

FUERZA AÉREA DE CHILE  
COMANDANCIA EN JEFE

HISTORIA DE LA  
FUERZA AÉREA DE CHILE

TOMO III



**FUERZA AEREA DE CHILE**

**COMANDANCIA EN JEFE**

**HISTORIA DE LA  
FUERZA AÉREA DE CHILE**

**TOMO III**

**"HACIA LA ERA DEL JET"**

**(DESDE 1943 HASTA 1970)**

**MMXXI**



**FUERZA AEREA DE CHILE**

**COMANDANCIA EN JEFE**

**HISTORIA DE LA  
FUERZA AÉREA DE CHILE**



**TOMO III**

**"HACIA LA ERA DEL JET"**

(DESDE 1943 HASTA 1970)

**MMXXI**



## Historia de la Fuerza Aérea de Chile

### Tomo III: Hacia la Era del Jet

Primera edición, Santiago, 2022: 50 ejemplares impresos. Versión digital en: <https://www.fach.mil.cl/biblioteca.html>  
Registro de Propiedad Intelectual N° 109.572

ISBN 978-956-7717-25-5 / Historia de la Fuerza Aérea de Chile

Se autorizada la reproducción parcial del texto, imágenes o ilustraciones, citando debidamente esta obra (Norma APA):  
Fuerza Aérea de Chile. (2022). *Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo III: Hacia la Era del Jet*. Santiago:  
Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

#### Equipo de Edición e Investigación

Editor/Redactor: Coronel de Aviación Edgardo Villalobos Chaparro

Investigadores: Comandante de Grupo Sergio Barriga Kreft  
Comandante de Grupo José Guzmán Romero  
Julio Arróspide Rivera  
Alberto Fernández Donoso  
Omar Mellado Gacitúa  
Rino Poletti Barrios  
Norberto Traub Gainsborg  
Eduardo Werner Cavada  
Danilo Villarroel Canga

Producción gráfica: Julio Arróspide Rivera

Material fotográfico: DGAC - Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile  
Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile  
Archivos de Altas Reparticiones y Unidades de la Fuerza Aérea de Chile  
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile  
Aportes particulares de aviadores o sus familiares

Supervisión: General de Brigada Aérea Carlos Madina Díaz, Secretario General de la Fuerza Aérea de Chile

Coordinación: General de Brigada Aérea René Jorquera Escobar  
Coronel de Aviación Rodolfo Baeza Maturana  
Comandancia en Jefe

## Prólogo

Hoy vivimos intensamente nuestro presente, como institución nos acercamos con pasos agigantados hacia nuestro centenario como Fuerza Aérea independiente y miramos con afán nuestro futuro, preocupados de un mañana promisorio, y bien parece que lo único que realmente nos preocupa es este último, por ello podemos elucubrar con razón sobre cuál sería el sentido de conocer y estudiar nuestra historia.

Simple interrogante que en forma indefectible nos hace reflexionar sobre esa necesidad permanente que tiene el hombre por conocer su pasado, quizás porque el análisis de esas experiencias le permiten entender su presente y darle un significado a su existencia, encontrando así su propia identidad.

El periodista jamaiquino Marcus Garvey señalaba sabiamente que un pueblo sin el conocimiento de su historia, origen y cultura es como un árbol sin raíces; son entonces estas raíces nuestro rico pasado, esencial para construir nuestra identidad, aspecto fundamental en la formación de nuestra cultura como organización y sobre el cual se fundan nuestras tradiciones y valores, elementos intangibles que nos distinguen entre otros y que nos hacen ser lo que somos.

Hoy reconocemos el largo camino que se debió recorrer para alcanzar la posición sobresaliente en la que nos encontramos y ser lo que hoy somos como Institución, nos reconocemos como legítimos herederos de nuestros antecesores, de quienes recibimos como legado su cultura, doctrina y costumbres, todos elementos necesarios para forjar nuestro presente, radicando en esto la importancia de rescatar nuestra historia, como un legado de conocimiento para las generaciones venideras.

En este sentido el trabajo histórico relacionado con la Institución no es algo nuevo, éste se ha dado de tanto en tanto y comienza con la obra magnífica del Coronel Enrique Flores Álvarez, aviador militar que integró las primeras dotaciones de la Fuerza Aérea, quien tempranamente comprende la necesidad de registrar los hechos más notables de esta joven Institución como un testimonio para la posteridad.

Su trabajo, macizo y contundente se plasmó en dos magníficos textos en 1933 y 1950, los que abarcan el periodo desde los inicios de la aeronáutica en nuestro país hasta unos años antes del nacimiento de nuestra Institución.

De ahí en adelante, por casi 50 años la labor de recuperar y documentar nuestro pasado quedó adormecida, así todo el quehacer que significó el nacimiento de esta Fuerza Aérea y su primera década de funcionamiento debió esperar cinco décadas para ser desempolvadas por el rigor del historiador y ser traídas al presente, rescatadas con paciente labor para ser presentadas al lector. Este impulso, que fue mérito de los Altos Mandos de la época, nos permitió documentar nuestro pasado desde los albores de la aviación en el país hasta los inicios de la década de 1940, rindiendo como fruto dos tomos de la serie Historia de la Fuerza Aérea de Chile. Este enorme trabajo, agotado el ímpetu quien sabe por qué desconocidas razones, se detuvo una vez más, quedando nuevamente el trabajo inconcluso.

Quedaron así muchos hechos, personajes, situaciones e historias posteriores a 1940 silenciadas y ocultas al ojo del ávido lector, conocidas muchas de ellas sólo por algunos, con el pasar del tiempo fueron poco a poco cubriéndose inevitablemente por el manto del olvido.

Han pasado ya 20 años desde ese último afán, y cuando ya casi rozamos nuestro centenario, hemos estimado necesario retomar la titánica labor pendiente, esta vez con una mirada más amplia que nos ha permitido además rescatar nuestros mártires Institucionales y el Alto Mando Histórico como también investigar para conocer a nuestros Suboficiales Mayores, entre otras investigaciones históricas, siendo la iniciativa de continuar con la elaboración de nuestra historia Institucional el eje central de este esfuerzo y el desafío más importante en este ámbito, tanto por la envergadura como por lo delicado del trabajo.

En este aspecto, se abarcó el periodo comprendido entre 1943, cuando el mundo se encontraba en plena IIª Guerra Mundial hasta 1970, abarcando periodos coincidentes con los cambios en el mando de la Fuerza Aérea, en un periodo de casi 30 años en que nos vimos afectados por hechos importantes que impactaron de manera profunda nuestro desarrollo e identidad como aviadores.

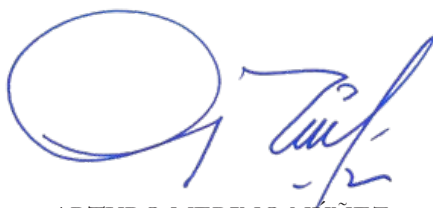
Este nuevo tomo de nuestra historia Institucional, el tercero, nos llevará a recorrer en seis capítulos, algunos de los más notables hechos acaecidos en esas casi tres décadas, periodo en el cual como Institución logramos entre otras cosas, la independencia en la formación del personal con la creación de nuestras propias escuelas matrices. Así mismo, fuimos influidos notablemente por el arribo de nuevo material y doctrina Norteamericana, logramos alcanzar el Chile Oceánico y también adentrarnos poco a poco hacia nuestro territorio antártico, estableciendo las primeras bases de lo que es nuestro desarrollo actual en dicho continente.

Periodo en el que también nos afectó profundamente el cambio tecnológico producto de la IIª Guerra Mundial, integrándonos a la era del Jet y del vuelo estacionario, capacidades que hoy en día son fundamentales en la Fuerza Aérea del presente.

Este trabajo histórico, ha sido realizado con rigurosidad y abarcando los hechos más notables, incorporando el entorno histórico que rodeo estos hechos, logrando de esta forma una visión amplia de las distintas situaciones que afectaban a la evolución del mundo y en particular a nuestro país. Este desafío ha sido llevado adelante por un grupo de hombres ligados por un profundo amor a la aviación, a la aeronáutica y a nuestra Institución, quienes en forma desinteresada han logrado plasmar esta visión histórica del periodo para el disfrute de las nuevas generaciones, por ello vaya nuestro sentido agradecimiento por el esfuerzo y dedicación empleada en esta obra.

Sean estas páginas nuestro reconocimiento a quienes nos precedieron, a esas generaciones de aviadores militares de antaño, a quienes les correspondió consolidar esta naciente Institución, su legado es imprecederero porque estará por siempre plasmado en estas hojas, recordándonos nuestros orígenes y permitiéndonos entender lo que somos, por lo cual estarán siempre en nuestro corazón.

Sabemos que la tarea está lejos de estar concluida, el tiempo en forma inexorable avanza sin detenerse y por ello la historia, como producto del devenir incesante de los actos realizados por el hombre, no puede terminar aquí, será por tanto labor de quienes vendrán a continuar con este tremendo desafío, ya que la historia de nada vale si no puede ser escrita con tinta indeleble para que ésta sirva de ejemplo y orientación para las nuevas generaciones.



ARTURO MERINO NÚÑEZ  
General del Aire  
Comandante en Jefe



## Presentación

El Tercer Tomo de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile, relata y analiza los principales cambios evolutivos de esta Institución de la Defensa Nacional desde la participación de Chile en la Segunda Guerra Mundial, hasta la llegada de la era transónica a fines de los 1960s, con la adquisición del material aéreo de combate inglés Hawker Hunter.

Son tres décadas de importantes cambios institucionales que vendrían a configurar una organización renovada, con una importante contribución no sólo en la aviación militar, sino que también en el desarrollo de la aviación civil y en su proyección hacia la comunidad. Nuevas aeronaves, una nueva forma de instruir y entrenar a sus tripulaciones, cambios en la doctrina de uso de su equipamiento, nuevos institutos formadores para pilotos, ingenieros y técnicos les darían a estos casi treinta años un carácter muy dinámico que irían de la mano de los cambios tecnológicos impulsados por la aeronáutica mundial. Estos cambios, sin embargo, no estarían libres de precariedades en cuanto a los recursos necesarios para mantener un arma aérea plenamente operativa, a las que se añadía el efecto de la acción de terceros países para mantener un balance regional.

