grupo N° 12 para que esta unidad lo sumara a los siete aviones que mantenía en capacidad de vuelo y pudiera así formar dos bandadas completas⁶³⁵. Los cuatro aviones restantes del Grupo N° 4 formarían la tercera bandada magallánica. Fue así como desde Chabunco operarían finalmente doce A-37B Dragonfly en defensa de la patria en diciembre de 1978. Estos reactores deberían realizar misiones de contra fuerza aérea ofensiva, principalmente, y otras misiones de ataque y apoyo aéreo estrecho según requerimiento.

La permanencia de los A-37B en la base magallánica se caracterizó por alertas a bordo de los aviones que se extendieron entre las 04:00 y las 23:00 horas de cada día. Estas ocurrían con las tripulaciones y el personal de apoyo situados siempre al lado de las aeronaves mientras estas estaban dispersadas cerca de los cabezales. Los reactores se encontraban preparados para ejecutar

⁶³⁵ La estructura básica de formaciones aéreas en la FACH incluye: un elemento (dos aviones), una bandada (cuatro aeronaves), una escuadrilla (ocho aviones), un grupo (dieciséis aviones).

misiones de ataque nocturno mediante el empleo de dispositivos lanza bengalas Mk.24 instalados en una o más de las aeronaves. Para estos ataques, el principal armamento que fue almacenado en la base y cercanías estaba constituido por bombas Mk.82, Mk.81, Mk.70 CONDIB (CONCRETE DIBBER) antipistas⁶³⁶, cohetes de 2.75" y unidades SNAKEYE de colas retardadoras para bombas⁶³⁷.

La otra unidad que recibió la orden de emplearse por completo en la defensa de los cielos sureños y australes fue el Grupo de Aviación N° 9, liderado por el comandante de grupo (A) Fernando Rojas Vender, con doce reactores Hawker Hunter capaces de emplear los misiles aire-aire Shafrir Mk.2, además de su armamento regular habitual. Esta destacada unidad antofagastina tenía órdenes de despliegue expedidas el 13 de septiembre de 1978, para volar desde Cerro Moreno hasta Puerto Montt con los aviones con sus cuatro cañones Aden de 30mm cargados al completo y con algunos cohetes Sura instalados bajo las alas, listos para desempeñar misiones ofensivas apenas llegaran a El Tepual. En este caso, la unidad sería apoyada en su traslado por los aviones de transporte del Grupo N° 10, y su rápido y extenso despliegue de guerra solo sería la confirmación de sus reconocidos méritos en vuelos tácticos de largas distancias –de los cuales la experiencia en la OPERACIÓN ATLANTES en 1974 había dado lecciones cruciales– y por las profesionales capacidades de su personal de apoyo, el que tenía ordenado, almacenado y distribuido todo el material requerido para el adecuado traslado de toda la unidad hacia donde el mando lo ordenara.

Una vez en Puerto Montt, se estimaba que las circunstancias de apoyo logístico, de vida y de base aérea existentes en ese momento determinarían si era más conveniente que la docena de Hunter del Grupo N° 9 operara desde este terminal aéreo, o se desplegara total o parcialmente para operar desde Osorno o Valdivia. Cual fuera la opción elegida, desde cualquiera de las pistas mencionadas el Grupo N° 9 debería asumir la responsabilidad por contrarrestar los movimientos de aviones militares argentinos en la zona sur del continente, operando en misiones de contra fuerza aérea que, de acuerdo a sus particularidades, podían significar, incluso, que sus reactores debieran aterrizar de vuelta en una localidad tan alejada de sus puntos de partida como lo era la base de Chabunco⁶³⁸.

⁶³⁶ Varios cientos adquiridos en Israel en 1975. Había disponibles en Punta Arenas, Puerto Montt y en el norte, a ser empleadas por los A-37 y los Hunter, de preferencia. Las posibilidades de que estas bombas fueran empleadas por los A-37B se remontan al 20 de octubre de 1977, cuando se dispuso "estudiar la posibilidad de lanzar bombas CONDIB Mk.70 por el material A-37B y establecer las necesidades de entrenamiento".

⁶³⁷ Oficio, 7 de septiembre de 1978, DISPONE TRASLADO DE ELEMENTOS CLASE V-A QUE INDICA, del EMGFA al Comando Logístico.

⁶³⁸ Oficio, 13 de septiembre de 1978, DISPONE MEDIDAS A SER ADOPTADAS POR EL COMANDO DE COMBATE, del EMGFA al Comando de Combate.



Hawker Hunter Mk.71 con misiles aire-aire Shafrir, en época posterior a la crisis (Duncan Silva)

Cabe destacar que, antes de su desplazamiento con carácter de permanente hacia la zona sur, a inicios del segundo semestre del mismo año una bandada de estos mismos aviones había realizado un viaje de reconocimiento hasta Punta Arenas, en previsión de que la crisis con Argentina escalara y que la unidad finalmente tuviera que operar también desde Chabunco.

Finalmente, a fines de la primera semana de diciembre, y mediante una orden perentoria que reflejaba el estado de gran tensión que se vivía, el despliegue definitivo del Grupo N° 9 en el sur significaría dejar seis Hunter en El Tepual y enviar los otros seis a Chabunco. La base magallánica estaba, desde agosto, en conocimiento de que existía la eventualidad de tener que recibir hasta ocho aviones Hunter, los que deberían operar conjuntamente con lo que se esperaba fuera un grupo de catorce A-37B⁶³⁹. En este sentido, se impartieron órdenes para que el Ala N° 3 previera y alcanzara las condiciones de apoyo, abastecimiento de repuestos, equipos, armas y combustible para todos los aviones previstos en la planificación, y la habitabilidad y apoyo de vida para todo el personal involucrado. Además, debía abordarse el tema de la artillería antiaérea para la protección de la base y, en lo posible, lograrse la reasignación temporal de uno de los radares de vigilancia que la institución operaba en el extremo norte del país. En caso de no concretarse esto último –como efectivamente sucedió–, debería estarse simplemente a los resultados de los procesos de adquisición de nuevos pertrechos y material electrónico que estaban en curso para la FACH, y –para paliar en algo la situación– concentrarse en la

⁶³⁹ Oficio, 16 de agosto de 1978, DA A CONOCER DECISIONES OPERATIVAS Y LOGÍSTICAS PARA ENFRENTAR EVENTUAL ACCIÓN ARGENTINA EN EL TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL, de la CJFA al Comando de Combate, Comando Logístico, Dirección del Personal y Dirección de Operaciones.

preparación de las redes de observadores terrestres especializados, como también efectivamente aconteció⁶⁴⁰.

Cabe decir que, dentro del proceso de ordenamiento de los recursos militares existentes en Punta Arenas y en relación con la falta de radares de vigilancia aérea, en octubre la Fuerza Aérea solicitó a la Armada que estudiara y, en lo posible, aprobara que uno de sus buques de combate, ejerciendo la función de piquete de radar, contribuyera a mejorar el sistema de detección del Sector N° 5 de Defensa Aérea, área que ese mismo semestre se había constituido en dicha ciudad para coordinar y manejar las capacidades de defensa aérea dispuestas para la zona⁶⁴¹. Poco más de una semana después de cursada dicha solicitud, la Armada respondió sosteniendo que los únicos cuatro buques de combate que disponían de la capacidad de detección de blancos aéreos volando a baja altura sobre tierra estaban asignados a labores en la Escuadra, de las que no podían ser distraídos⁶⁴².

Una vez en Chabunco, los Hawker Hunter de las Panteras Negras deberían efectuar salidas de defensa aérea –que era una de sus especialidades y misiones asignadas después de la finalización del PROGRAMA TRAUCO, de instalación de los misiles aire-aire israelíes–, y acciones de ataque contra diversos blancos, entre ellas el portaaviones argentino ARA *25 de Mayo*. Para estas salidas estaba previsto que los aviones emplearan bombas Mk.81 y Mk.82 y la ya mencionada munición Mk.70, en eyectores individuales.

De acuerdo a lo relatado por oficiales pilotos que participaron del despliegue, todas las tareas asignadas al Grupo N° 9 desde su llegada a Chabunco fueron cumplidas, permaneciendo alerta a bordo de los aviones por turnos entre las 04:00 y 23:00 horas de cada día, ejecutadas estas –las alertas diarias– con los seis aviones divididos en tres elementos (de dos aviones cada uno) en distintos grados, con patrullas aéreas de combate para prevenir la intrusión de aviones argentinos en territorio nacional durante sus traslados y operaciones propias en el Teatro Austral, y llevando a cabo patrullas de reconocimiento armado hasta la zona del cabo de Hornos en previsión de la entrada de buques argentinos en aguas chilenas.

Luego de lo dicho, no hubo más aviación de combate en Punta Arenas para diciembre de 1978, más allá de lo mencionado.

⁶⁴⁰ Oficio, 16 de agosto de 1978, DA A CONOCER DECISIONES OPERATIVAS Y LOGÍSTICAS PARA ENFRENTAR EVENTUAL ACCIÓN ARGENTINA EN EL TEATRO DE OPERACIONES AUSTRAL, de la CJFA al Comando de Combate, Comando Logístico, Dirección del Personal y Dirección de Operaciones.

⁶⁴¹ Oficio, 30 de octubre de 1978, SOLICITA APOYO PARA DETECCIÓN Y ALARMA EN TOA, del JEMGFA al JEMGA.

⁶⁴² Oficio, 9 de noviembre de 1978, INFORMA ACERCA DEL EMPLEO DE UN BUQUE COMO PIQUETE DE RADAR EN ZDA N° 5, del JEMGA al JEMFA.



Portaaviones argentino ARA 25 de Mayo y su grupo aéreo, en imagen inmediatamente posterior a su despliegue de finales de 1978

- Estuvimos ahí

El relato de varias tripulaciones entrega un valioso testimonio de lo que se vivió en la presencia o despliegue de la Fuerza Aérea en Punta Arenas.

En mayo de 1976 llegó la orden de la Comandancia en Jefe que me designaba como jefe del proyecto de reactivación del Grupo de Aviación N° 12, en Punta Arenas. El proyecto era complejo, por varias razones, pero tuve el apoyo notable del general José Martini Lema, jefe del Comando Logístico, un hombre que sabía mucho de su especialidad y era muy estricto.

En esa época, en Punta Arenas solo estaba el Grupo N° 6, en Bahía Catalina, con dos C-47 muy viejos ya. Esta unidad hacía las tareas habituales de transporte y se estaba preparando para poder extender la acción regular de la Fuerza Aérea hacia la Antártica. La zona sur y austral estaban prácticamente desnudas desde el punto de vista aéreo: los T-33 y F-80 que habían operado alguna vez desde Chabunco habían sido desactivados y los Hunter que habían estado basados en Puerto Montt como las Pante-ras Negras se habían ido finalmente al norte.

La verdad es que, más allá del profesionalismo y dedicación de la gente basada en Punta Arenas, el ambiente general que se vivía en estas materias era bastante lánguido, yo diría de desmotivación. En este sentido, la idea del general Leigh era buena, pero inicialmente no tuvo muchos adherentes, porque se decía que la guerra iba a ser en el norte; incluso alguien alguna vez me dijo que yo, estando en Punta Arenas, "vería la guerra por televisión", refiriéndose al probable conflicto que se daría con Perú.