Comenzando la década de los 1940s, la Fuerza Aérea había recibido la asesoría de la Misión Aérea Norteamericana en Chile (MANA), organización que introdujo las experiencias que obtenía su país de la guerra para proponer cómo debía ser la instrucción de vuelo de los pilotos de la FACH. Esta instrucción se vio complementada con la llegada de material de vuelo norteamericano para instrucción, observación, transporte y de combate, mediante la Ley de Préstamos y Arrendamientos (Lend and Lease), promulgada por el gobierno norteamericano. En la misma época, se crea el Comando Costanero conforme a la posición del gobierno de Chile de ayudar a la causa de los Aliados. Esta organización operativa tuvo por el lapso de casi tres años, la misión de patrullar y vigilar la presencia de submarinos o corsarios del Eje en el litoral nacional.

En 1942, ocurre un primer hecho notable dentro de la trayectoria institucional: la Escuela de Aviación y la Escuela de Especialidades abren sus puertas para el ingreso de cadetes y alumnos directamente desde la vida civil, terminando con ello la formación de personal del Ejército o Armada para poder ir completando nuestros escalafones. A partir de entonces, toda la dotación comienza a estar integrada por aviadores netos, formados desde el primer día en el ambiente y en la doctrina aérea, sin depender de otras fuentes. En términos reales, este hecho marca la segunda independencia de la Institución y la definitiva, completando la de 1930 que nos dio vida independiente, pero con personal de las otras Instituciones.

El traslado en vuelo al país de más de cien aeronaves de distinto tipo desde los Estados Unidos, impuso gran presión en los mandos y las tripulaciones que tuvieron que realizar estos largos y riesgosos traslados. Pese al buen desempeño de pilotos y especialistas en mantenimiento no estuvo exenta de accidentes, lo que exigió más apoyo a la instrucción y un entrenamiento más rígido en el cumplimiento de los programas de vuelo. En otro hecho importante y que se relaciona con la seguridad del vuelo, Chile suscribió los tratados de la Conferencia Internacional de Aviación Civil (OACI) en Chicago, 1944, que hizo darle una nueva estructura y funcionamiento a los organismos que regulaban las actividades aéreas en nuestro país.

Por razones de extensión del control, la Fuerza Aérea reestructuró su orgánica creando las Brigadas Aéreas, lo que permitió cubrir toda la extensión territorial con material de vuelo y sus tripulaciones, acompañado de la infraestructura mínima para poder operar e ir en ayuda de las comunidades que requerían apoyo. Se fomentó también con vigor la creación de nuevos clubes aéreos con el apoyo de aviones e instructores, dando paso a nuevas generaciones de pilotos civiles, que pasaban a ser la valiosa Reserva Aérea, presta para sumarse a la acción de la Fuerza Aérea en situaciones de emergencia.

Culmina esta década, con las primeras exploraciones a la Antártica, primero con nuestra aviación llevada a bordo de buques de la Armada y poco después volando desde el continente, con lo que se realiza en dos ocasiones el inédito relevo de las dotaciones de la Armada y del Ejército. Esta experiencia lleva a corto plazo a la instalación de la primera Base Antártica institucional, “Gabriel González Videla” en 1952.

La década de 1950 comienza con un segundo hecho trascendental en la historia institucional: la Fuerza Aérea une finalmente por el aire a la Tricontinentalidad de Chile. Este logro se inicia con el primer viaje a Isla de Pascua en 1951, realizado por el legendario Capitán Parragué en su inseparable “Manu-tara”, luego se efectúa el primer vuelo de ida y vuelta a la Antártica en 1955, también en un avión Catalina, terminando con el viaje también de ida y vuelta, a Isla de Pascua en 1959. Para aumentar la presencia en la Antártica, la Fuerza Aérea crea la Base “Pedro Aguirre Cerda” en 1955. Por fin, sobre los mares, los desiertos y los páramos australes, las alas del cóndor unían a Chile a lo largo y ancho de su territorio sudamericano, antártico e insular.

Junto con ello, se requería modernidad puesto que la Fuerza Aérea de Chile todavía operaba aviones de la Segunda Guerra Mundial y ya requería jets. Ante la negativa del Gobierno norteamericano a proveerlos, el mando institucional recurrió a otro proveedor, Inglaterra, que en 1954 le vende cinco entrenadores de combate de Havilland T.Mk.55 (DH-115 modelo de exportación), con los cuales comienza la “era del jet” en Chile. Ante esta iniciativa, el Gobierno norteamericano cede en su posición y le vende a Chile aviones jets de combate: los Lockheed T-33A/F-80C Shooting Star a través del Programa de Asistencia Militar (PAM).

En otra dimensión operativa, el helicóptero se incorpora decididamente al quehacer habitual de la Fuerza Aérea: primero los Bell 47-D en 1953 y posteriormente los Sikorsky S-55C en 1957, trajeron consigo un complemento indispensable para la acción institucional en el apoyo a la ciudadanía, como quedó demostrado con su acción luego de los sismos de 1960 en Puerto Montt y Valdivia, particularmente en la “Operación Riñihue” que mereció una felicitación especial y directa del Presidente de la República a quien la comandó. Estos sismos de 9,5 grados Richter dieron ocasión también para estructurar el segundo Puente Aéreo realizado en Chile, con mucho más medios que el anterior en Chillán en 1939, por cuanto en este se contó con mejor infraestructura y una impresionante ayuda internacional.

En esta década se crean también la Academia Politécnica Aeronáutica en 1961 y el Servicio Aerofotogramétrico, eslabones indispensables de esta cadena de calidad que estaba llegando a ser la Fuerza Aérea. En la dimensión internacional, se celebra en 1961 la primera CONJEFAMER (Conferencia de los Jefes Aéreos de América), que ha funcionado ininterrumpidamente desde entonces y en cuyo seno se genera en 1964 el SICOFAA (Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas de América), que tantos beneficios ha aportado aunando sus capacidades individuales en pro de objetivos de beneficio común para los países americanos.

Lo que fue conocido como la crisis de Laguna del Desierto en 1965, no sólo agregó un mártir de Carabineros a su panteón, sino que puso en evidencia la necesidad de una mayor capacidad disuasiva. La Fuerza Aérea recurre nuevamente a Gran Bretaña, que accede a vender un lote de sus cazabombarderos Hawker Hunter, cuya tecnología de última generación venía a poner una nota importante en pro del equilibrio regional.

Este Tercer Tomo constituye pues, una apretada síntesis de tres décadas en que la Institución maduró como tal, con una velocidad de desarrollo admirable para sus pocos años de existencia, mediante una serie de cambios estructurales, doctrinarios y tecnológicos, que la colocaron a la altura de sus congéneres en la Defensa Nacional, con muchos más años de existencia.

Finalmente, no queda sino agradecer a todos quienes colaboraron en este proyecto editorial porque fue, como tantas otras realizaciones en nuestra Fuerza Aérea, un gran trabajo de equipo, en que cada cual aportó sus conocimientos y sus destrezas para el cumplimiento de la misión. ¿Y qué misión puede ser más especial, más útil, más gratificante, que ayudar a seguir construyendo la historia institucional? Ella nos inspira y nos orienta, porque nos recuerda el denodado esfuerzo y el sacrificio, muchas veces a costa de la propia vida, de los miles de aviadores que antes que nosotros fueron dando forma útil y tangible al hermoso sueño de nuestros antecesores.

Precisamente, y como un verdadero don del destino hacia nuestro fundador, el Comodoro Arturo Merino Benítez, este Tercer Tomo ve la luz pública durante la gestión de uno de sus hijos, el General del Aire Arturo Merino Núñez, como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Su permanente y decidido apoyo fue fundamental para lograrlo y así entregar a nuestros camaradas y a todos los chilenos, una perspectiva de lo que ha sido para el país esta noble Institución y, no menos importante, de lo que puede llegar a ser, siempre con la superación en la mente y con Chile en el corazón.

**Coronel de Aviación Edgardo Villalobos Chaparro**  
Editor/Redactor



# Contenido

<b>Tomo III: Hacia la era del Jet</b> .....	969
<i>Prólogo</i> .....	973
<i>Presentación</i> .....	975
<b>Capítulo XVI: La Fuerza Aérea durante la Segunda Guerra Mundial</b> .....	981
1. Intercambio chileno-norteamericano.....	983
2. Consolidación del concepto de Brigadas Aéreas.....	991
3. Creación del Comando Costanero.....	998
4. Comienzos de la “Escuela Norteamericana” en la Fuerza Aérea.....	1010
5. Viaje del Comandante en Jefe General Tovarias a USA.....	1028
6. El simulacro de bombardeo de Santiago.....	1031
7. Creación del Escalafón de Ingenieros.....	1035
8. Margot Duhalde, una vida para la aviación.....	1038
<b>Capítulo XVII: Desarrollo hacia la Postguerra</b> .....	1049
1. Los primeros cursos en la Escuela de Especialidades desde la vida civil.....	1051
2. Pérdidas de vidas y aviones durante 1944.....	1057
3. La Conferencia de Chicago y sus efectos en el sistema aeronáutico chileno.....	1062
4. Evolución de la instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación.....	1068
5. Cruceros Fuerza Aérea y de la aviación civil.....	1077
6. Se crea el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.....	1079
7. Creación del Museo de Aviación.....	1081
8. Cuestionamientos a los traslados en vuelo desde Estados Unidos.....	1083
9. La Escuela de Aviación recibe el nombre de “Capitán Ávalos”.....	1086
<b>Capítulo XVIII: Los Caminos del Aire</b> .....	1089
1. Incorporación del material A-24.....	1091
2. Esfuerzos para la integración aérea de Magallanes.....	1095
3. La Dirección Meteorológica de Chile.....	1104
4. Creación de la Escuadrilla Comandancia en Jefe, actual Grupo N° 10.....	1106
5. La Dirección de Sanidad y la Medicina de Aviación.....	1111
6. La huella del B-25 Mitchell.....	1119
7. El Presidente González Videla. Primeras Bases y vuelos Antárticos.....	1127
8. La relación postguerra de la Fuerza Aérea de Chile con sus pares norteamericanos.....	1134
<b>Capítulo XIX: La Tricontinentalidad Aérea</b> .....	1147
1. Los P-47 Thunderbolt en Quintero.....	1149
2. La Fuerza Aérea en Aysén.....	1154
3. La Posta Aérea de Las Américas.....	1168
4. Reapertura de la Academia de Guerra Aérea.....	1171
5. Activación del Servicio de Búsqueda y Salvamento - SAR.....	1175
6. El escenario geográfico Tricontinental de Chile.....	1179
7. Vuelo del “Manu-tara”.....	1183
8. La instrucción de vuelo de cadetes chilenos en Estados Unidos.....	1197
9. El infatigable C-47, símbolo de servicio.....	1202
<b>Capítulo XX: Comienza la Era del Jet</b> .....	1207
1. Un Coronel al mando de la Fuerza Aérea.....	1209
2. Activación de la Base Aérea de Cerro Moreno. Alta del B-26 y Baja del B-25.....	1215
3. Incorporación del de Havilland DH-115 Vampire y experiencias de la nueva era.....	1224
4. La Escuela de Aviación recibe los T-34 “Mentor”.....	1230
5. Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de dos Presidentes y Ministro.....	1237
6. Incorporación de los Grumman SA-16A Albatross.....	1241
7. Inicios y proyección de Mataverí.....	1254
8. Nuevo material “jet”: los F-80 y T-33 Shooting Star.....	1265
9. El último vuelo de Gabriela Mistral. La aviación y la poesía.....	1273
<b>Capítulo XXI: Solidaridad y Proyección</b> .....	1279
1. Los terremotos de 1960 en el Sur. El Puente Aéreo y la Operación “Riñihue”.....	1281
2. El General Eduardo Iensen Franke asume la Comandancia en Jefe.....	1294
3. El General Máximo Errázuriz Ward nuevo Comandante en Jefe.....	1303
4. El Twin Otter, un avión por y para la comunidad.....	1309
5. Incorporación del Hawker Hunter.....	1314
6. Erupción en la Base Antártica “Presidente Aguirre Cerda”.....	1327
7. El Centro Meteorológico Antártico, de Isla Decepción a Rey Jorge.....	1331
8. El mando del General Carlos Guerraty Villalobos.....	1335
<i>Epílogo “Todos íbamos a volar”</i> .....	1337
<i>Bibliografía</i> .....	1349