En 1977 me trasladé hasta Punta Arenas. En julio, un DC-6B y un C-130 del Grupo N° 10 llevaron a parte del personal y la nueva unidad quedó activada, a la espera de sus aviones.

El plan decía que luego de la parada militar en Santiago el 19 de septiembre debían entregarse al nuevo grupo sus primeras aeronaves. Se estimaba entonces que en Punta Arenas operarían finalmente ocho A-37B.

El 20 de septiembre hicimos el vuelo de traslado Iquique, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas. Con estos primeros aviones procedimos a reentrenar rápidamente a todas las tripulaciones del grupo.

Dentro de las medidas de activación también nos ocupamos de diseñar un polígono de tiro en Punta Zenteno. Una vez operacionales, también bombardeamos el cerro Sacrificio-Cabo Negro, con bombas de 250 libras.

Supimos que a fines de 1977 la Armada argentina hizo una suerte de simulacro de invasión en las islas, pero que les fue mal por el tema de la meteorología adversa.

En diciembre de ese año ya teníamos seis A-37B en la unidad, con sus tripulaciones debidamente entrenadas.

En febrero de 1978 yo volví a la Academia de Guerra Aérea y entonces asumí como jefe del Grupo N° 12 el comandante de grupo (A) Antonio Quiroz Reyes. Meses después, en diciembre, y dada la grave situación que se vivía, debí volver de urgencia a esa unidad, como segundo comandante.

Aun cuando habían pasado varios meses, a fines de 1978 todo seguía siendo precario en Chabunco. No había grandes facilidades para el carguío táctico de combustible ni de armamento, tampoco había radar de vigilancia del espacio aéreo. Muchas cosas debimos improvisarlas en espera de que llegaran los equipos necesarios. Lo que faltaba se suplió así, con inventiva y buena voluntad.



Chabunco, diciembre de 1978, A-37B J-631 y oficiales señores López, Dufey, Spasojevich y Allende

Pronto llegaron seis Hawker Hunter para la caza defensa, al mando del comandante Fernando Rojas Vender. Estos aviones también deberían hacer salidas ofensivas y de ataque a buques.

Con todo, logramos tener plenamente operativas tres bandadas de A-37, esto es doce aviones, siempre alertas en los cabezales de las pistas. La formación se dividía así: cuatro

aviones a mi cargo y cuatro bajo el mando del comandante Quiroz, ambas del Grupo N° 12, y cuatro del Grupo N° 4, a cargo de Leonidas Franklin, que nos reforzó desde Iquique. Una de las configuraciones tácticas que usábamos era con cuatro bombas (dos de 500 libras y dos de 250 libras) y cuatro estanques adicionales de combustible. Los aviones aún lucían el camuflaje con que operaban en el norte del país.

Como los terrenos inmediatamente aledaños a las pistas en Chabunco eran blandos, optamos por conseguirnos unas planchas de acero y las instalamos a los costados de estas, para estar en mejores condiciones en las alertas y listos para despegar.



Comandante de Grupo Antonio Quiroz dando instrucciones a sus pilotos y tripulantes, 20 de diciembre de 1978, Chabunco

Los Twin Otter del Grupo N° 6 estaban operando en un terreno muy retirado, en el sector de Agua Fresca, en la Hacienda Suiza, en una base llamada Margot, desde donde volaban permanentemente para apoyar a los observadores terrestres y en tareas de vigilancia aérea. En Bahía Catalina no quedó nada. Solo teníamos una especie de pista alternativa de emergencia en el camino pavimentado a Cabo Negro, cerca de Chabunco. En Puerto Porvenir no había nada, y la pista corta que allí había no servía, pues estaba en mal estado, y el tren delantero del A-37B era delicado. En isla Dawson y Cerro Guido tampoco había nada que

pudiéramos ocupar. Y eso, aunque sabíamos que alguna vez un F-80 aterrizó de emergencia en Dawson⁶⁴³, pero no era para operar ahí.

El Centro de Mando que había en Chabunco, por otra parte, era muy básico. La inteligencia de blancos era de más de una década atrás, y muy elemental.

El período de alerta a bordo de los aviones se daba todos los días entre las 04:00 y las 23:00 horas. Si se detectaba un ataque aéreo argentino en curso contra Chabunco, todos nuestros aviones despegarían y ejecutarían sus propias misiones. Primero despegarían los Hunter, que ocupaban la pista principal; luego lo haríamos los A-37B.

Adicionalmente, Lan Chile volaba todas las noches a dejar tropas. Gran movimiento de transporte de personal y carga militar. El flujo era muy constante.

Los aviones de exploración aeromarítima navales daban a los Hunter en Chabunco la información relativa a la posición de los buques argentinos. La FLOMAR estuvo siempre fuera del radio de ataque de estos aviones.

Luego de que los días 20 y 21 estuviéramos en máximo alistamiento alerta Rojo 1, desde el 23 de diciembre la tensión se relajó y pudimos disfrutar de algunos momentos de descanso. El 28 de diciembre retorné a la AGA, de vuelta a las clases, los libros y a la preparación de exámenes.

GBA (A) León Dufey Treskow⁶⁴⁴

§

En 1977 me tocó participar en la preparación del vuelo de los dos primeros Cessna A-37B asignados a la base de Chabunco, para el Grupo de Aviación N° 12, donde debimos prácticamente colaborar a crear una nueva unidad de combate de la Fuerza Aérea, partiendo casi de cero, con innumerables desafíos que fueron enfrentados por muchos distinguidos camaradas. La previsor orden de activación de esta austral unidad provino del comandante en jefe, el general Gustavo Leigh G.

En Punta Arenas, en esos momentos, la unidad principal era el Grupo N° 6, que operaba desde el tradicional aeródromo de Bahía Catalina, en la zona de Tres Puentes, en las afueras de la ciudad.

En Chabunco no había casi ninguna instalación institucional, solo una compañía de soldados, un grupo de defensa antiaérea y una escuadrilla de telecomunicaciones. Todo lo demás estaba abandonado desde la desactivación que había ocurrido

⁶⁴³ Se refiere a incidente de 1973, cuando el F-80C J-333 del teniente Héctor Monje R., luego de eyectar la cabina por presencia de humo, aterrizó de emergencia en una corta pista de tierra de no más de 400 metros en el sector San Valentín, Dawson. El aparato resultó solo con leves daños, los que fueron reparados en terreno. Más tarde, un destacamento de Ingenieros de la Armada procedió a alargar la precaria pista y el jet pudo alzar vuelo bajo el mando del CDB Hernán Verdejo R. Ese día, y a pesar de la lluvia, se logró el autotraslado del avión hasta su base, salvándose para el servicio.

⁶⁴⁴ Entrevista realizada el 13 de junio de 2018 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

pocos años antes de los F-80 y T-33; por ejemplo, el antiguo hangar Pilassi, donde se hacía mantenimiento de las aeronaves y trabajos a sus distintos sistemas, se veía mal cuidado.

En 1977, el comandante de grupo (A) León Dufey planificó todo acerca de la activación del Grupo N° 12. Esto fue un proceso muy rápido. Incluso, una de las primeras tareas que él desempeñó fue ir hasta Punta Arenas a ver el tema de las casas para oficiales, donde había aún varios problemas que solucionar.

Luego de la Parada Militar del 19 de septiembre de 1977 en Santiago, volvimos con nuestros A-37B a Iquique. Al día siguiente, partieron los dos primeros aviones que serían parte del nuevo Grupo N° 12. León Dufey y el suboficial Óscar Jiménez en uno, y el suscrito y el cabo Juan Muñoz en el otro. El resto de la gente se iría con el Grupo N° 10.

Hicimos los tramos Iquique, El Bosque, y Puerto Montt de noche hasta Punta Arenas, sin radio ayudas, con un VOR en Puerto Montt-Castro, con ambos aviones a 28 mil pies, radiofaro Guarello. El arribo a Punta Arenas fue con cielo nublado, llovizna. En el hangar Pilassi estaba el general Nelson Sepúlveda Brito esperando nuestra llegada.

Primero hubo que asentarse. Éramos los únicos entrenados en los aviones, y estos serían empleados para entrenar a los otros pilotos que pronto arribarían. Tuvimos que aplicar mucha mística e ingenio, pues había que hacer de todo.

Hicimos mucho tiro en polígono y también numerosos lanzamientos de bombas y cohetes, principalmente diurno; de noche operábamos con bengalas y desde gran altura. Con vientos de 40 o 50 nudos, el disparo era difícil, muy distinto a lo que ocurría en el norte. Hicimos muchos vuelos para conocer la pampa, los canales y cada isla de la zona. También hubo comunicación con el Ejército para hacer misiones de apoyo aéreo estrecho y ataque. En cuanto a los marinos, en donde veíamos a sus cuatro torpederas, las atacábamos. Impartimos cursos de guías adelantados a militares y marinos. Cuando el Ejército no podía batir un blanco, llamaba a la Fuerza Aérea para la tarea.

La base aérea Chabunco tenía pistas y losas, pero no alvéolos. Había que sacar los aviones de las pistas y dispersarlos de inmediato. 'Conseguimos' unas planchas de acero para poder tener plataformas para mover los aviones al terreno aledaño y fuera de las pistas, el que había que reforzar por su poca consistencia. Hubo que aplicar dispersión y camuflaje como medidas de protección y de defensa pasiva.

En unas minas de carbón abandonadas del Río de las Minas conseguimos unos carros con ruedas, que nuestro personal ingeniosamente adaptó para usarlos en el traslado de bombas con una mula de arrastre de aviones.

En noviembre se voló menos, porque había que tener a punto los aviones.

A principios de diciembre, junto con la llegada de seis Hunter del Grupo N° 9, arribaron cinco A-37B del Grupo N° 4. Este mes las alertas fueron varias, especialmente entre los días 8 y 23, donde debimos permanecer a bordo de los aviones cargados

y todo en máxima tensión, en varios momentos en Rojo 1. El sol comenzaba a salir a las 04:30, por lo que iniciábamos muy temprano nuestras operaciones.

La inteligencia era escasa, pero había blancos para cada piloto en las misiones de ataque. La idea general era que más allá del sector de Cabeza de Mar los argentinos no pasarían. También había que proteger las islas del Martillo, y ejecutar ataques contra bases aéreas.

Toda la experiencia fue muy positiva. A la habitual dificultad de vida en esa austral región de Chile, nuestro personal respondió muy bien, siempre listo para realizar su trabajo, mostrando un muy buen ánimo, inventiva y entrega profesional. Los niveles operacionales alcanzados por la naciente unidad fueron muy buenos. Esto se logró gracias al duro entrenamiento que tuvimos desde que llegamos a formar la y a la muy buena disposición de oficiales y del personal del cuadro permanente, todos los cuales estaban muy al tanto de estar formando una nueva unidad de combate que tendría un papel protagónico en cualquier problema que hubiera en la región.

CDA (A) Óscar Saá Herrera⁶⁴⁵

§

Estuve destinado siete años como instructor en la Escuela de Aviación. Luego pedí destinación a la nueva base aérea en Iquique, Los Cóndores-Chucumata, donde llegué en 1978 y fui líder de bandada.