# Capítulo XVI

La Fuerza Aérea durante la  
Segunda Guerra Mundial

**1**



**Intercambio chileno-norteamericano**

**2**



**Consolidación del concepto de Brigadas Aéreas**

**3**



**Creación del Comando Costanero**

**4**



**Comienzos de la "Escuela Norteamericana" en la Fuerza Aérea**

**5**



**Viaje del Comandante en Jefe General Tovarías a USA**

**6**



**El simulacro de bombardeo de Santiago**

**7**



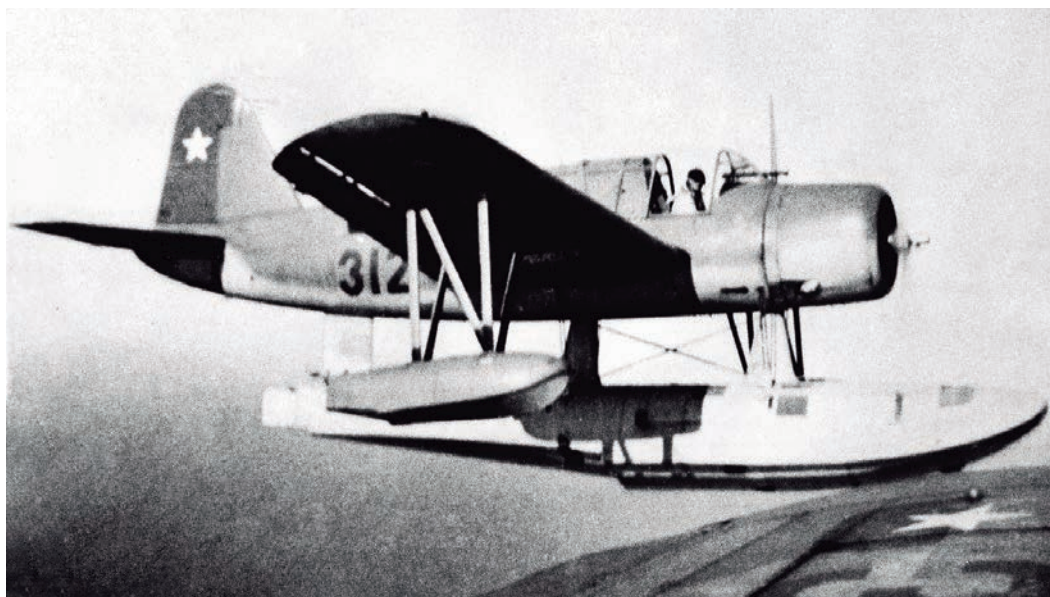
**Creación del Escalafón de Ingenieros**

**8**



**Margot Duhalde, una vida para la aviación**





### 1. Intercambio chileno-norteamericano.

El desarrollo de la IIa Guerra Mundial, por la escala a que se desarrolló, tuvo consecuencias de todo orden para los países, a las cuales no estuvieron ajenos Chile y su Fuerza Aérea. Aunque las acciones bélicas directas se desarrollaron lejos de nuestro territorio nacional, debimos sumarnos a los otros países del continente americano, para vigilar y proteger las líneas de comunicaciones aéreas y marítimas dentro del mismo, previniendo además acciones de espionaje y actuando en consonancia con la postura política y estratégica internacional del país, (Tomo II, pág. 884-886). En una perspectiva de conjunto, puede decirse que los efectos de toda esta situación para la Fuerza Aérea, tanto antes como durante la Guerra, se visualizan en cuatro procesos principales:

- a) La corta vida de servicio del material alemán e italiano, por dificultades de apoyo logístico, fallas del material italiano e intermitencia de su operación;
- b) El decidido vuelco hacia la escuela norteamericana en cuanto a doctrina, material de vuelo e instrucción;
- c) La madurez operativa que se adquirió con los traslados en vuelo desde Estados Unidos a Chile de numerosas partidas de aviones más modernos y su operación en el territorio nacional; y
- d) La preponderancia de la instrucción y el patrullaje aeromarítimo por sobre el vuelo de combate, como consecuencia operativa de la postura estratégica del país.

Cuando el 7 de diciembre de 1941 se produjo el ataque japonés a Pearl Harbour, a consecuencias del cual Estados Unidos se incorporó al conflicto mundial; Chile reaccionó prestamente fijando al respecto su política oficial, por Decreto Supremo N° 2.259, del 9 de diciembre de 1941, firmado por el Vicepresidente de la República Jerónimo Méndez Arancibia (el Presidente titular, don Pedro Aguirre Cerda, había fallecido pocos días antes, el 25 de noviembre) y por su Ministro de Relaciones Exteriores Juan Bautista Rossetti, declarando que:

*Nuestro Gobierno no considerará beligerante, para los efectos de la aplicación de las leyes y principios que rigen la neutralidad, al Gobierno de los Estados Unidos y a los Gobiernos de las demás naciones americanas que se hayan declarado o se declaren en estado de guerra con motivo de este conflicto. (Ver Anexo A a este capítulo).*

Esta declaración efectuada por el Gobierno de Chile tuvo por objeto quedar en una situación tal que, si bien el país no iba a participar en las hostilidades, podía prestar ayuda a los Estados Unidos y a las demás naciones del Continente que declarasen la guerra a las potencias

del Eje. Visto así, esta declaración se asimila más a una declaración de no beligerancia que a una de neutralidad estricta. Si Chile hubiese declarado una neutralidad estricta, o no hubiese hecho la salvedad de que no reconocería la condición de beligerante a Estados Unidos y a los demás países del hemisferio que entrasen en la guerra, no hubiese quedado jurídicamente habilitado para proporcionar apoyo al Gobierno norteamericano y a los demás países que eventualmente entrasen en el conflicto mundial.

Cabe hacer presente que la referida declaración del Gobierno de Chile fue consecuente con lo resuelto en la Primera Reunión de Consulta de los Estados Americanos que tuvo lugar en Panamá, en octubre de 1939, en la cual se tomaron una serie de acuerdos relacionados con una actitud de neutralidad común de todas las naciones del Hemisferio ante el conflicto que recién había comenzado en Europa. De igual modo, se adoptaron salvaguardas para preservar la integridad física de estos Estados, mediante una “Zona Marítima de Seguridad”, delimitada por puntos geográficos trazados a unas 300 millas de las costas del Continente Americano. (Antecedente temprano de las posteriores 200 millas de la Zona Marítima Exclusiva.)

La actitud de Chile resultó acorde con los principios del entonces incipiente Sistema de Seguridad Hemisférico que se venía desarrollando desde la Conferencia de Buenos Aires en 1936 y ratificados en la Conferencia de Lima de 1938. Tales principios giraban fundamentalmente en torno a la necesidad de preservar la neutralidad y la integridad del Continente Americano ante la eventualidad de una guerra en Europa y/o en Asia, cuya posibilidad ya se advertía en las fechas indicadas. Además, este sistema descansaba en la existencia de una solidaridad entre todas las naciones americanas, en el caso que una o más naciones de ellas se vieran envueltas en las hostilidades cuyo acaecimiento ya se preveía en 1936-38. En conclusión, la postura de Chile implicaba tanto independencia como solidaridad: se mantenía la neutralidad, que había sido la constante en las relaciones internacionales chilenas durante el siglo, pero no se descartaba el apoyo a otros países del continente, particularmente a Estados Unidos, en caso de ser agredidos.

Esta posición chilena se mantuvo en la Tercera Reunión de Cancilleres de los países del continente americano, que se realizó en Río de Janeiro el 15 de enero de 1942, en donde se acordó una actitud de solidaridad hacia los Estados Unidos y se recomendó, en su Artículo III: *“Las Repúblicas americanas, siguiendo los procedimientos establecidos por sus propias leyes y dentro de las circunstancias de cada país en el actual conflicto continental, recomiendan la ruptura de relaciones diplomáticas con el Japón, Alemania e Italia, por haber el primero de esos Estados agredido, y los otros declarado, la guerra a un país americano.”* En esa oportunidad, Chile y Argentina fueron los únicos países americanos que no siguieron esta recomendación.

El Presidente Juan Antonio Ríos Morales, que asumió su alto cargo el 2 de abril de 1942, mantuvo inicialmente esta misma línea de pensamiento y acción diplomática, a pesar del gran interés que Estados Unidos demostraba bajo diversas formas porque variara esta actitud. Sin embargo, la evolución de los acontecimientos llevó al Gobierno chileno finalmente a modificar esta postura y fue así como el 20 de enero de 1943, el Senado de la República aprobó por 30 votos contra 10, la decisión presidencial de decretar la “suspensión de relaciones diplomáticas y consulares con Alemania, Italia y Japón”. No obstante, esta decisión, Chile no fue más allá con relación a los países mencionados, siendo el único país sudamericano que no le declaró la guerra a Alemania en todo el conflicto, haciéndolo solamente contra Japón y ya en las postrimerías del conflicto, en 1945.

La disposición de Chile para apoyar a Estados Unidos correspondió con el interés de este último en proteger su flanco marítimo pacífico, especialmente después de Pearl Harbor, comprendiendo hasta su confín austral. Es en este contexto entonces, que se inscribe el flujo de material aéreo norteamericano a Chile, constituido mayoritariamente por aviones de instrucción y anfios, que en corto plazo desplazó definitivamente del inventario de la Fuerza Aérea al material alemán e italiano, más orientado al combate. Este último ya había sido cuestionado técnicamente, como se explicó en capítulos anteriores, pero lo que terminó por eliminar a ambos, a pesar del buen rendimiento del material alemán, fue la interrupción de su apoyo logístico de repuestos y productos especiales desde sus países de origen, por las circunstancias mismas de la guerra.

Parte importante del material norteamericano que recibió Chile a partir de 1942, estuvo constituido por botes voladores, entre los cuales estaban los Consolidated PBY-5 "Catalina" como el que se observa en la foto. Nótese los flotadores que posteriormente, una vez en vuelo, se giraban hasta tomar posición horizontal, siguiendo el perfil alar (MNAE).



Junto con el envío de aviones y su correspondiente apoyo logístico, Estados Unidos abrió para la Fuerza Aérea de Chile diversas oportunidades para especializar a su personal, lo que añadido al establecimiento de la Misión Aérea Norteamericana en Chile, (Tomo II, pág.903 a 906), significaron un notorio aumento del intercambio institucional primero con el Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (USAAC) y más tarde con las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, (USAAF), como pasó a denominarse el Cuerpo en junio de 1941 y también con la Aviación Naval estadounidense. Seis años más tarde, el 17 de septiembre de 1947, se transformó definitivamente en la actual Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF).

Con este aumento de actividades, la Misión de la Fuerza Aérea de Chile en Estados Unidos cobró una gran importancia como nexo coordinador para las asignaciones y traslados de material aéreo hacia Chile, para la definición y control de los diversos cursos de vuelo y otras especialidades; para el abastecimiento de repuestos, máquinas y herramientas, como también para la administración de los importantes recursos financieros que se le ponían a su disposición para materializar estas actividades. Dicha Misión Aérea estaba a fines de 1942, al mando del Comodoro del Aire Carlos Puga Monsalve y su sede se encontraba en el 1608 de Q Street Northwest, Washington D.C. Debido al aumento acelerado de sus actividades, el Comodoro Puga debió solicitar a la Comandancia en Jefe que se estudiara organizar definitivamente la Misión Aérea en Estados Unidos, conforme al importante papel que ya estaba teniendo y que se visualizaba mayor aún a futuro.

Luego de exponer algunos problemas prácticos que se habían presentado, concluía su Oficio M.A. N° 148, del 7 de diciembre de 1942, diciendo:

*El Jefe de la Misión Aérea ha querido exponer crudamente estos hechos ante US. para llegar a la conclusión de que si la Fuerza Aérea desea obtener el máximo de rendimiento de su Misión en Estados Unidos, debe organizarla como corresponde y darle el personal necesario. US. no podrá dejar de estar de acuerdo en que es imposible, sobre todo en un arma técnica como es la aviación, que uno o dos Oficiales posean todas las especialidades. Así lo comprendió la Armada Nacional, cuya Misión tiene muchos más años que la nuestra y que cuenta con un personal completo.*

*La situación actual en que el Comodoro, Jefe de la Misión, debe llevar la contabilidad y que el único miembro debe repartir su actividad en múltiples y diferentes asuntos, no es conveniente que sea prolongada. Cada día que pasa aumenta el volumen de trabajo con nuevas adquisiciones ordenadas por US. y se hace más difícil la tramitación indispensable para obtener las Prioridades y Licencias de Exportación necesarias. Los miembros de la Misión pierden mañanas o tardes completas en las Oficinas que tienen relación con Prioridades, Licencias de Exportación o Lend Lease, mientras la Misión queda absolutamente abandonada.*

*El mismo rendimiento de la Misión Aérea se resiente por falta de personal y como la labor actual es difícil para nosotros dada la situación de Chile en este momento, todo aconseja que US. se sirva estudiar la forma de organizar definitivamente la Misión Aérea de Chile en los Estados Unidos.*

Sus razones fueron atendidas, particularmente en el caso de la asesoría que se requería de un Oficial Ingeniero para las múltiples solicitudes que habían comenzado a llegar desde Chile. Como solución de emergencia, se había recurrido a los servicios de los Oficiales Ingenieros Tenientes Pedro Loyer Chávez y José Mellado León, quienes se encontraban comandados en Chanute Field, Rantoul, Illinois, pero estas labores los apartaban de atender regularmente los cursos a que habían sido enviados y no podía disponerse de ellos con seguridad.

Durante el año 1943 continuó el envío de oficiales, suboficiales y cadetes de la Fuerza Aérea a diversas Bases norteamericanas, con propósitos de especialización. El informe de la Sección IV "Informaciones" de la Dirección de los Servicios, correspondiente a mayo de 1943, señalaba que se encontraban en los Estados Unidos los siguientes miembros de la Fuerza Aérea de Chile, ya sea en cargos representativos, cursos o para traer aviones en vuelo:

<b>Misión Aérea de Chile en USA</b>	
Jefe de Misión	Comodoro del Aire Carlos Puga Monsalve
Adicto Aéreo	Comandante de Escuadrilla Teodoro Ruíz Diez
Integrantes	Capitán de Bandada Fernando Ortega Yáñez Capitán de Bandada Juan Muñoz Urzúa (contador de la Misión) Teniente 2° Augusto Rojas Marchant Teniente 2° Enrique Aguilera Passig (Ingeniero).
<b>Cursos de Vuelo</b>	
Base Naval Corpus Christi a partir de julio 1941	
Capitán de Bandada	Sergio Montes Moreira
Base Naval Corpus Christi a partir de septiembre de 1942	
Teniente 1°	Luis Botteselle Pahul
Teniente 1°	Roberto Taulis Bravo
Teniente 2°	René Ianiszewski Courbis
Teniente 2°	Arturo Benson Álvarez
Teniente 2°	Ernesto Miranda Díaz
Teniente 2°	Emilio Schoenherr Schmidt
Teniente 2°	Ricardo Solari Thomas
Teniente 2°	César Ruíz Danyau
Teniente 2°	Carlos Toro Mazote Granada
Teniente 2°	Juan de Solminihac Andrade
Subteniente	Germán Acevedo Salas
Subteniente	Roberto Reed Marambio
Subteniente	Diego Aracena González
Subteniente	Omar Gamboa Gacitúa
Subteniente	Roberto Araos Tapia
Subteniente	Enrique Finlay Lanacre
Subteniente	Héctor Acosta C.
Subteniente	Enrique Maurín Costa
Subteniente	Manuel Benavente Cardemil
Base Naval Corpus Christi a partir de marzo de 1943	
Capitán de Bandada	Ernesto Romero Rojas
Teniente 1°	Hernán López Angulo
Teniente 1°	Rolando Honorato Chaparro
Teniente 1°	Alfredo Gómez Lobo Guevara
Teniente 1°	Roberto Parragué Singer
Gira de Estudios por seis meses (Invitados por el gobierno norteamericano)	
Comandante de Escuadrilla	Gregorio Bisquert Rubio
Comandante de Escuadrilla	Ismael Sarasúa Terán
Comandante de Escuadrilla	Felipe Latorre Jáuregui
Teniente 1°	Alfredo Lavín Ramírez
Teniente 2°	Leopoldo Tacchi Cavagnaro
<b>Cursos de Rama Ingeniería</b>	
Comunicaciones en el R.C.A. Institute de Nueva York, por 28 meses	
Capitán de Bandada	Luis Oscar Lara Delfín
Mantención en la Escuela Técnica de Chanute Field, por dos años	
Teniente 1° Ingeniero	Pedro Loyer Chávez
Teniente 1° Ingeniero	José Mellado León
Ingeniería en Newark, Nueva Jersey, por dos años	
Teniente 1° Ingeniero	Víctor Normandin Vega
<b>Cursos de Rama Ingeniería</b>	
Ingeniería Mecánica, desde diciembre de 1940	
Subteniente Ingeniero	Luis A. Sepúlveda Riveros

Este último es un caso ejemplar de superación personal. Viajó desde Chile con el grado de Aprendiz. Realizó curso de “Ingeniería en Petróleo” en Tulsa, Oklahoma, recibiendo de Bachiller Ingeniero. Luego realizó curso de “Ingeniería Aeronáutica” en la Universidad de Chicago,

durante el cual ascendió a Soldado 1° y luego a Alférez de Aviación. Finalmente, se recibió en dicha Universidad como Ingeniero en “Construcción y mantenimiento de aeroplanos de uso militar”, previo a lo cual había ascendido a Subteniente Ingeniero, en enero de 1943. Al respecto, se recuerda que entre 1941 y 1943, la Fuerza Aérea contrató a un grupo de trece ingenieros civiles, entre egresados de las Universidades Católica y de Chile, Armada de Chile y dos extranjeros. De ellos, ocho fueron enviados a especializarse fuera del país durante ese período, seis a los Estados Unidos y dos a España (Hugo Fuentes Fuentes y Sergio Salazar Navarro).