El A-37B era muy buen avión. Aparte de todas nuestras misiones habituales, hacíamos mucho ataque a buques y fuerzas navales, coordinados por radar de los buques propios. Dentro de la bandada iba el primer avión, un bengalero, para las complejas operaciones nocturnas. Todo era difícil. Los aviones no tenían luces externas, hasta que les pusimos huinchas reflectantes, lo que mejoró mucho la mantención de las formaciones y las coordinaciones sobre los blancos. Siempre atacábamos a muy baja altura, buscando evadir la detección de los radares y lograr la sorpresa táctica en nuestro accionar ofensivo.

Ese mismo año cambió el escenario. No habíamos ido antes a Punta Arenas, solo nos movíamos en la zona norte, pero no en el sur; eventualmente nos desplazábamos a Santiago para participar en la Parada Militar cada 19 de septiembre.

El Grupo N° 4 desplegó a Chabunco a cinco de sus A-37B. Hicimos el viaje en un solo día: Santiago, El Bosque, El Tepual y Chabunco, con un C-130 de apoyo. Estando en Punta Arenas, uno de nuestros aviones fue asignado al Grupo N° 12, para completarle a esta unidad una bandada. Así, nuestra escuadrilla quedó con siete pilotos y cuatro aviones.

⁶⁴⁵ Entrevista realizada en la AGA el 8 de agosto de 2019, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

También llegaron seis Hunter del Grupo N° 9, a cargo del comandante Fernando Rojas Vender. Su responsabilidad iba a ser la caza defensa y ejecutar misiones de ataque.

En Punta Arenas nos recibió el general de brigada aérea Nelson Sepúlveda Brito, el comandante Cáceres del Grupo N° 6 y el comandante Quiroz del Grupo N° 12.

Nuestro "alojamiento" era en el cabezal 25 de Chabunco. Teníamos tiendas de campaña al lado de los aviones, con los aviones artillados.

Nuestros blancos eran bases aéreas de la zona, a pocos minutos de vuelo. Si había alerta de ataque argentino, había que despegar de inmediato para evitar ser sorprendidos en tierra.

El A-37B se desempeñaba mucho mejor con clima frío que en los calores habituales del norte. Tenía mucha potencia: alcanzados los 130 nudos en el despegue había que subir rápidamente el tren de aterrizaje, para no exceder el límite de velocidad. Hicimos dos semanas de entrenamiento en Punta Arenas, pero nada con la Armada ni con los militares, nada conjunto. Tampoco teníamos inteligencia actualizada.

Todos los días eran tensos: mientras tres pilotos descansaban, cuatro estaban en alerta, y siempre había pilotos y mecánicos al lado de los aviones. Solo teníamos pistas en Chabunco, en ninguna otra parte.

En diciembre, las alertas fueron numerosas. En el período del 8 al 23 debimos permanecer a bordo de los aviones cargados con armamento y en máxima tensión Rojo 1.

Creo que hicimos un buen trabajo. Contando que nos trasladamos desde un extremo a otro del país a operar a una zona geográfica en la que no teníamos experiencia previa, todos los integrantes de la escuadrilla se desempeñaron muy profesionalmente. Alcanzamos muy buenos niveles operacionales, nos adaptamos bien ante las circunstancias adversas, sabíamos muy bien qué tareas debíamos hacer y objetivos que alcanzar y, paralelamente, quedamos muy bien entrenados para cualquier imprevisto posterior.

CDA (A) Leonidas Franklin Tapia⁶⁴⁶

§

Luego de la Parada Militar del 19 de septiembre de 1978 en Santiago, el Grupo de Aviación N° 4 tuvo su primera comisión operativa a las áreas de Puerto Montt y Punta Arenas. Una escuadrilla fue a El Tepual y la otra a Chabunco. En Punta Arenas estuvimos cerca de quince días, acostubrándonos a la zona y apoyando las tareas del Grupo N° 12. A principios de octubre nos devolvimos a Iquique, a seguir entrenando.

En la zona norte realmente no existía un Comando Conjunto, como lo hay hoy. Ciertamente había coordinación con el Ejército y la Armada, pero, por ejemplo, aún no existía la Cuarta

⁶⁴⁶ Entrevista realizada el 26 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

Zona Naval, solo el Distrito Naval Norte. Pero teníamos mucha relación táctica con los comandantes militares y navales. Con la Armada hacíamos ataques diurnos y nocturnos a los buques, utilizando bengalas para iluminar las naves y usando la sorpresa y la saturación como tácticas contra los buques.

A mediados de noviembre se planificó el regreso a la zona austral. Nuevamente habría aviones nuestros en Puerto Montt y Punta Arenas. A mí me tocó ir a Chabunco. A comienzos de diciembre nos instalamos en carpas en el umbral de la pista 25 de Chabunco.

En la base aérea Chabunco la poca infraestructura que había aportaba solo cosas muy básicas. La base estaba saturada. En cuanto a apoyo de vida, recién estaba la idea de levantar casas fiscales para el personal.

En la ciudad había tranquilidad, pese a la situación de crisis internacional.

El 20 de diciembre, el intendente regional y jefe de la Región Militar Austral, general Nilo Floody, arengó a los aviadores desplegados en la pista, con los aviones cargados. Fue un momento muy emotivo y que fortaleció nuestro ánimo para lo que venía.

Usualmente estábamos configurados con cuatro estanques externos de combustible y cuatro bombas, o dos estanques y seis bombas. Las instrucciones eran despegar cuando hubiera un ataque, dirigirnos a nuestros blancos y atacar cuando fuera evidente la agresión argentina contra Chile.

La pista corta que había en Porvenir probablemente solo se podría haber ocupado para una emergencia y recuperación.

Luego de superada la crisis, en la segunda semana de enero volvimos al norte, habiendo cumplido todas las obligaciones que nuestra misión disuasiva nos demandó.

GAV Ricardo Gutiérrez Recabarren⁶⁴⁷

§

En febrero de 1978 me recibí del mando del Grupo de Aviación N° 9, que era dirigido por el comandante Gonzalo Pérez Canto. Esta unidad era netamente operacional, pues en ella no se hacía instrucción y los pilotos asignados o que llegaban lo hacían con plenas capacidades tácticas.

Cuando asumí teníamos cerca de catorce Hawker Hunter en el inventario del grupo, pero solo tres en vuelo, debido a que este era el número de motores en servicio.

Este problema, sin embargo, fue temporal y tuvo rápida solución. Pasaba que los álabes de las turbinas solían dañarse en sus bordes debido a la ingestión de objetos extraños, considerando que las pistas y losas donde operábamos no eran las mejores. El Ala de Mantenimiento, afortunadamente, puso en práctica una solución que fue muy eficaz. Esta consistía en colocar

⁶⁴⁷ Entrevista realizada el 19 de junio de 2019 en la AGA, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

soldadura de titanio en las zonas picadas o irregulares y luego limar manualmente hasta dejar la pieza en la forma original. Era un trabajo largo y tedioso que requería de las manos hábiles de nuestros especialistas, pero permitió recuperar motores rápidamente y aumentar el número de aviones en vuelo.

Además, hubo asesorías y compras de repuestos, partes y motores en el extranjero, en Rodesia e India, por ejemplo.

Mientras se solucionaba el tema de los motores fuera de servicio, le dediqué mucho tiempo a mejorar el alistamiento del personal y a revisar los planes de traslado y despliegue rápido de la unidad, puesto que desde un principio se me dijo que, por la crisis, nuestra zona de operaciones sería Punta Arenas. Ya estábamos con la realidad del rechazo argentino del laudo y toda la Fuerza Aérea estaba preparándose para los traslados que tendrían lugar.

El plan de traslado original era hacer Antofagasta - Santiago - Puerto Montt - Punta Arenas, pero logramos bajar los tiempos de vuelo empleando cuatro estanques externos de combustible por avión, haciendo Antofagasta directo hasta Puerto Montt y luego a Punta Arenas. En estas circunstancias fue de gran ayuda todo lo aprendido en la Operación Atlantes.

Yo tenía una buena experiencia de operaciones en Magallanes debido a que en la crisis del islote Snipe, en 1958, había estado allá con los B-26 en misiones de patrullaje y reconocimiento en la zona del canal Beagle, el cabo de Hornos y zonas adyacentes. Volando los Invader también había adquirido mucha práctica de operaciones contra buques, gracias a las continuas salidas que hacíamos con la Escuadra en el norte del país y en las distintas operaciones Unitas.

A fines de julio o comienzos de agosto fuimos cuatro aviones a Punta Arenas a practicar. Hicimos numerosas salidas sobre Tierra del Fuego, canal Beagle y las islas del Martillo. Luego volvimos a Antofagasta.

A medida que las dificultades con los motores fueron quedando atrás, los Hunter fueron reintegrándose a la línea de vuelo y el entrenamiento se intensificó. El Grupo N° 9 era una unidad de caza, con los aviones modificados para operar con dos misiles aire-aire y, en tal sentido, practicábamos mucho combate aéreo disimilar con los F-5E del Grupo N° 7. Nuestras salidas habituales eran de defensa aérea, aunque también hacíamos misiones de contra fuerza aérea ofensiva, reconocimiento fotográfico, interdicción y ataque contra buques.

Hacia fines de 1978, la unidad tenía cerca de diez Hunter totalmente operativos. Esos días vino una alerta en la primera semana de noviembre. Nos trasladamos desde Antofagasta a Punta Arenas, pero por orden superior nos quedamos todos en Puerto Montt por cerca de una semana, e hicimos mucha navegación y reconocimiento de toda la zona limítrofe. Luego de esto, volvimos al norte.

En diciembre, el Grupo N° 9 ya alineaba doce aviones listos para el combate, aunque, como unidad, estábamos muy justos en el número de oficiales pilotos y no fuimos reforzados por

otros oficiales provenientes del Grupo N° 8, el que se quedó con sus Hunter en el norte. Entre el 5 al 6 de ese mes, la situación se tornó crítica. Desde el puesto de mando de la Fuerza Aérea habilitado en Santiago, el general Pablo Saldías dispuso que esa misma noche cuatro Hunter salieran el día 6 a primera hora hacia Chabunco, acompañados por un C-130. Habían avisado que la FLOMAR estaba cerca de las islas del Martillo y teníamos que proceder rápido. Horas después, esa misma noche el general volvió a telefonear, esta vez para ordenarme que desplegara todos los aviones del grupo hacia el sur, pero dejando la mitad de ellos en Puerto Montt debido a que la infraestructura aérea en Punta Arenas no estaba preparada para la operación, protección y apoyo de todos los aviones que llegarían allí. De esta forma, comenzaba el que sería nuestro despliegue definitivo hacia la probable guerra con Argentina.