<b>Cursos de Vuelo para traslado de aviones a Chile</b>	
Marzo de 1943, para trasladar tres aviones Consolidated Vultee BT-13 “Valiant”	
Comandante de Escuadrilla	Félix Olmedo Prat
Teniente 1°	Eduardo Middleton Aguirre
Teniente 2°	Ricardo Ortega Fredes
Para trasladar seis aviones Consolidated Vultee BT-13 “Valiant”	
Comandante de Escuadrilla	Enrique Núñez Morgado
Teniente 1°	Amador Opazo Abarca
Teniente 1°	Julio De la Fuente Del Villar
Teniente 1°	Jorge López Hutchinson
Teniente 2°	Werner Martínez Giessen
Teniente 2°	Domingo Vásquez Vásquez
Teniente 2°	Jorge Basoalto Valenzuela
Suboficial Mecánico	Juan Báez Figueroa
Suboficial Mecánico	Jorge Viera Apablaza
Para trasladar cuatro aviones Consolidated Vultee BT-13 “Valiant”	
Capitán de Bandada	Aníbal Solminihac Bustamante
Teniente 1°	Santiago Castro Holley
Teniente 1°	Oscar Muñoz Constant
Teniente 2°	Carlos Guerraty Villalobos
Teniente 2°	Germán Díaz Visconti
Para trasladar cinco aviones Consolidated Vultee BT-13 “Valiant”	
Capitán de Bandada	Alfonso Scheihing Ritter
Capitán de Bandada	Guillermo Marín Rodríguez
Teniente 1°	Eduardo Iensen Franke
Teniente 1°	Ricardo López Puelma
Teniente 1°	Humberto Contreras Fuentes
Teniente 2°	Héctor Román Bolelli

Posteriormente, a lo largo de ese mismo año, otras siete Bandadas realizaron el mismo vuelo para traer aviones a Chile, siendo sus líderes el Comandante de Escuadrilla Arturo Meneses Kinsley, los Capitanes de Bandada Mario Guevara Rodríguez, Enrique Flores Álvarez, Alberto Latorre Jáuregui, Fernando Rojas Ortega, Felipe Araya Stiglich y el Teniente Eduardo Muñoz Cortés-Monroy.

En resumen, a mayo de 1943, había 64 integrantes de la Fuerza Aérea en misiones de servicio en los Estados Unidos, lo que es una muestra de la gran dinámica que adquirió la relación bilateral durante el conflicto mundial. Esta dotación chilena era excepcional en número y no guardaba relación con la que se mantenía en otros países extranjeros.

En cuanto a los Adictos Aéreos chilenos, la situación era variada. En Europa, el estado de guerra y la posición que había tomado Chile ante el conflicto mundial, determinaron el regreso de nuestros representantes en Alemania e Italia. En el primer caso, se había desempeñado como Adicto Aéreo hasta el 30 de junio de 1942 el Comandante de Grupo Manuel Tovarias Arroyo, quien poco después asumió la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea. Sirvieron con él en Alemania, como “Ayudantes del Adicto”, el Comandante de Grupo Osvaldo Puccio Guzmán y el Capitán de Bandada Guillermo Gesche Müller, quienes recibieron en diciembre de 1942 la orden de regresar al país. En la misma fecha, recibió también dicha orden el Agregado Aéreo en Italia, Capitán de Bandada Adalberto Fernández Ferreira. En Inglaterra estaba como Adicto Aéreo, el Comandante de Grupo Raúl González Nolle. En España y Portugal estaba el Comandante de Escuadrilla Alfonso Lizasoain Henríquez. Con esto la Fuerza Aérea quedó con solo dos Adictos en Europa.

En el continente americano, además del ya mencionado en Estados Unidos, se mantuvieron Adictos Aéreos en los siguientes países:

- Argentina y Uruguay: Comandante de Escuadrilla Francisco Concha Muñoz.
- Bolivia: Capitán de Bandada Fernando Pardo Ruíz.
- Brasil: Comandante de Grupo Armando Rivera Fuentes.
- Estados Unidos : Comandante de Escuadrilla Arturo Meneses Kinsley.
- México : Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas.
- Perú: Comandante de Grupo Guillermo Rodríguez Ramírez.
- Colombia: Capitán de Bandada Alfredo Cáceres Valenzuela.
- Panamá : Comandante de Escuadrilla Germán Rodríguez Rodríguez

Entre las actividades bilaterales entre Chile y los Estados Unidos, en la primera quincena de mayo de 1943, arribó al país una Misión Militar norteamericana al mando del General George Brett, Jefe de la Zona de Operaciones del Mar Caribe, en una visita de conocimiento de las Fuerzas Armadas chilenas. Chile y su Fuerza Aérea se encontraban en esos momentos ejerciendo la importante vigilancia y patrullaje aéreo de su litoral, tema de alta importancia estratégica para la defensa norteamericana en prevención de eventuales ataques de submarinos por el Pacífico.

Una evidencia de lo anterior se advierte en el hecho que la gran mayoría de la instrucción de vuelo que recibían los pilotos chilenos en Estados Unidos era en bases de la Marina y en aviones diseñados para patrullaje marítimo. Esto guardaba relación, a su vez, con el hecho que el material de vuelo para aplicación operativa que recibió Chile era fundamentalmente naval, en tanto que los aviones terrestres eran más bien para instrucción y formación de nuevos pilotos. Por estas razones, la visita del General norteamericano revistió gran importancia para la Fuerza Aérea, que lo invitó a la Base Aérea El Bosque para mostrarle el material aéreo y los procedimientos de instrucción, en los cuales se había recibido el aporte profesional de la Misión Aérea Norteamericana en Chile.

El General Brett fue recibido en la Escuela de Aviación por el Comandante en Jefe, Comodoro del Aire Manuel Tovarias y numerosos jefes y oficiales de aviación, a los acordes de la Canción Nacional, honor que años después se reservó únicamente a los Jefes de Estado. Antes de iniciar la visita, el General Brett rindió homenaje a los mártires de la aviación chilena, depositando una corona de flores naturales al pie del monumento que los recuerda, rindiendo honores la Escuela de Aviación, con un destacamento de Cadetes y el Grupo de Defensa Antiaérea, con su banda.

El 15 de mayo de 1943 despegó desde Los Cerrillos, esta Misión presidida por el General Brett, con destino al norte del continente, siendo despedidos en el aeropuerto por los Comandantes en Jefe del Ejército y la Aviación, General Oscar Escudero y Comodoro Manuel Tovarias, respectivamente, además de delegaciones guarnicionales compuestas por un Jefe y dos Oficiales de Ejército y de la Fuerza Aérea. Una compañía del Regimiento Tren N° 2 con su estandarte y la banda de la Escuela Militar, rindieron los honores militares. En el momento de la llegada del General y comitiva a Los Cerrillos, la banda ejecutó el Himno Nacional norteamericano y en el instante de la partida del avión, interpretó la Canción Nacional de Chile.

Entre los aspectos importantes que revistió esta visita, se cuenta la invitación que hizo el General Brett, para que un grupo de integrantes de la Fuerza Aérea concurren a la Zona del Canal de Panamá para recibir cursos técnicos por doce semanas en Artillería Antiaérea, armas automáticas, control de fuego, proyectores, mantenimiento de miras de bombardeo y de torrecillas automáticas. Esta invitación se concretó a comienzos de septiembre de 1943, cuando viajó una delegación a Panamá, a bordo de dos cuadrimotores de transporte del Ejército norteamericano, enviados especialmente por el mismo General Brett. Integraron esta delegación, a cargo del Capitán de Bandada Gustavo Herrera Ponce de León, el Teniente 2° Eduardo Pickering Lewin, los Subtenientes Augusto Baldratti Rojas, Ricardo Manríquez Frene, Gastón Ortega Fredes, Rafael Abarza Henríquez, Gustavo Leigh Guzmán, Humberto Magliochetti Barahona, Gabriel Van Schouwen Figueroa, Carlos Anderson Kutz y Rolando Acuña Fernández, los Sargentos 1° Guillermo Iglesias Galdámez (\*posteriormente Coronel de Aviación Auxiliar), Ángel Saldías Ulloa

y Carlos Gornall Stagnaro, los sargentos 2º Pablo Vera Tapia, Héctor Agurto Concha y José Salas Erazo, los cabos 2º Nicanor Quezada Bustamante y Luis Yuri Antúnez, y los alumnos mecánicos Mario Femenías Guajardo y Juan Espinoza Ortiz.

La presentación de la Fuerza Aérea en la tradicional Parada Militar, el domingo 19 de septiembre de 1943, fue una oportunidad propicia para mostrar a la ciudadanía los avances que se estaban obteniendo con el nuevo material de vuelo de origen norteamericano. Además, se contó con la presencia de una delegación de la Fuerza Aérea Argentina, que arribó en tres aviones bombarderos Glenn Martin B-10. Se retribuían así las dos visitas anteriores de saludo, con medios aéreos, que había efectuado la Fuerza Aérea de Chile a Buenos Aires: el viaje de la Escuadrilla de Vickers Vixen, liderada por el Capitán Armando Castro López en febrero de 1926 y el crucero de una Escuadrilla de seis bombarderos Junkers JU-86 liderada por el Comandante del Grupo N° 1, Comandante de Escuadrilla Agustín Riveros Gálvez, en mayo de 1939.

En la Parada Militar, participaron solamente 27 aviones de la Fuerza Aérea de Chile, a diferencia de los 59 que habían desfilado el año anterior. Se presentaron tres escuadrillas de aviones North American AT-6 y Vultee BT-13, de nueve aparatos cada una, al mando del Comandante de la IIª Brigada Aérea, Comandante de Grupo Luis Lepe Núñez, del Director de la Escuela de Aviación, Comandante de Escuadrilla Félix Olmedo Prat y del Comandante Alberto Latorre Jáuregui, respectivamente. Los tres aviones militares argentinos, encabezaron la formación a regular distancia de los aviones chilenos, para facilitar su identificación por el público que los aplaudió con mucho entusiasmo, como también al Jefe de la delegación, Teniente Coronel Garramendy, que se encontraba en la tribuna oficial.

Un bombardero Glenn Martin B-10 de Fuerza Aérea Argentina, similar a los que participaron en la Parada Militar de 1943, junto a los 27 aviones de procedencia norteamericana de la FACH. (AMLARG).

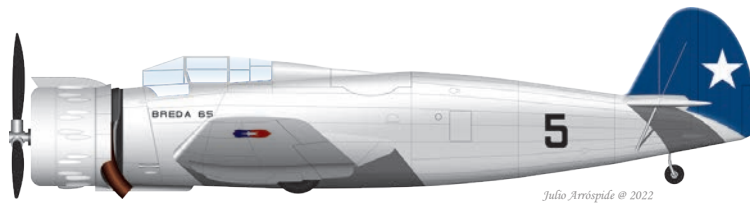


## Aviones de entrenamiento y observación a principios de los 1940

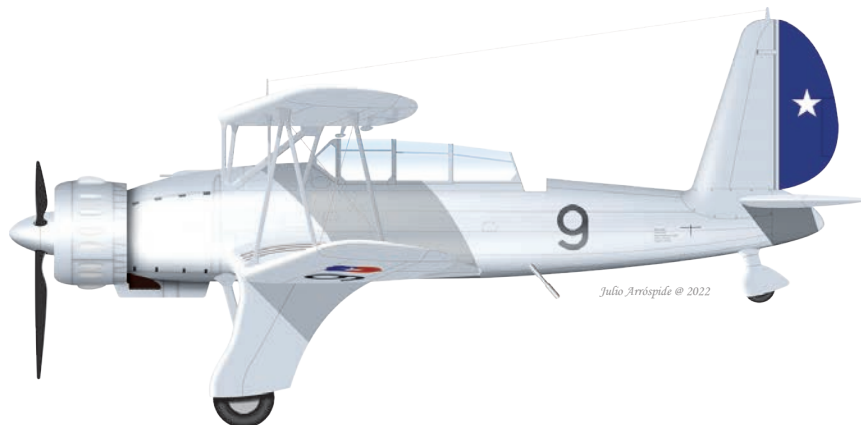
Avro 626 Prefect con motor Lynx, avión de entrenamiento de origen inglés, adquirido en 1936.