Despegamos desde Cerro Moreno doce aviones. Gracias a nuestras prácticas, diez de estos cazabombarderos irían directo hasta Puerto Montt y de ahí hasta Chabunco, pues estaban equipados con cuatro estanques externos subalares cada uno. Otros dos Hunter deberían descender en Santiago a reabastecerse, pues no teníamos suficientes de esos estanques adicionales. Recuerdo que el general Matthei fue a recibir en Pudahuel nuestro vuelo al sur, pero solo pudo ver nuestras estelas en lo alto, debiendo conformarse con hablar con los pilotos de los dos aviones que tuvieron que bajar en la capital. Cuando pasamos sobre Valparaíso, vimos a nuestra Escuadra en el puerto. Al arribar a El Tepual, la meteorología era marginal, con solo 200 metros de techo.

Cuando llegamos con los seis aviones a Chabunco, fuimos recibidos por nuestra gente que había arribado previamente en el C-130. De inmediato, los aviones fueron configurados para caza defensa, con dos misiles aire-aire Shafrir Mk.2, munición completa para los cuatro cañones de 30mm y dos estanques adicionales de combustible. Quedamos operativos de inmediato.

En cuanto a las medidas de apoyo proporcionadas por nuestras nuevas bases de despliegue –Puerto Montt y Punta Arenas–, estas en general fueron muy escasas. En El Tepual había algunos refugios disponibles para los aviones, pero debimos improvisar un Centro de Operaciones Aéreas en el casino de oficiales. Además, el puesto de mando estaba muy alejado del aeropuerto, con malas comunicaciones.

En Chabunco el tema fue peor. Cuando los aviones apagaron sus motores en la losa, solo fuimos recibidos por el jefe logístico de la base aérea, pero no por el general del Ala que debía darnos nuestras órdenes. De inmediato, el coronel a cargo de la base nos comunicó que no había posibilidad de tener alojamiento en esta, a diferencia del personal de apoyo, el que pudo ser distribuido en algunas instalaciones del lugar. Además, no existían refugios para nuestros aviones. Por lo mismo, nos mandaron a dormir al casino de oficiales que estaba en la avenida Colón, en el centro de Punta Arenas, a 23 kilómetros del aeropuerto!

También tuvimos problemas de alimentación. Tampoco había tripulaciones suficientes para alternar entre los diversos turnos.

Esa misma noche, luego de instalarnos en el casino en la ciudad, en la madrugada hubo una alerta roja. Se informó que buques de la FLOMAR se estaban acercando a las islas del Beagle, por lo que debimos salir a la carrera hacia el aeropuerto para activar la salida de una bandada de nuestros Hunter –dos aviones con bombas y dos con Shafrir– para llegar hasta el cabo de Hornos en un reconocimiento armado. Pero no encontramos nada. Después de esta experiencia desarrollamos procedimientos y habilitamos lugares en la base y el aeropuerto para permitir el alojamiento de las tripulaciones. Las deficiencias de la infraestructura operativa fueron siendo solucionadas, en parte, gracias a la iniciativa del personal y el apoyo incondicional de la gente de la ciudad. La empresa ENAP nos proporcionó casetas para las tripulaciones de alerta y conseguimos –de alguna parte– colchones para permitir el descanso de las tripulaciones de alerta. Pero lo positivo de todo fue saber que, después de esta experiencia de recién llegados, la FLOMAR no se aventuró dentro del radio de acción de nuestros Hunter.

En Chabunco compartimos la base con los A-37B, de los cuales estaban los aviones propios del Grupo N° 12 y los refuerzos para esta unidad llegados del Grupo N° 4. Estos aviones deberían realizar diversas salidas de contra fuerza aérea ofensiva. Las particularidades de su tren de aterrizaje les permitió a los Dragonfly mejores posibilidades de ser remolcados dentro del aeropuerto hacia algunas posiciones camufladas, para mejorar sus grados de protección. En el caso de los Hunter, debimos quedar expuestos en los cabezales y listos para salir. Los A-37B estaban dispersos entre los árboles, en unas losas formadas con planchas de acero con calles de taxeo hacia la pista; sus tripulaciones y personal de apoyo estaban en carpas, en las cercanías de los aviones.

En general, el concepto de operación era que, una vez que los argentinos cruzaran la frontera para atacarnos, deberíamos despegar desde Chabunco y cumplir nuestras misiones. Los Hunter harían defensa aérea y uno de nuestros blancos sería el portaaviones 25 de Mayo, o por lo menos su ala aérea, la que sabíamos tenía menos de una docena de A-4 Skyhawk. Otros blancos serían las pistas de Río Gallegos y Río Grande. Como armamento usábamos cohetes SNEB y unos pocos SURA, más bombas de varios tipos, de 500 y 250 libras.

En misiones de caza-defensa, el sistema de alerta aérea que establecimos para el Grupo N° 9 en Chabunco era, en términos generales, el siguiente. Primero, había dos aviones equipados con misiles y tanques externos, en alerta Rojo 1, listos para despegue en un minuto, estacionados en una losa de concreto cercana al cabezal de la pista 25. Ya habíamos logrado excelentes tiempos de reacción en las prácticas. Segundo, otros dos aviones en similar configuración en un sector de la pista que llegaba hasta los hangares del Grupo N° 12. Tercero, un elemento final estacionado de la misma forma, un poco más alejado. Estos dos

últimos elementos, en alerta Ámbar, que involucraba mayor tiempo de reacción. Todas las alertas se intensificaban entre las 03:00 y las 23:00 horas, que era el período donde en esas latitudes había luz natural debido a la estación estival.

El elemento de aviones que estaba en Rojo 1 se mantenía con los pilotos a bordo, y estos con sus trajes antiexposición, todos sus equipos y totalmente amarrados a sus naves. Cada turno era de una hora, y los aviones se mantenían con sus tapas de tobera y de tomas de aire puestas, para evitar ingestión de piedrecillas que corrían debido al viento. Una vez dada la orden de salida, cada avión estaba en el aire en un minuto, y el Hunter era particularmente colaborador en esto debido a su breve tabla de chequeo. En una oportunidad, incluso, un avión despegó con una tapa puesta, pero alcanzó a volver y aterrizó a salvo. Este incidente no impidió que ese mismo año la unidad recibiera el premio a la Seguridad de Vuelo.

Debido a la falta de radares en Punta Arenas, la alerta dependía de los observadores terrestres desplazados a lo largo de la frontera. Cuando ellos avisaban, generalmente teníamos hasta siete minutos antes de que comenzaran a caer las bombas sobre Chabunco. Aparte de útiles, estos hombres fueron muy valientes, pues probablemente serían los primeros en caer en las acciones bélicas al estar desplegados en el límite político internacional.

La inteligencia disponible acerca del despliegue y nivel de alistamiento de la FAA era muy vaga, especialmente al sur de Comodoro Rivadavia. Se hicieron algunas misiones para obtener información del despliegue en la zona austral, pero estas salidas no se podían realizar en forma constante.

Debido a algunos de los reportes de los observadores respecto de movimiento de reactores A-4 en la frontera este en la isla Tierra del Fuego, activamos patrullas aéreas de combate desde la isla Dawson y volando hasta el límite político internacional, logrando que cesaran los reportes de incursiones. Del mismo modo, hacíamos patrullajes diarios entre el canal Beagle, cabo de Hornos y el sector de las Torres del Paine.

La capacidad de exploración de los aviones de la Aviación Naval nos ayudó mucho. Por lo pronto, permitió programar las salidas de nuestros aviones teniendo presente permanentemente la posición de la FLOMAR. En nuestro Centro de Operaciones Aéreas había un gran mapa táctico donde aparecía la posición a cada momento de los buques adversarios. Sus CASA 212 y Embraer 111 fueron los protagonistas de esas misiones, y nuestros propios nuevos DHC-6 Serie 300 también nos ayudaron desde la base Margot.

Desde que llegamos hasta el 23 de diciembre hubo muchas alertas. En algunos casos estas fueron de máxima tensión, a bordo de los aviones, esperando la orden de despegue, debido a los reportes que llegaban y a la evolución de la situación diplomática.

Estuvimos en Chabunco hasta el 31 de diciembre. Ese día, oficiales y tripulantes nos trasladamos en DC-6 hasta Cerro

Moreno, a pasar la fiesta de Año Nuevo con nuestras familias. Fue muy reconfortante. En Chabunco quedaron voluntarios y solteros en alerta.

Los primeros días de enero comenzó el repliegue de los Hunter en forma progresiva, con toda normalidad y sin incidentes.

A pesar de todas las dificultades y carencias, creo que supimos aprovechar bien nuestras fortalezas, sobre todo el gran esfuerzo de todos los hombres por tener y mantener a los aviones plenamente operativos, y de las tripulaciones por mantenerse con la moral en alto a pesar de la tensión.

GDA Fernando Rojas Vender⁶⁴⁸



Hunter del Grupo N° 9 en Punta Arenas, artillados para combate aéreo

§

En 1978 era mi cuarto año como teniente. Mientras la crisis con Argentina aún estaba en desarrollo, viajamos con nuestros Hunter del Grupo N° 9 a Puerto Montt y a Punta Arenas. Yo era líder de un elemento.

Nuestros aviones estaban equipados con el misil de combate aéreo Shafrir. Esta era ciertamente una gran ayuda, pero tenía sus complicaciones operacionales, sobre todo al aterrizar con misiles con carga de guerra.

El soporte logístico en Punta Arenas era malo, no había prácticamente nada. El apoyo para los aviones y la alimentación, deficientes; todo muy segregado, no había un sistema que funcionara adecuadamente. Las instalaciones del Grupo N° 12 eran muy escasas, había solo dos duchas, por ejemplo. Tampoco tuvimos informaciones actualizadas que nos pusieran al día en cuanto al estado y capacidades de los medios argentinos.

Ante la falta de radares en Punta Arenas, nuestros observadores terrestres sirvieron muy bien. Ellos eran el único medio que alimentaba al Centro de Operaciones Aéreas. Por ejemplo, a las 23:00 horas de uno de los días finales de la crisis, tuvimos que salir con el teniente Bakx por un vuelo de reactores navales

⁶⁴⁸ Entrevista realizada en la AGA el 7 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

argentinos EMB-326 desde Río Gallegos a Río Grande, los que pasaron por Chile. En todo caso, creo que no había reglas de enfrentamiento claras, excepto la de ser templados y no caer ante provocaciones de los argentinos.

Con los marinos no practicamos ni nos coordinamos mayormente. Cada institución realizaba sus propios trabajos, de acuerdo a sus respectivas planificaciones.

Además de llevar a cabo la defensa aérea de nuestra área de operaciones, el portaaviones argentino era nuestro blanco: este buque estaba permanentemente ubicado y ploteado. Sabíamos que nuestros pilotos navales volaban muy profesionalmente, buscando y aportando valiosa información que nos llegaba oportunamente.

Tuvimos seis Hunter y seis pilotos en Chabunco, permanentemente. Las alertas eran en los cabezales de la pista 25. Desde nuestra llegada y hasta el 22 o 23 de diciembre estuvimos muchas veces a bordo de los aviones artillados, en condiciones de despegue Rojo 1 una vez dada la alerta respectiva. Fueron horas de gran tensión y compañerismo con nuestros apoyos en tierra, y en lo personal yo estaba muy seguro de lo que hacía, por qué lo hacía y qué cosas exactamente debía ejecutar. Fue una gran experiencia.