Breda Ba.65 con motor Piaggio P.XI C40, avión de ataque de origen italiano, adquirido en 1938.



Arado Ar-95 con motor BMW 132De, hidroavión de origen alemán, adquirido en 1938.







## 2. Consolidación del concepto de Brigadas Aéreas.

La situación que se vivía cuando se produjo la Tercera Reunión de Cancilleres en Río de Janeiro, en enero de 1942, mencionada antes, era ciertamente preocupante. Aunque Chile se abstuvo por el momento de romper relaciones con Japón, Alemania e Italia, la situación internacional demandaba al país precaverse de contingencias propias de un conflicto a esta escala, lo cual era aplicable también, por cierto, a la Fuerza Aérea.

Esta preocupación se advierte en el Oficio Sec. Iª Op. N° 50, del 7 de febrero de 1942, en el que el Jefe del Estado Mayor informaba al Comando en Jefe la apreciación de la situación y proponía diversas medidas que este último hizo suyas, como se comprueba más adelante. Entre otros párrafos destacables, se mencionan los siguientes de este documento:

*La República de Chile... no podrá escapar a la suerte del Continente. Aún cuando todavía se mantiene sin romper sus relaciones diplomáticas con las Potencias del Eje, tendrá que hacerlo tarde o temprano... Los métodos empleados en la guerra actual por dichas potencias, vale decir, obrar sorpresivamente y sin declaración de guerra,... (significan que) en caso que Chile rompa con el Eje se encuentra expuesto a un ataque, especialmente del Japón, por ser nación ribereña del Pacífico.*

*Existen otras causas que indican que necesariamente el conflicto se desplazará hasta llegar a nuestras costas:*

*1. Chile se encuentra en posesión del Estrecho de Magallanes que, en caso de obstrucción o destrucción del Canal de Panamá, será un paso obligado del comercio marítimo y de fuerzas navales.*

*2. La República es nación productora de materias primas estratégicas, como cobre, hierro y nitrato que, por otra parte, son de propiedad y se encuentran explotadas por empresas y capitales norteamericanos.*

*Lo dilatado de nuestro litoral hace que las Líneas de Operaciones Navales y Aéreas contra el país sean muy numerosas. Lo reducido en cantidad y velocidad de los medios navales de que disponemos, hace absolutamente necesario que la Fuerza Aérea coopere con la Armada en la vigilancia y protección del litoral.*

Luego de varias reflexiones finales, el Jefe del Estado Mayor, Comodoro del Aire Darío Mujica Gamboa proponía en este documento al Comandante en Jefe, General del Aire Armando Castro López:

1. Solicitar del Ejecutivo la creación de las 4 Brigadas Aéreas que consulta nuestra organización de paz.
2. Iniciar las gestiones ante el Gobierno de los EE. UU. para la adquisición inmediata de las Unidades de Vigilancia de la Costa...
3. Efectuar una nueva reagrupación del personal, de acuerdo con las exigencias del momento y, en caso de que esto fuera insuficiente, el llamado de Cursos extraordinarios de pilotos y de los reservistas del Grupo de Defensa Antiaérea, a fin de especializarlos en las diferentes ramas de la aviación.
- 4.- Dictar la Directiva de Alistamiento que se acompaña al presente Oficio.

Uno de los aspectos más importantes que se advierten en este documento y que se vio posteriormente en los hechos prácticos, fue la consolidación del concepto de las Brigadas Aéreas, que finalmente se tradujo en incrementarlas, de dos a cuatro. En efecto, la idea se había implantado en 1937 por primera vez, con la creación de las Brigadas I<sup>a</sup> y II<sup>a</sup>, que abarcaban todo el territorio nacional y tenían la totalidad de los efectivos operativos institucionales (Capítulo Décimo Cuarto). Con esta medida terminó el mando directo de la Comandancia en Jefe sobre las Unidades Operativas, como había sido desde 1930, liberando a la máxima autoridad institucional del detalle propio del mando táctico y dejándole en consecuencia, mayor tiempo para dedicarse a los asuntos propios del nivel de su investidura. La I<sup>a</sup> Brigada tenía su asiento en Santiago e incluía las Guarniciones Aéreas de Iquique, Quintero y El Bosque; en tanto que la II<sup>a</sup> comprendía las Guarniciones Aéreas de Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas.

Por la distancia geográfica, esta distribución dificultaba la extensión del control para un mando efectivo. Ya se había producido en 1940 una primera modificación, cuando se trasladó el asiento de la I<sup>a</sup> Brigada desde Santiago hacia Antofagasta, comprendiendo las Guarniciones Aéreas de Iquique (Grupo de Aviación N° 1) y de Antofagasta, para que el Brigadier tuviera un contacto más próximo con sus lejanos efectivos de la Zona Norte. No existía todavía alguna unidad de la Fuerza Aérea en Antofagasta y solo se contaba con el aeródromo para los vuelos comerciales. Sin embargo, ya se visualizaba la posible instalación de un grupo operativo en la zona, al cual se le había asignado ya el N° 7 dentro de los proyectos de desarrollo, para lo cual se estaban iniciando los estudios de terreno, y además se consideró para esta decisión la futura actividad del Comando Costanero, que se encontraba en ciernes. Al trasladarse la I<sup>a</sup> Brigada al Norte, se cambió desde Temuco a Santiago el asiento de la II<sup>a</sup> Brigada, ampliando su jurisdicción anterior.

Pero frente a la forma en que se estaban presentando los hechos, se hacían necesarios cambios mayores, como los que proponía el Jefe de Estado Mayor General en su apreciación por lo que el Comandante en Jefe, propuso oficialmente el 20 de febrero de 1942 al Supremo Gobierno “que la Fuerza Aérea se organice, de inmediato, a base de cuatro Brigadas Aéreas, cada una de las cuales deberá contar, por el momento, con dos Grupos de Aviación:

Brigada	Cuartel General	Unidades	Zonas de Jurisdicción
Ia. Brigada Aérea	Antofagasta	Grupo de Aviación N° 1 en Iquique Grupo de Aviación N° 7 en Antofagasta El Grupo de Aviación N° 7 deberá organizarse.	Provincias de Tarapacá, Antofagasta y Atacama.
IIa. Brigada Aérea	Santiago	Grupo de Aviación N° 2 en Quintero Grupo de Aviación N° 4 en El Bosque	Provincias de Coquimbo a Talca inclusive.
IIIa. Brigada Aérea	Temuco	Grupo de Aviación N° 3 en Temuco Grupo de Aviación N° 5 en Puerto Montt	Provincias de Maule y Linares hasta el Paralelo 46 Sur de la Provincia de Aysén.
IVa. Brigada Aérea	Punta Arenas	Grupo de Aviación N° 6 en Punta Arenas Grupo de Aviación N° 8 en Natales (El Grupo de Aviación N° 8 deberá organizarse)	Desde el Paralelo 46 Sur de la Provincia de Aysén al Sur.

Se advierten en esta proposición algunos hechos importantes:

- a. *Se consideran dos Unidades de Vuelo que a la fecha no existían, los Grupos N° 7 y 8.* Esta era una medida previsor, para absorber y aprovechar en la mejor forma posible el flujo de material aéreo que estaba produciéndose y que se esperaba continuara, desde los Estados Unidos hacia Chile. Aunque varió posteriormente el lugar de asentamiento de estas Unidades, es destacable la anticipación con que procedió la Jefatura de la época, ya que, al estar consideradas oficialmente en la organización, se tuvo el respaldo legal para comenzar a realizar las múltiples actividades necesarias para su activación. Esto es especialmente válido en el caso del Grupo N° 7, para el cual se comenzó a corto plazo la construcción de la Base de Cerro Moreno.

Además del material norteamericano, la Fuerza Aérea incrementó su dotación al comprarle a la Línea Aérea Nacional a fines de 1941, los aviones de transporte Junkers Ju-86Z que le quedaban en vuelo a dicha empresa y restos de los otros dos que se le habían accidentado, uno en Paine, para el puente aéreo del terremoto de Chillán y otro en la zona norte, además de la totalidad de sus repuestos y herramientas, por un valor de \$2.500.000 (dos millones quinientos mil pesos). La Comisión receptora de este material por parte de la Fuerza Aérea estuvo presidida por el Comandante de Escuadrilla (RT) Erick Riesle Barrón, Comandante de los Arsenales de Aviación y compuesta por los ingenieros Subteniente (RT) Hugo Fuentes Fuentes de la Maestranza Central y el civil contratado Sr. José Antonio Gómez O. de los Arsenales de Aviación.

El transporte JU-86Z-1 N° 901 del Grupo de Aviación N° 1, adquirido a LAN (CC-222) a fines de 1941, operando en un ejercicio en Alto Hospicio en 1942. Este avión operó junto a los bombarderos Ju-86K que estaban operativos (802, 803, 805, 806, 808 y 809). (MNAE)



- b. *Hay un claro concepto estratégico en la nueva estructura.* En efecto, las zonas de jurisdicción de las cuatro Brigadas Aéreas correspondían, a su vez, a los cuatro posibles Teatros de Operaciones en que, a la época, se pensaba que se dividiría el país ante el caso de un eventual conflicto desde el Este. Evidentemente, esta cifra tenía su correlato con el nivel de la tecnología del material de las Fuerzas Armadas en aquellos años.
- c. *Se hizo más manejable, geográficamente, el Mando de la Brigada.* Una menor cobertura geográfica facilitó a los respectivos Brigadieres participar activamente en los estudios para la instalación de futuras Bases de operaciones, ya fueran permanentes o de redespigue. Por otra parte, podían profundizar, además, su información sobre las posibilidades de movilización de cada zona, su capacidad industrial, su potencial humano y técnico, todo ello en beneficio de una participación más efectiva y expedita de los medios de la Fuerza Aérea que debieran operar eventualmente dentro de ese determinado Teatro de Operaciones.

El Gobierno aprobó esta proposición y fue así como la nueva organización de paz de la Fuerza Aérea quedó como sigue, según se estipula en la Circular (S) E.M. Secc.I. OP. N° 30/144, del 29 de julio de 1942, del Comando en Jefe de Aviación:

Brigada	Unidades	Ubicación
Ia. Brigada Aérea	Grupo de Aviación N° 1	Iquique
	Grupo de Aviación N° 7 (en proyecto)	Antofagasta
IIa. Brigada Aérea	Grupo de Aviación N° 2	Quintero
	Grupo de Aviación N° 4	El Bosque
	Grupo de Defensa Antiaérea	El Bosque
	Escuela de Aviación	El Bosque
	Escuela de Especialidades	El Bosque
IIIa. Brigada Aérea	Grupo de Aviación N° 3	Temuco
	Grupo de Aviación N° 5	Puerto Montt
IVa. Brigada Aérea	Grupo de Aviación N° 6	Punta Arenas
	Grupo de Aviación N° 8	Puerto Natales
	Escuadrilla Línea Aérea a Magallanes	Punta Arenas

Nótese que sobre el Grupo N° 7 se indica entre paréntesis la frase “en proyecto”, lo cual efectivamente se estaba produciendo ya que se habían dado las primeras órdenes para realizar los estudios de terreno y otros para la próxima construcción de Cerro Moreno. Por Oficios N° 782, del 8 de junio de 1942, ampliado posteriormente por el N° 191, del 15 de septiembre de 1942, el Comandante en Jefe daba instrucciones a la Dirección de los Servicios sobre “*el Plan de Construcciones para la ubicación del Grupo de Aviación N° 7 en Antofagasta, manifestando a US. la conveniencia de estudiar en detalle tales edificaciones, acompañando planos y presupuestos, considerando la población en Cerro Moreno para Oficiales, Suboficiales y tropa, calculado en más o menos 3.000 personas*”.

En el documento original que se conserva en el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea, aparece la cifra de 5.000 personas, tachada de puño y letra por el General Castro López, que colocó sobre ella la de 3.000 personas. No había el mismo grado de avance todavía en estudios para la instalación del Grupo N° 8, el cual tendría que esperar algunos años antes de hacerse realidad.

Por otra parte, y ante la inminente llegada de una cantidad significativa de aviones desde los EE. UU., se dispuso una numeración del material aéreo de acuerdo con sus tipos, la cual con el transcurso de los años se ha mantenido en general, con algunos cambios que el avance de la técnica ha hecho necesarios. Esta nueva numeración de los aviones se dispuso por Oficio E.M. Sec. I<sup>a</sup>. Op. N° 126, del 11 de agosto de 1942 del Comandante en Jefe a la Dirección de los Servicios y estipulaba la siguiente clasificación:

Rango	Tipo de Aeronave
01 - 99	Instrucción primaria
100 - 199	Instrucción avanzada
200 - 299	Instrucción de combate
300 - 399	Cooperación naval y todo avión con flotadores
400 - 499	Botes y anfibios
500 - 599	Observación terrestre
600 - 699	De caza
700 - 799	Ataque y torpederos
800 - 899	Bombardeo
900 - 1000	Transporte

... Cuando se completan los números correspondientes a cada tipo de avión clasificado más arriba, se comenzarán a repetir agregando la primera letra del alfabeto, y así sucesivamente.

En otro aspecto de las particulares características de la situación que se enfrentaba, cabe consignar la especial situación en que había quedado colocada la Fuerza Aérea en cuanto a jurisdicción territorial, debido a las instrucciones complementarias al Reglamento para la aplicación del Artículo 23 de la Ley de Emergencia N° 7.200, de 16 de julio de 1942, emitidas por el Estado Mayor de Coordinación (posterior Estado Mayor de la Defensa Nacional), transcritas en el Oficio Secc. Iª Ops. N° 65 de 16 de enero de 1943, del Comandante en Jefe institucional. Ese documento establecía la Organización del Mando para aplicar las medidas de emergencia que se dictaran con motivo de la situación internacional que se vivía.

Para estos efectos, el país quedó dividido en cuatro Regiones Militares, cada una a cargo del Comandante de la División de Ejército respectiva, desde Tarapacá hasta Aysén; y en tres jurisdicciones navales a cargo del Comandante en Jefe de la Armada: Valparaíso (cubriendo Valparaíso, Viña del Mar, Quintero y San Antonio); Talcahuano (Lota, Coronel y provincia de Arauco) y Punta Arenas (provincia de Magallanes).

A la Fuerza Aérea no se le fijó jurisdicción territorial y solamente se estableció que los efectivos aéreos que llegaran a una Región, rigiendo los estados de emergencia, quedarían automáticamente a las órdenes del Comandante de Región o Apostadero respectivo. Algo similar ocurría con los medios aéreos asentados en dichas jurisdicciones. Esto explica algunos documentos de la época en que para determinadas tareas los Jefes Aéreos se reportaban a las autoridades institucionales y, para otras, a jefes militares o navales. En general, esta dualidad nunca afectó el ejercicio del mando por parte del Comandante en Jefe de la FACH. Años más tarde se corrigió esta omisión, incluyéndose Jefes de la Fuerza Aérea con mando y jurisdicción propia sobre Zonas de Emergencia.

Mientras se establecían y ejecutaban estas medidas propias del estado de pie de guerra en que se encontraba la Fuerza Aérea, se produjo con fecha 24 de febrero de 1943, el término del mando como Comandante en Jefe del General del Aire Armando Castro López, cuya carrera se resumió en el Tomo II, pág. 862/3. Fue sucedido en el cargo por el Comandante de Grupo Manuel Tovarias Arroyo, quien asumió con dicho grado y ejerció el mando con él por algunos meses todavía, antes de recibir los ascensos que le correspondían como jefe máximo de la Institución.



El Comandante Tovarias había nacido en Santa Fe, Provincia de Bío-Bío, en el año 1894, ingresando a la Escuela Militar el 17 de marzo de 1911. Ocupó los puestos de Brigadier Mayor y de Alférez Mayor, recibiendo el premio “Espada de Honor” entregado por la Liga Patriótica Militar. Sirvió en distintas Unidades de Caballería y el 30 de octubre de 1919, pasó destinado a la Escuela de Aeronáutica Militar hasta abril de 1920, alcanzando a realizar su instrucción de vuelo en los Avro C-100 recientemente recibidos. Llegó al grado de Mayor de Ejército, obteniendo el título de Oficial de Estado Mayor y Profesor de Academia en la asignatura de “Táctica”. El 21 de marzo de 1930 pasó destinado a la Dirección de Aviación del Ejército y el 7 de junio de 1930 se integró a la Subsecretaría de Aviación, dentro de la cual ascendió el 11 de julio de 1930 a Capitán de Bandada (equivalente al grado de Mayor de Ejército que tenía) y culminó su instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación, obteniendo el título de “Piloto de Guerra”.

Fue Jefe interino del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, en 1931; Jefe de la Línea Aérea Nacional en 1932 durante dos meses; y Director de la Escuela de Aviación entre el 20 de junio y el 1º de octubre de 1932, cargo en el cual participó en el fallido movimiento conocido como “La fuga de los cisnes” (Tomo II, pág. 643), a consecuencias de lo cual debió acogerse a retiro

temporal el 20 de octubre de 1932. Reincorporado en marzo de 1935, fue Comandante de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 en Puerto Montt y en 1936 se desempeñó como Jefe interino de la Línea Experimental a Magallanes. En 1937 tuvo el honor de ser el primer Director de la Academia Aérea. Entre 1939 y 1940 fue Comandante de la IIª Brigada Aérea, Director del Personal y Edecán Aéreo de la Presidencia de la República. En 1941 asumió como Adicto Aéreo a la Embajada de Chile en Alemania por dos años. El 25 de febrero de 1943 asumió el mando de la Fuerza Aérea, siendo Comandante de Grupo. El 6 de mayo de 1943 fue ascendido a Comodoro del Aire (General de Brigada Aérea) y poco después, el 29 de septiembre, recibió el grado de General del Aire. Se acogió a retiro el 31 de octubre de 1946.

Fundó el Club Aéreo de Puerto Montt, reorganizó al Club Aéreo de Temuco y logró que con los recursos recaudados para la Campaña “Alas para Chile”, Estados Unidos accediera a vender a nuestro país 30 aviones de observación Aeronca L-3B y más de 100 aviones Fairchild PT-19 de Instrucción. Ya en retiro y por decisión unánime de los clubes aéreos pasó a integrar el directorio de la recién creada Federación de Clubes Aéreos, organismo que siendo Comandante en Jefe ayudara a crear. Falleció el 7 de abril de 1957.



El Coronel de Aviación Manuel Tovarías Arroyo sentado al centro junto al Coronel Niergarth, a su derecha, durante una reunión con oficiales norteamericanos de la MANA. (MNAE)

## Aviones de instrucción y entrenamiento propuestos por la MANA

Fairchild PT-19 con motor lineal, avión de instrucción básica de origen norteamericano, adquirido en 1943.



Vultee BT-13 Valiant, avión de instrucción avanzada de origen norteamericano, adquirido en 1943.



North American NA-74, avión de entrenamiento avanzado de origen norteamericano, adquirido en 1941.





### 3. Creación del Comando Costanero.

**D**urante el mando del General Tovarias, se creó el Comando Costanero, con fecha 30 de junio de 1943. Los compromisos de Chile con la comunidad internacional que combatía a las fuerzas del Eje consistían en colaborar a resguardar el flanco marítimo pacífico de Sudamérica de los submarinos alemanes, cuya táctica de ataque, llamada “Wolfpack” (jauría de lobos) consistía en cubrir una gran radio de acción en formación abierta, para concentrarse en descubrir un blanco y atacarlo en conjunto. Por ello era esencial descubrir sus trayectorias desde el aire, a través del patrullaje aeromarítimo, por lo que la Fuerza Aérea debía patrullar y vigilar el litoral chileno hasta 100 millas al Oeste con tres propósitos principales:

- a. Prestar apoyo inmediato y directo a la Escuadra Nacional y a buques mercantes, en previsión de amenazas submarinas, de superficie o aéreas.
- b. Explorar la ruta de navegación de la Escuadra y buques mercantes cuando se tratara de movimientos de fuerzas principales de un punto a otro del territorio.
- c. Combinar su acción con la Escuadra para mantener libre una determinada zona marítima de ataques sorpresivos, ya fuera a bases costeras o a zonas declaradas de emergencia, para asegurar en dicha zona la libre navegación de buques de guerra o mercantes.