A pesar de todas las dificultades logísticas, la moral y el espíritu estaban muy altos. El recurso humano era excelente, y hubo gran apoyo y profesionalismo de nuestros mecánicos y personal de tierra.

Regresamos el 9 de enero a Antofagasta. Rojas y Cerda, Miranda y Miranda, e Illanes y Bakx. Los Hunter de Puerto Montt llegaron a Antofagasta al día siguiente. Nuestra misión había sido exitosa y todos estábamos muy satisfechos del deber cumplido.

CDA (A) Cristóbal Illanes⁶⁴⁹

§

⁶⁴⁹ Entrevista realizada en la AGA el 11 de julio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.

PALABRAS FINALES

Naturalmente, ante temas con los alcances y complejidades como los abordados en las páginas precedentes, las observaciones que cabe hacer y las conclusiones posibles de obtener son numerosas y de variada índole. Las pesquisas de muchos de los asuntos analizados o narrados siguen adelante y siempre es probable –y esperable– que nuevas informaciones o pormenores permitan completar lo aquí escrito.

Un primer comentario tiene que ver con la importancia de conocer y estudiar la historia de Chile y de sus Fuerzas Armadas, en especial, por cierto, aquella propia de la Fuerza Aérea de Chile. Siendo la más joven de las ramas de la defensa, su acervo es amplio y en cada una de las etapas de su casi centenario relato histórico pueden observarse tanto el acendrado sentido de patria de sus actuaciones como institución, como la entrega personal de los hombres y mujeres que han servido en sus filas, contra toda adversidad y muchas veces construyendo donde nada había o donde poco se esperaba lograr. Punto de partida de este espíritu es su propio decreto supremo fundante de marzo de 1930, cuando sostiene que inspiraron la creación de la Fuerza Aérea el deseo de unir físicamente a todo el país, colaborar en el desarrollo nacional y actuar en conjunto con las instituciones hermanas del Ejército y la Armada. Este ánimo no solo permanece incólume, sino que, en aquellos difíciles momentos donde pudo haber flaqueado o dudado –que siempre puede haberlos, por la propia naturaleza humana– nunca lo hizo. Qué mejor ejemplo que lo sucedido en 1978, donde el llamado a cumplir con el deber ante las amenazas a la soberanía territorial fue respondido por todo el personal aéreo con entrega, sacrificio, inventiva, serena calma, convicción y profunda fe en la victoria de la causa nacional.

En cuanto a la historia de Chile, qué interesante resulta destacar cómo los grandes problemas –aquellos capaces de causar grandes preocupaciones, y, en el caso estudiado acá, los derivados de la relación vecinal de Chile y de la defensa de sus intereses territoriales– suelen extenderse sin solución por décadas. Ante estas indeseables situaciones, las nuevas generaciones de chilenos –hombres y mujeres– tienen el deber de estar alertas y conscientes para dar una respuesta sólida desde el conocimiento de las cosas y su naturaleza –como dice el lema de la Academia de Guerra Aérea–, y desde la acción informada. Los asuntos de Estado así lo requieren.

En consideración a lo anterior es que, luego de determinar algunas de las causas y motivos por los cuales Chile mantuvo durante todo el siglo XX agrias relaciones vecinales en razón de las divergentes interpretaciones de los límites político-internacionales, también se decidió abordar en el presente trabajo la cuestión del incidente del islote Snipe. Tales hechos –si bien alejados veinte años en el tiempo de los sucesos de 1978–, se desarrollaron en la misma zona geográfica, por similares causas y con los mismos protagonistas, Chile y

Argentina. Esto resulta ser una comprobación empírica de lo ya dicho: es necesario tener presente las lecciones de la historia; de no hacerlo, se corre el riesgo de volver a cometer los mismos errores o verse enredado en similares odiosos predicamentos. El incidente del Snipe dejó una numerosa serie de conclusiones y lecciones, muchas de las cuales fueron lamentablemente ignoradas, lo que explica en parte la difícil situación que vivió Chile ante el peligro de la guerra inminente no solo en 1978, sino que durante varios años de esa misma década.

Es conocida la frase, y varios líderes la han utilizado alguna vez: *una fuerza aérea no se improvisa*. La especialización y alto grado de entrenamiento que tienen que poseer sus integrantes, la preparación del material humano, y los costos de los sistemas de armas, de mando y control e infraestructura operativa y de apoyo, son materias que generalmente exceden los recursos presupuestarios asignados. Tener y operar una institución como una fuerza aérea es una empresa que –casi como todas– naturalmente demanda gastos, inversiones y un esfuerzo nacional permanente, tan constante –por cierto– como los resultados positivos que dicha institución devuelve al país al que se debe. La Fuerza Aérea de Chile tiene –y sin duda seguirá teniendo– un extenso historial de servicio que así lo demuestra.

En parte importante del presente estudio se hizo un análisis de algunos de los principales hechos y circunstancias vividas por la institución en su afán de querer cumplir con las normas legales y constitucionales que definen y especifican sus deberes ante el país. En cada época relatada –y cumpliendo una obligación que le era propia– la Fuerza Aérea planteó ante el poder político sus requerimientos mínimos en base a su visión profesional y su experiencia, para lograr la disuasión. Un instrumento tan valioso y de tanta relevancia en la paz y en la guerra, así lo requiere. La investigación llevada a cabo confirma que corresponde a las autoridades del Estado y a los estamentos políticos –en un trabajo que, sin duda, es muy delicado en su equilibrio y de gran responsabilidad patriótica– la adopción de las mejores medidas tendientes a dotar oportunamente a su fuerza aérea de los elementos necesarios para la ejecución de sus tareas conforme a sus leyes y doctrinas. La historia contada en este libro dice que cuando así no se hizo –esto es, cuando hubo postergaciones, o cuando se confió en exceso en mecanismos foráneos que no fueron diseñados teniendo en mente los intereses soberanos del país– se corrió el riesgo cierto de que la Fuerza Aérea no estuviera en condiciones de cumplir sus obligaciones, ante grandes peligros para el país y sus habitantes.

Cuando la crisis por el Beagle se manifestó con fuerza durante el segundo semestre de 1978, la Fuerza Aérea –aun con sus tradicionales carencias– estuvo presta y animosa no solo a concurrir con todos sus efectivos en la defensa del país, sino que a hacerlo precisamente *en la totalidad* de los varios teatros de operaciones probables –de todo el largo y angosto Chile–, ante la inminencia de una hipótesis vecinal contra tres adversarios. Esta circunstancia u opción bien pudo haber significado la lamentable pérdida de valiosas y

numerosas vidas humanas, pues era reconocida la improbabilidad del retorno de algunas las misiones de combate que estaba previsto realizar. Sin embargo, nada mermó la voluntad de cumplir con el deber y de no dejar solos en la batalla a los camaradas militares y marinos. También es probable que este despliegue en múltiples frentes no haya satisfecho de manera total el deseo de los mandos aéreos, habida consideración de que el mejor empleo de la aviación de combate ordenaba –de acuerdo al principio de concentración y otras consideraciones largamente estudiadas– disponer los escasos medios aéreos y su empleo fulminante y efectivo contra aquel adversario más relevante. Conocido es en la historia militar mundial las consecuencias que puede acarrear el hecho de dividir fuerzas bajo determinadas circunstancias.

Así fue como la FACH –siguiendo las directrices de la planificación superior de guerra del país– tuvo que distraer o redespigar a medios que estaba previsto que operaran *en y para* el Teatro de Operaciones Norte Conjunto. En consecuencia, y a la vez que mantenía sustanciales fuerzas en sus bases nortinas, la institución debió simultáneamente hacerse presente en las habitualmente desprotegidas zonas central, sur y austral del país, mismas regiones que originalmente –y por razones presupuestarias– no habían sido contempladas en los valiosos planes de actualización de los años 70, planes que consideraban hacer el principal esfuerzo en el norte para enfrentar una reedición de la Guerra del Pacífico. Así, y en lo sustancial, ni las bases aéreas, ni las pistas de redespigue, ni la inteligencia, ni los medios de detección que con esmero y cuidado se habían levantado desde Antofagasta al norte, habían logrado ser replicados desde Santiago al sur. Para enfrentar una HV3 que surgía amenazante –entonces– simplemente los medios en general de la Fuerza Aérea resultaban a todas luces insuficientes.

Ante esta situación de hecho, es muy probable que el deseo de la Fuerza Aérea hubiera sido tener libertad de acción para enfrentar al adversario que ella consideraba más poderoso e inminente –la Fuerza Aérea Argentina– y luego, de haber sido necesario, *subir* al sector septentrional para enfrentar al poder aéreo de los países del norte, si hubiera sido el caso.

Una vez que sus activos humanos y materiales fueron divididos, aquellos que tuvieron que constituirse en los Teatros de Operaciones Central, Sur y Austral Conjuntos tuvieron que forzosamente ser recibidos en aeródromos o bases aéreas que en ningún caso estaban preparados para ello, y esto no solo considerando los aspectos más básicos de lo administrativo, la infraestructura y la logística, sino también aquellos que eran más directamente funcionales a las operaciones de combate –inteligencia, elementos de detección y aviso, defensa aérea, acopio de combustibles y armamentos, y apoyo de vida en general.

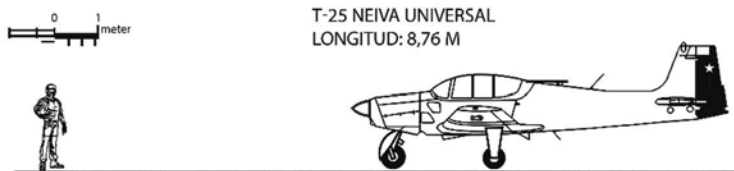
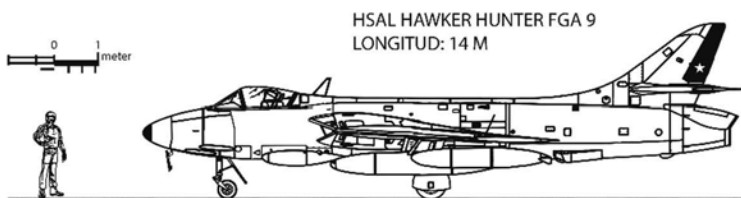
No se puede menos que volver a recordar en esa hora crucial lo que había ocurrido veinte años antes, en el desolado islote Snipe. Sin embargo, y al igual que en dicha ocasión, con lo que había, y también con grandes dosis de estoicismo, todos los integrantes de la institución trabajaron para que

aquellos oficiales que estaban sentados en sus aviones en condición de *Rojo 1* cumplieran la misión ordenada.

A pesar de las dificultades y circunstancias someramente descritas, el hercúleo esfuerzo realizado no solo por la Fuerza Aérea, sino que también por las instituciones hermanas y por recursos aéreos e industriales privados, produjo el efecto más importante –si se quiere– de la profesión y deber militar, cual es ejercer disuasión para impedir que un determinado actor concrete un acto de agresión contra el país. Ciertamente, las conocidas dos *marchas atrás* ejecutadas por la FLOMAR argentina –y también por sus otras fuerzas– en los días más complejos de diciembre de 1978 –evitando así desencadenar la primera fase de la agresión foránea en el Beagle–, son circunstancias sobre las cuales se sigue especulando: el propio general Matthei –comandante en jefe de la FACH en esos días– así lo reconoció abiertamente. Pero también es posible pensar que la serena conducción, el responsable uso de los recursos, y el alistamiento operativo hecho evidente en las fronteras y localidades más relevantes de Chile, ayudaron positivamente a levantar y mantener un dispositivo de defensa conocido por el adversario, entre otras numerosas causas y circunstancias que ayudaron a frenar la guerra y que será necesario considerar y ahondar. Afortunadamente, el enfrentamiento bélico no se produjo y prevaleció la cordura, ganándose la paz. En este sentido, la Fuerza Aérea bien puede considerarse triunfante.



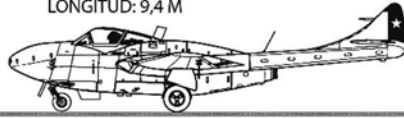
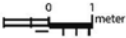
PRINCIPALES AERONAVES CHILENAS



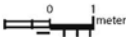
BEECHCRAFT T-34 MENTOR
LONGITUD: 7,9 M



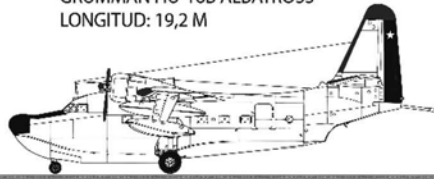
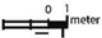
DH-115 VAMPIRE
LONGITUD: 9,4 M



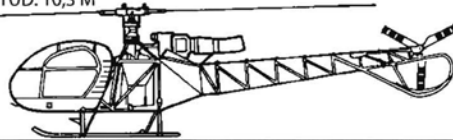
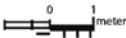
BEECHCRAFT 99 AIRLINER
LONGITUD: 13,6 M

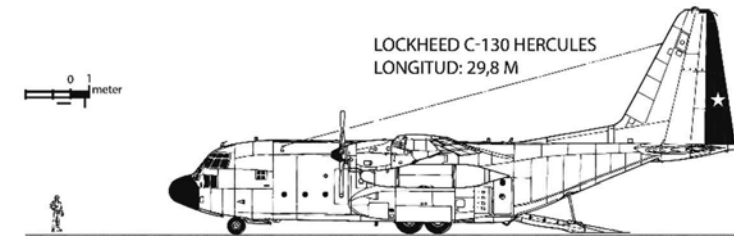
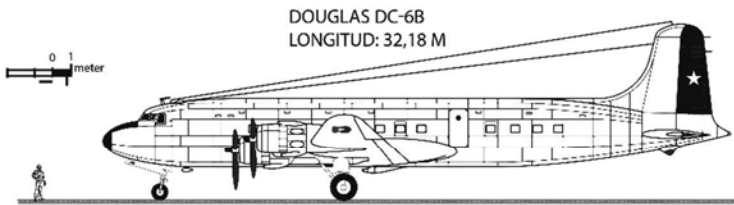
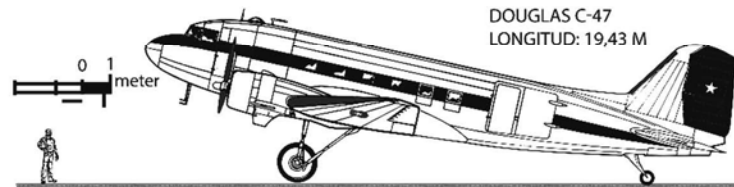


GRUMMAN HU-16B ALBATROSS
LONGITUD: 19,2 M

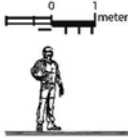


AÉROSPATIALE SA315B LAMA
LONGITUD: 10,3 M

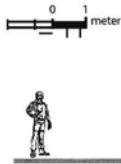




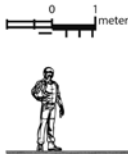
AÉROSPATIALE ALOUETTE III
LONGITUD: 10,3 M



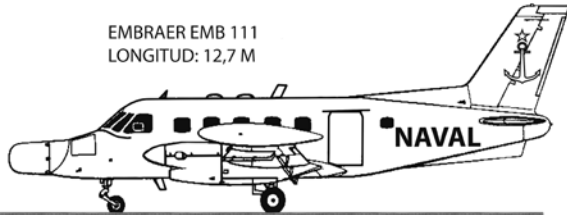
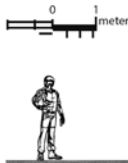
AVIOCAR CASA -212
LONGITUD: 16,2 M



EMBRAER EMB 110
LONGITUD: 12,3 M



EMBRAER EMB 111
LONGITUD: 12,7 M



(PERFILES, FELIPE JAVIER CASTRO MUÑOZ, AGA)

FUENTES

ARCHIVOS DOCUMENTALES CONSULTADOS

Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago.
Archivo histórico del autor.

COLABORACIONES ESCRITAS RECIBIDAS

Abraham Acevedo Campos
Antonio Monserrat Mena
Carlos Piñeiro Pino
Carlos Reginato Meza
Christian Miranda Alcayaga
Christian Gómez Meneses
Circulo de Suboficiales de Antofagasta
Dan Toro Arévalo
Fernando Bohmwald Fuentes
Francisco Quiroz
Guillermo Muñoz Mesa
Guillermo Teare Pinto
Joaquín Canales Valdés
Jorge Cárdenas
Jorge Rojas Ávila
Juan González Silva
Juan Muñoz Mesa
Juan José Soto Palomino
Lionel Zepeda
Lino Acuña T.
Luis Neira Riveros
Nelson Pavez Cuello
Osvaldo Salas Granifo
Sergio Barriga Kreft
Sergio Pulgar Neira
Telmo Rojas Ledezma
Washington Carrasco Fernández

ENTREVISTAS LLEVADAS A CABO

GDA Fernando Rojas Vender
GDA Jorge Rojas Ávila
GDA Osvaldo Sarabia Vilches
GDA Patricio Ríos Ponce
GDA Ricardo Ortega Perrier
GAV Carlos Bertens Utheman
GAV Fernando Silva Corvalán
GAV Florencio Dublé Pizarro
GAV Hernán Gabrielli Rojas
GAV Jorge Iturriaga Moreira
GAV Leopoldo Moya Navarro
GAV Luis Ili Salgado
GAV Manuel Quiñones Sigala
GAV Mario López Tobar
GAV Ricardo Gutiérrez Alfaro

GAV Ricardo Gutiérrez Recabarren
 GBA Benjamín Opazo Brull
 GBA Daniel Reveco Valenzuela
 GBA Enrique Fernández Cortés
 GBA Fernando González Bruzzone
 GBA León Dufey Treskow
 GBA Leopoldo Porras Zúñiga
 GBA Pedro Quinteros Sprovera
 GBA Sergio Contardo Flores
 CDA Joaquín Folsh Willer
 CDA Antonio Monserrat Mena
 CDA Alberto Pastén
 CDA Cristóbal Illanes
 CDA Jorge Poblete Lara
 CDA Óscar Saá Herrera
 CDA Joaquín Urzúa Ricke
 CDA Lautaro Van de Wyngard Salazar
 CDA Leonidas Franklin Tapia
 CDA Mario Vila Godoy
 CDG Waldo Valenzuela Guzmán
 CDG Ignacio Baeza Cruz
 SOM Juan Poblete Venegas
 SOM Marco Valdés Godoy
 SOM Luis Castillo Tapia
 SO Jorge Román Gómez
 Abraham Acevedo Campos
 Eduardo Werner Cavada
 Guillermo Teare Pinto
 Luis Palma Castillo
 Sergio Barriga Kreft

GLOSARIO

AGA	Academia de Guerra Aérea FACH
AHFA	Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile
ARA	Armada de la República Argentina
ASW	Anti Submarine Warfare
CAT	Comando Aerotático
CCDA	Centro de Control de Defensa Aérea
CDA	Coronel de Aviación
CDG	Comandante de Grupo
CDE	Comandante de Escuadrilla
CDB	Capitán de Bandada
CJ	Comandante/Comandancia en Jefe
CJFA	Comandante/Comandancia en Jefe FACH
CJA	Comandante/Comandancia en Jefe Armada
CJE	Comandante/Comandancia en Jefe Ejército
COA	Centro de Operaciones Aéreas
CON	Comando de Operaciones Norte
COS	Comando de Operaciones Sur

CONSUDENA	Consejo Superior de la Defensa Nacional
CONSUSENA	Consejo Superior de Seguridad Nacional
CTA	Comando de Transporte Aéreo
CSFA	Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta
DA	Dirección de Aeronáutica (DGAC)
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DGCCH	Dirección General de Carabineros de Chile
DFL	Decreto con Fuerza de Ley
DS	Decreto Supremo
EMGFA	Estado Mayor General de la Fuerza Aérea
EMGA	Estado Mayor General de la Armada
EMGE	Estado Mayor General del Ejército
EMDN	Estado Mayor de la Defensa Nacional
FF.AA.	Fuerzas Armadas
FA	Fuerza Aérea
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FAB	Fuerza Aérea Boliviana
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FAP	Fuerza Aérea del Perú
FLOMAR	Flota de Mar (Argentina)
GDA	General del Aire
GAV	General de Aviación
GBA	General de Brigada Aérea
HV	Hipótesis Vecinal
JEMGFA	Jefe Estado Mayor General de la Fuerza Aérea
JEMGA	Jefe Estado Mayor General de la Armada
JEMGE	Jefe Estado Mayor General del Ejército
JEMDN	Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional
MINDEF	Ministro/Ministerio de Defensa Nacional
MINREL	Ministro/Ministerio de Relaciones Exteriores
MNAE	Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile
RMA	Región Militar Austral
RMN	Región Militar Norte
SS	Subsecretaría
SSAv	Subsecretaría de Aviación
TIAR	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca
TON	Teatro de Operaciones Norte
TOA	Teatro de Operaciones Austral
TOS	Teatro de Operaciones Sur
TONC	Teatro de Operaciones Norte Conjunto
TOAC	Teatro de Operaciones Austral Conjunto
VCJE	Vicemandante en Jefe del Ejército
ZEOT	Zona Especial de Operaciones Temuco

ALGUNOS CONCEPTOS EMPLEADOS

(Basados y editados de los contenidos de la Doctrina Básica Fuerza Aérea de Chile 2013, salvo indicación en contrario)

Acción de Contra Fuerza Aérea Ofensiva

Una Acción de Contra Fuerza Aérea se define como el uso del poder aéreo para contener o derrotar las fuerzas aéreas enemigas. El objetivo es alcanzar y mantener un grado deseado del control del aire y del espacio, en un determinado tiempo y espacio del Teatro de guerra. Se distinguen las Operaciones Contra Fuerza Aérea Ofensiva, que son operaciones destinadas a destruir, neutralizar o limitar el poder aéreo adversario, y las Operaciones Contra Fuerza Aérea Defensivas, que son operaciones destinadas a anular o reducir la efectividad de una acción aérea adversaria.

Apoyo Aéreo Estrecho

Acción aérea en contra de blancos terrestres o navales hostiles, que estén en una estrecha proximidad a fuerzas aliadas y que requieran de una detallada integración de cada misión aérea con el fuego y con el movimiento de esas fuerzas.

Ataque a fuerzas

Una acción contra fuerzas de superficie se define como el uso del poder aéreo para contribuir, en conjunto con las fuerzas de superficie propias, a disuadir, contener o derrotar al Ejército y/o Armada enemiga. El objetivo estratégico de las acciones contra fuerzas de superficie es impedir al enemigo utilizar su poder militar, necesario para ocupar territorios o explotar áreas marítimas.

Centro de Gravedad

Dirección hacia la cual se lleva el máximo esfuerzo para lograr la decisión. Así mismo, es aquella característica, capacidad o lugar de una nación, alianza o fuerza militar, que constituyen su fortaleza física o voluntad de lucha.

Defensa Aérea (Sistema de)

Sistema que integra medios aéreos, antiaéreos, sensores aéreos y de superficie, observadores terrestres, comunicaciones, procedimientos, puestos de mando, etc., tanto de la Fuerza Aérea como de las otras instituciones presentes en un Teatro de Operaciones.

Defensa Aérea General

Es la defensa coordinada de un área específica por una variedad de sistemas.

Defensa Pasiva

Sistema de respuesta ante ataques aéreos, por el cual se establecen, levantan o construyen medidas, mecanismos y estructuras defensivas para proteger a la población, infraestructura, fábricas o lugares civiles o militares de valor táctico o estratégico. Incluye impartir instrucción a la población sobre las mejores o más probables técnicas de resguardo ante ataques aéreos, especialmente en medidas relacionadas con la protección de la vida humana, extinción de incendios y asistencia médica. En bases aéreas, señuelos de edificios, aviones u otras instalaciones de interés militar, enmascaramientos, camuflajes, medidas de oscurecimiento, silencio radial, etc. (Definición de uso común).

Exploración aeromarítima

La exploración aeromarítima considera la búsqueda en un área marítima determinada para mantener actualizado el panorama de superficie en un Teatro de operaciones, permitiendo la dirección de aeronaves para ejecutar ataques a unidades de superficie y submarinas, contribuir a la defensa de bases aéreas cercanas a la costa y el seguimiento de situaciones de carácter marítimos, entre otros. (Doctrina Operacional FACH 2014)

Guía Aéreo Adelantado / Control Aéreo Adelantado

Personal especializado cuya misión es contribuir a asegurar la ubicación y asignación de los blancos, así como también para contar con la información necesaria de inteligencia en el terreno. (Basado en la Doctrina Operacional FACH, 2014).

Interdicción Aérea

Operación aérea realizada para destruir, neutralizar o demorar el potencial militar del enemigo antes de que este pueda entrar efectivamente en combate en contra de las fuerzas propias o aliadas, en las que una detallada integración de cada misión aérea con respecto al fuego y al traslado de las fuerzas aliadas no es necesariamente requerida.

Misión

Envío de una o más aeronaves a cumplir una tarea determinada.

Operaciones Aéreas Estratégicas

Aquellas que tienen como objetivo destruir o interrumpir el centro de gravedad estratégico definido de un oponente. El efecto buscado por el poder aéreo puede ser destructivo, no destructivo o una combinación de ambos, en contra de conjuntos de blancos que socavan la capacidad, el deseo y los medios del oponente para continuar la agresión. Las operaciones aéreas para efecto estratégico no están limitadas al bombardeo o solamente al dominio de las aeronaves de ataque. Todas las aeronaves de ataque y los sistemas de armas asociados están capacitados para una acción con efecto estratégico.

Patrulla Aérea de Combate

Una aeronave de patrulla proporcionada sobre un área de objetivo, sobre la fuerza protegida, sobre el área crítica de una zona de combate, o sobre un área de defensa aérea, con el propósito de interceptar y de destruir a las aeronaves antes que puedan alcanzar su blanco.

Reconocimiento

Una misión realizada para obtener, mediante observación visual u otros métodos de detección, información acerca de las actividades y de los recursos de un enemigo o de un potencial enemigo, o asegurar información acerca de características meteorológicas, hidrográficas o geográficas de un área en particular.

Reglas de Enfrentamiento (ROE)

Son guías e instrucciones del superior a los comandantes y subordinados, de forma de restringirlos a actuar dentro del marco de los objetivos políticos y militares de la operación. Definen el y la forma en que la fuerza armada puede ser aplicada, y se diseñan para asegurar que la aplicación de dicha fuerza sea cuidadosamente controlada. Las ROE constituyen una forma de control que el superior ejerce sobre el subordinado y pueden incluir restricciones sobre el uso de armamento, limitaciones al ataque; también pueden fijar imposiciones de identificación previas a un ataque, o pueden establecer restricciones en cuanto al nivel de daños o cantidad de bajas.

Sistema de Mando y Control (en inglés Command & Control o, abreviadamente, C2) es, en el entorno militar, el ejercicio de la autoridad y la conducción y seguimiento por el mando operativo expresamente designado, sobre las fuerzas asignadas para el cumplimiento de la misión. El Mando desarrolla las funciones de mando y control a través de un Sistema de Mando y Control (basada en Field Manual 6-0, Mission Command: Command and Control of Army Forces, Headquarters United States Army, Department of the Army, Washington, DC, 2003)

Teatro de Operaciones

Un área geográfica definida por la autoridad estratégica militar que incluye y rodea el área delegada al comandante operacional dentro de la cual se realizarán las operaciones.

Transporte Aéreo

El transporte aéreo estratégico o interteatro es el transporte de pasajeros y de carga entre los Teatros de operación. El transporte táctico o intrateatro es el transporte de pasajeros y de carga dentro de un Teatro de operación.

Vigilancia

La observación sistemática del espacio aéreo, de las áreas de superficie y bajo esta, de lugares, de personas o de cosas mediante medios visuales, auditivos, electrónicos, fotográficos u otros.

BIBLIOGRAFÍA

CAPÍTULO I

1. ARGUEDAS, Alcides (1922). *Historia General de Bolivia (El proceso de la nacionalidad)*. Arnó Hermanos, La Paz, Bolivia.
2. BARROS Borgoño, Luis (1922). *La Cuestión del Pacífico y las Nuevas Orientaciones de Bolivia*. Imprenta Universitaria, Chile.
3. BULNES, Gonzalo (1911). *Guerra del Pacífico*, volumen 1. Reedición de 195, Editorial del Pacífico S.A., Santiago de Chile.
4. CARRASCO, Sergio (1990). *Historia de las relaciones chileno-bolivianas*. Editorial Universitaria, Santiago.
5. EYZAGUIRRE, Jaime (1967). *Breve historia de las fronteras de Chile*, XXVII edición, Editorial Universitaria, Santiago.
6. FINOT, Enrique (1964). *Nueva historia de Bolivia (Ensayo de Interpretación Sociológica)*. Editorial Gisbert & Cia., La Paz, Bolivia.
7. KLEIN, Herbert (1982). *Historia General de Bolivia*. Librería Editorial Juventud, La Paz, Bolivia.
8. SITIOS web del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) y de la Liga Marítima de Chile (LIGAMAR).
9. RAVEST MORA, Manuel. (1983) *La Compañía Salitrera y la Ocupación de Antofagasta 1878-1879*. Editorial Andrés Bello, Santiago
10. DECLARACIÓN CONJUNTA DE CHARAÑA.
11. MENSAJE AL CONGRESO DE LA LEY DEL GUANO de 1842. Chile.

CAPÍTULO II

1. ALSINA, Hugo: *El incidente Snipe relatado por su protagonista*, en Revista de Marina Ene-Feb 1998. Armada de Chile.
2. BIANCHETTI, Gino: *Metodología de Análisis de Crisis: Laguna del Desierto, la crisis de 1965*, en Revista de Marina, N° 1/1997, Armada de Chile.
3. BRAVO, Germán, *El Incidente del Islote Snipe*, en Revista de Marina, N° 962/2018. Armada de Chile.
4. CARRASCO, Sergio (1990) *Historia de las relaciones chileno-bolivianas*. Editorial Universitaria, Santiago, Chile.
5. FERNÁNDEZ, Alberto (1994) *La Aviación en Magallanes*. DGAC, Chile.
6. IBÁÑEZ, Santa María, Adolfo: *La incorporación de Aisén a la vida nacional, 1902-1936*, en Historia, N° 11, 1972-1973, Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile.
7. MENESES, Emilio. *La Crisis de Laguna del Desierto*, en Estudios Públicos, N° 80 (2000). Centro de Estudios Públicos, Santiago.
8. NAVARRO, Miguel. *La conducción de la Defensa en Chile, desde comienzos de la Segunda Guerra Mundial a los albores del siglo XXI*, en revista MINERVA, julio de 2019, Academia de Guerra Aérea
9. VARGAS, Javier: *A cincuenta años de la crisis del islote Snipe*, en Revista de Marina 1/2009. Armada de Chile.
10. LA PRENSA AUSTRAL, 12 de agosto de 1958. Punta Arenas.
11. S/Autor, *Orígenes y creación del Grupo de Aviación N° 12*, en revista Fuerza Aérea N° 235/2004, Editorial FACH.

CAPÍTULO III

1. ARANCIBIA, Patricia: *Chile-Perú: una década en tensión 1970-1979*, Capítulos I a V, en La Segunda, 27 de julio y 3, 10, 17 y 24 de agosto de 2007.
2. ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 194 y 195. La Tercera-Mondadori.
3. BALDINI, CETTOLO, MARINO, MOSQUERA y NÚÑEZ PADÍN (1999). *North American F-86F-30-NA Sabre*. Colección Fuerza Aérea Argentina N° 6, p. 17, Bahía Blanca, Argentina.
4. BERNSTEIN, Enrique (1989). *Recuerdos de un Diplomático, Representante ante el Papa Mediador 1979-1982*, Volumen IV Editorial Andrés Bello, Santiago, Chile.
5. CETTOLO, MOSQUERA y NÚÑEZ PADÍN. *McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk*. Serie Fuerza Aérea Argentina N° 2, Bahía Blanca, Argentina. CHURCH, Jon Marco, *La Crisis del canal Beagle*, en *Estudios Internacionales*, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, N° 161 (2008), p. 18.
6. CISNEROS, Andrés y ESCUDÉ, Carlos (directores): *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina 1806-1989*, Tomo XIV, Capítulo 68: El Régimen Militar 1976-1983 / Las relaciones con los países latinoamericanos / Las relaciones con Chile. Centro de Estudios de Política Exterior del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires.
7. CLARIÁ, MOSQUERA, POSADAS, CETTOLO GENEL y MARINO (2004): *Dagger y Finger en Argentina 1978-2005*, pp. 8-11. Avialatina, Buenos Aires.
8. ESCOBAR, Luis: *Guerra contra España 1863-1866*, en Revista de Marina, N° 5 de 1985, Valparaíso.
9. GALLARDO, Aquiles (2007). *Crisis internacionales en Sudamérica: teoría y análisis*. ANEPE, Chile
10. GARNHAM, Juan Pablo: *El secreto rol de EE.UU. en la crisis del Beagle*, en REVISTA QUÉ PASA, de 28 de agosto de 2014, en www.quepasa.cl
11. HERNANDO L., Carlos: *Base Aérea Los Cóndores. Grupo N° 1. Traslado desde Alto Hospicio*, publicados por revista FUERZA AÉREA, N° 224 y 225, editorial FACH, 2001. Santiago
12. LEYTON, Cristián (2007). *Amigos y vecinos en la costa del Pacífico. Luces y sobras de una relación*. ANEPE, Chile.
13. LEYTON, Cristián: *La política de transferencia de armas de Rusia hacia el Tercer Mundo y América Latina*, en Revista Política y Estrategia, N° 107/2007, ANEPE, Chile.
14. MOSQUERA, GEBEL, CLARIÁ, CETTOLO, MARINO y POSADAS (2005). *FMA IA-58 Pucará, 30 años en servicio 1975-2005*. Avialatina, Buenos Aires.
15. NÚÑEZ PADÍN, Jorge (2002). *Dassault Mirage IIICJ/IIIEA*, Serie Fuerza Aérea Argentina N° 7, Bahía Blanca, Argentina.
16. NÚÑEZ PADÍN, J. (1994): *IAI Dagger 1978-1982, Parte I*, Serie Fuerza Aérea N° 9. Bahía Blanca, Argentina.
17. NÚÑEZ PADÍN, J. (2000). *McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk*, Serie Aeronaval N° 11, Bahía Blanca, Argentina,
18. NÚÑEZ PADÍN, J. (2008). *McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk*, Serie Aeronaval N° 24, Bahía Blanca, Argentina.
19. NÚÑEZ PADÍN, J. *McDonnell Douglas A-4C Skyhawk*, Serie Fuerza Aérea N° 21.
20. NÚÑEZ PADÍN, Jorge (1999). *North American T-28 Fennec*. Serie Aeronaval N° 10. Instituto Aeronaval, Argentina.
21. ORTEGA, Rodolfo (2011) *Crisis Internacionales*, Colección de Investigaciones N° 25, primera reimpresión mayo de 2012, ANEPE, Santiago.
22. PARVEX, Guillermo (2018). *1978 El año que marchamos a la guerra*, 4a. edición, febrero de 2019, Ediciones B, Santiago.
23. *La Estrella de Arica*, 19 de marzo de 2006.
24. *Le Nouveau Journal* (Francia), edición del 7 de enero de 1977.

CAPÍTULO IV

1. ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*. La Tercera-Mondadori.
2. BAWDEN, John R.: *Cutting Off the Dictator: The United States Arms Embargo of the Pinochet Regime, 1974-1988*, en Journal of Latin American Studies, Vol. 45, N° 3, August 2013. Cambridge University Press.
3. CARRASCO A., Carlos: *Programa de Asistencia Militar y las ventas militares de EE.UU. al exterior*, en Revista de Marina, mayo-junio de 1976, Valparaíso. Chile
4. Cincuentenario Academia de Guerra Aérea 1937-1987. FACH, Imprenta del Servicio Aerofotogramétrico, abril de 1987.
5. MAGLIOCHETTI, M. y VILLARROEL, D. (2014) *El avión De Havilland Vampire*. MNAE, Chile.
6. MENESES, Emilio: *Ayuda económica, política exterior y política de Defensa en Chile 1943-1973*, en Estudios Públicos N° 35 (1989). Centro de Estudios Públicos. Santiago, Chile.
7. MERSKY, Peter (2007) *US Navy and Marine Corps A-4 Skyhawk units of the Vietnam war*. Osprey Publishing, Inglaterra.
8. NAVARRO, Miguel: *Chile y la Segunda Guerra Mundial, algunas consideraciones políticas y estratégicas*, en revista Política y Estrategia, N° 136, 2020, pp. 79-111, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Santiago.
9. NOCERA, Raffaele: *Ruptura con el eje y alineamiento con Estados Unidos. Chile durante la Segunda Guerra Mundial*, en revista Historia 38:II, diciembre 2005. Universidad Católica de Chile.
10. TURNO, J. y MOSLARES, C. *Chile. De la industrialización mediante sustitución de importaciones a la liberalización y diversificación comercial*, en Boletín Económico de ICE, junio 2007.
11. VARAS, Augusto, AGÜERO, Felipe y BUSTAMANTE Fernando (1980): *Chile, Democracia, Fuerzas Armadas*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), especialmente Capítulo XIII.
12. VILLALOBOS, S. y otros (2011) *Historia de Chile*, tomo IV, 19a. edición. Editorial Universitaria.
13. WERNER, Eduardo: *El Pacto de Ayuda Militar, su primer decenio*, en Boletín N° 7, julio de 2008, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, DGAC, Chile.
14. WERNER, Eduardo: *Estados Unidos y Chile desde 1952 a 1970. Implicancias de la relación bilateral para la Fuerza Aérea de Chile*, en Boletín N° 5, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, DGAC Chile, julio de 2006.
15. Revista *Fuerza Aérea* N° 235, 2004. FACH, Editorial Fuerza Aérea.
16. Revista *Fuerza Aérea* N° 152, edición del cincuentenario, 1980. Editorial Fuerza Aérea.
17. *El Mercurio*, domingo 30 de marzo de 1941.
18. *El Mercurio*, miércoles 2 de abril de 1941.
19. *El Mercurio*, 7 de junio de 1973.
20. *The Daily Telegraph*, June 13, 1978.
21. *Financial Times*, July 19, 1978.

CAPÍTULO V

1. ARANCIBIA, Patricia y DE LA MAZA, Isabel. (2003) *Matthei, mi testimonio*, pp. 203-204. La Tercera-Mondadori.
2. PRIETO, Daniel: *El sorprendente mundo de la nueva tecnología chilena de guerra electrónica*, en Revista Internacional de Defensa N° 8, 1984, Interavia, Suiza.
3. VARAS, Florencia (1979) *Gustavo Leigh, el general disidente*. Editorial Aconcagua, Santiago.
4. CAVALLO, A., SALAZAR, M. y SEPÚLVEDA. Ó. (2001) *La Historia Oculta del Régimen Militar, memoria de una época 1973-1988*, Editorial Mondadori.
5. FERNÁNDEZ, Alberto (2001) *Ese singular sentido de proteger al vuelo*. DGAC, Chile.
6. FERNÁNDEZ, Alberto (1994) *La Aviación en Magallanes*. DGAC, Chile.
7. FLORES, Enrique (1933) *Historia de la Aviación Militar en Chile*, Tomo I.
8. MAGLIOCCHETTI, Mario (2012). *El avión Vought-Sikorsky Kingfisher*. Monografía de Aeronaves, Colección MNAE N° 6, Dirección General de Aeronáutica Civil, Chile.
9. MARTÍNEZ, Francisco (2003). *El albatros dorado en el Beagle*. Chile.
10. POBLETE VENEGAS, Juan Carlos: *La Mejor Medalla*, en revista *Fuerza Aérea*, diciembre de 2008.
11. SIMINIC, I. (2018). *El Neiva N621 (T-25) en Chile*, en El Observador Aeronáutico (ivansiminic.blogspot.cl).
12. SIMINIC, I. (2007). *Navajos militares chilenos: de Lock Haven, Pennsylvania, a Chile*, en *El Observador Aeronáutico* (ivansiminic.blogspot.com).
13. TROMBEN, Carlos (1987). *La Aviación Naval de Chile*. Chile
14. VILLARROEL, Danilo (2011). *El Grumman Albatross en la FACH* (en editorialmanutara.blogspot.com).
15. Revista *Fuerza Aérea*, N° 145. 1978. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.
16. Revista *Fuerza Aérea*, N° 146, 1978. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.
17. Revista *Fuerza Aérea*, N° 152, 1980. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.
18. Revista *Fuerza Aérea*, N° 183, 1988. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.
19. Revista *Fuerza Aérea*, N° 275, 2018. Editorial Fuerza Aérea, Santiago.

IVÁN SIMINIC

Estudió la carrera de Derecho en la Universidad de Chile y es diplomado en asuntos aeronáuticos de la Universidad Federico Santa María. Asimismo, cursó materias de seguridad y defensa impartidas por la Universidad de Cranfield (Reino Unido) en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

Desde 1995, por una década trabajó como corresponsal aeronáutico para diversas publicaciones europeas de aviación civil y militar.

Desde 2005 es investigador especializado en temas aeronáuticos en la Academia de Guerra Aérea (AGA). En tal calidad, ha escrito numerosos artículos sobre aspectos históricos y actuales relativos al estado y empleo del poder aéreo. Tales trabajos han sido publicados en medios académicos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Desde 2005 es editor del blog *EL OBSERVADOR AERONÁUTICO*, donde escribe y presenta artículos originales sobre la historia aeronáutica nacional. También es autor de varios libros sobre tales materias, destacando entre ellos las investigaciones *36 AÑOS DE AVIONES JET EN LAS AEROLÍNEAS CHILENAS 1964-2000* y *EL AVIÓN LAN 18 Y LOS FAIRCHILD FC-2 EN CHILE*, publicados por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Ha impartido clases de historia aeronáutica para diversos cursos y auditorios de la FACH.

En 2009 la Academia de Guerra Aérea publicó como libro su edición y traducción de la obra *LOS CAMINOS DEL CIELO*. En 2010 el mismo instituto hizo otro tanto con los libros *PODER AÉREO Y PARÁLISIS ESTRATÉGICA* y *PODER AÉREO: MITOS Y REALIDADES*.

A contar de 2011, la AGA publicó una serie de tres libros de su autoría abordando los temas de la guerra aérea en Corea y Vietnam, Malvinas y los Balcanes. En tales trabajos se analizan asuntos tales como la naturaleza de tales conflictos, las alternativas estratégicas y el desempeño en ellos de las fuerzas aéreas participantes.

En marzo de 2012 la Fuerza Aérea lo distinguió con la condecoración *DIEGO ARACENA AGUILAR*, por sus servicios para la institución en la investigación de los temas relacionados con el poder aéreo y por su contribución académica en tal sentido.



Desde mediados de la década de 1970, Chile se vio enfrentado a una serie progresiva de circunstancias de índole internacional que bien pudieron llevarlo a un indeseado conflicto bélico contra los tres países vecinos. La proximidad de la conmemoración del primer centenario de la iniciación de la Guerra del Pacífico contra Bolivia y Perú, la intensificación de los intentos bolivianos por acceder con soberanía al Pacífico a través de territorio chileno, y la compleja disputa diplomática con Argentina por las islas y aguas del austral canal Beagle, estuvieron entre los probables hechos generadores y ante los cuales Santiago optó por asumir una estrategia defensiva.

En tales difíciles circunstancias, correspondió a la Fuerza Aérea de Chile llevar a cabo una serie de preparaciones y, finalmente, desplegarse para hacer frente a los requerimientos de crisis y de un eventual conflicto.

El presente trabajo de investigación aborda el papel jugado por la institución frente a esos acontecimientos. Para ello, recurre a una amplia serie de fuentes de primera mano y testimonios de numerosos protagonistas de esos hechos, y ofrece una pormenorizada mirada inédita, imparcial y -si se quiere- necesaria de algunos de sus más relevantes aspectos aeronáuticos.