Una parte de los 120 aviones que recibió Chile eran de patrullaje aeromarítimo, como los botes voladores PBY-5 y los anfibios OA-10, OS2U-3 Vought Sikorsky y los Naval Aircraft Factory N3N-1. La otra parte eran de instrucción: Fairchild PT-19 con motor Ranger en línea y PT-23 con motor Warner Scarab radial, Vultee BT-13 y North American AT-6. En muy menor número y de combate, se recibieron los Douglas A-24, denominados “Dauntless” en su versión naval y cuya versión terrestre “Banshee” fue la que se recibió en Chile. Se daba por sentado que ejercer un patrullaje total y continuo de todo el litoral sobrepasaba las capacidades existentes, ya que habría requerido exclusivamente alrededor de 100 aviones, con las correspondientes instalaciones y personal. En consecuencia, se definieron puntos de importancia vital, en torno a los cuales se circunscribieron las actividades de patrullaje: Tocopilla, Antofagasta, Chañaral, Quintero, Valparaíso, Talcahuano, Zona carbonífera y Estrecho de Magallanes.

La Fuerza Aérea había definido la idea general de sus actividades de vigilancia y observación aérea, en la Directiva N° 1 comunicada por Oficio I° Secc. Ops. N° 65/40 de fecha 19 de enero de 1943 que, en lo medular, establecía:



*-Las acciones contra las cuales hay que prevenirse son, en primer término, los actos de sabotaje, prevención que no corresponde a la Fuerza Aérea y, en segundo término, las acciones provenientes del exterior que a continuación se señalan:*

- a) Bombardeos aéreos desde bases en portaviones contra los puertos y bases navales.*
- b) Bombardeos desde barcos corsarios.*
- c) Ataques por submarinos mediante tiro de artillería.*
- d) Desembarcos locales para efectuar destrucciones.*
- e) Ataques a la navegación marítima comercial por medio de submarinos, aviones o barcos corsarios.*

*-Objetivos más vulnerables y que en orden de importancia interesa defender:*

- a) Tocopilla (Planta eléctrica)*
- b) Chañaral (Planta eléctrica)*
- c) San Antonio (Estanques de combustible)*
- d) Punta Arenas (Navegación en el Estrecho).*

Conforme a estos conceptos, se había producido el establecimiento de las cuatro Brigadas Aéreas, cada una con su misión y medios, cuya actividad se resume en grandes trazos a continuación, porque esta estructura fue la antesala del posterior Comando Costanero.

Las tres Bandadas de la Iª Brigada Aérea estaban enlazadas por radiotelegrafía con una Central ubicada en el aeródromo de Portezuelo. En este despliegue no se consideraba al Grupo de Aviación N° 1, de Iquique, que había sido declarado temporalmente en receso por el propio Comandante de la Iª Brigada Aérea, debido a que la total falta de bujías impedía operar el material Junkers que constituía su dotación.

En cuanto a la IIª Brigada Aérea, con sede en El Bosque y al mando del Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, le correspondió la vigilancia y protección de los puertos de San Antonio, con sus estanques de combustible, Valparaíso y Quintero. Como puede observarse, la defensa nacional estaba planteada en general con relación a amenazas provenientes del mar, dada la ubicación ultramar de los países del Eje, lo que explica la disposición de fuerzas y tareas tanto de la Iª como de la IIª Brigadas Aéreas.

La IIª Brigada Aérea disponía de la mayor parte de los medios aéreos de la Institución, por lo que debió apoyar a las otras Brigadas. La Escuela de Aviación envió a Cerro Moreno los dos aviones North American que se mencionaron anteriormente, con sus tripulantes y equipos de apoyo; y entregó otro al Grupo N° 4, que lo sumó a otros dos de su dotación para conformar una Bandada que se trasladó a Punta Arenas el 17 de noviembre de 1943, a disposición de la IVª Brigada Aérea, piloteados por el Capitán de Bandada Eduardo Iensen Franke, Teniente 2º Edilio Del Campo Thorud y Subteniente José Berdichewsky Scher y un cuarto piloto cuyo nombre no quedó registrado. Estos aviones fueron a reforzar la dotación del Grupo N° 6 que hasta ese momento solamente contaba con los primeros tres North American AT-6, que el 15 de febrero de 1943 habían hecho su arribo a Punta Arenas, piloteados por el Capitán de Bandada Alfonso Scheihing Ritter, el Teniente Gastón Carrere Lizasoain y el Subteniente Dagoberto Urzúa Casas Cordero. Además, el Grupo N° 4 envió a la Iª Brigada Aérea cuatro aviones North American, que quedaron destacados en Tocopilla y Chañaral.

El Grupo N° 2 se abocó a la vigilancia y protección del litoral, considerando al puerto de San Antonio como objetivo principal costero y envió a disposición de la Armada, a Talcahuano, a tripulantes y personal de apoyo para sus dos aviones Vought Sikorsky. Para cumplir estas misiones, el Grupo N° 2 se conformó en tres Escuadrillas. La primera, contó con tres botes voladores "Catalina" PBY-5, los N° 400, 401 y 402, recién recibidos, con motores Twin Wasp C-3, que vinieron a reemplazar a los antiguos Dornier "Wal", de los cuales los N° 16, 17 y 18 habían sido dados de baja en agosto de 1942; aunque este último, el N° 18, alcanzó a participar en algunos patrullajes anti-submarinos frente a nuestra costa central. Con este proceso de Baja, el único

Dornier "Wal" que quedó en servicio fue el N° 15. Los dos primeros PBY-5 (PB= Patrol Boat, bote volador sin tren de aterrizaje) que llegaron a Chile en marzo de 1943, fueron traídos desde la Estación Aeronaval de San Diego, California, por los Capitanes de Bandada Vicente Montero Fuenzalida y Washington Silva Escobar, con los Suboficiales Roberto Prieto Vargas, Tobías Hermosilla y Adán Delgado.



Tripulación que trasladó en vuelo los primeros botes voladores PBY-5 a Chile en 1943: Suboficiales Tobías Hermosilla y Roberto Prieto Vargas, Capitanes de Bandada Washington Silva Escobar y Vicente Montero Fuenzalida y el Suboficial Adán Delgado, en San Diego, California. (MNAE)

La Segunda Escuadrilla del Grupo N° 2 se componía de aviones Vought Sikorsky OS2U-3, con motores Pratt and Whitney R-985-AN-2, nueve de observación y seis de cooperación naval (numerados desde el N° 300 al 314); en tanto que la Tercera agrupaba a todo el material heterogéneo restante, vale decir, Arado, Fairey, Avro y Focke Wulf. Además, por Oficio D.A. N° 148 del 15 de junio de 1943, el Grupo N° 2 recibió del Comandante en Jefe la responsabilidad de tripular y mantener operativo en forma permanente el radiolocalizador ubicado en el kilómetro 4 del camino troncal, mencionado en Capítulos anteriores, a cargo del Oficial de Comunicaciones del Grupo, asesorado por técnicos de la Misión Aérea Norteamericana. La Escuela de Aviación y el Grupo N° 4 quedaron como reserva para facilitar los relevos y mantención del personal destacado en las otras Brigadas, de manera que no se afectara la vigilancia costera.

En conformidad a esta Directiva, la Iª Brigada Aérea, al mando del Comandante de Grupo Ramón Lisboa Mendiluce, organizó sus medios de la siguiente manera, por Orden Reservada N° 1, del 1 de febrero de 1943, la cual tiene la particularidad de considerar ya el empleo operativo del Grupo N° 7, aunque éste todavía no se conformaba como una unidad. En consecuencia, este documento resulta históricamente la primera orden operativa para esta tradicional unidad:

*Considerando que tanto el personal como el material puestos a disposición de esta Brigada pertenecen a diferentes Unidades de la FACH., y a fin de darle una organización lógica a todos estos elementos, ordeno:*

*-Organízase la Iª Escuadrilla del Grupo de Aviación N° 7, que quedará constituida por 3 Bandadas, con la dotación de personal, material y demás elementos que se indican:*

*1.- Iª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Chañaral y operará desde ese aeródromo.*

*Jefe del Aeródromo y Comandante: Capitán de Bandada Eduardo Muñoz Cortés-Monroy.*

*Pilotos: Teniente 2º Domingo Vásquez Vásquez y Subteniente Humberto Magliocchetti Barabona.*

*Oficial de Comunicaciones: Teniente 2º Tomás Franzetti Padlina.*

*Tropa: Sargento Benito Ibarra, Cabo 1º P. Quintanilla y Delfín Leyton.*

*Radiotelegrafistas: Cabo 1º Oscar Marchant y Soldados Torres y Barabona.*

*Material: 2 aviones North American N° 213 y 225; 1 estación de campaña Telefunken.*

*2.- IIª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Antofagasta y operará desde el Aeródromo de Cerro Moreno.*

*Comandante: Capitán de Bandada Fernando Rojas Ortega.*

*Pilotos: Teniente 1º Jorge López Hutchinson, Subtenientes Renato Ianiszewski Ciudad y Ricardo Berardi Lara.*

*Tropa: Suboficial R. Merino, Sargento 1° M. Arancibia, Soldados H. Pizarro, Segundo Álvarez (enfermero), Carlos Yuri y Gregorio Salas.*

*Radiotelegrafistas: Suboficial José Cerda, Soldados Luis Arancibia y Rigoberto Pulgar.*

*Material: 2 aviones North American N° 208 y 209; 1 estación Telefunken (de un avión JU-86).*

*3.- IIIª Bandada.- Tendrá como Guarnición el puerto de Tocopilla y operará desde el aeródromo de Barriles.*

*Comandante: Capitán de Bandada Mario Acosta Brieba.*

*Pilotos: Teniente 2° Carlos Vergara Casanova y Subteniente Jorge Basoalto Valenzuela.*

*Oficial de Comunicaciones: Teniente 2° Carlos Tapia De la Maza.*

*Tropa: Sargento 1° M. Miranda, Cabos 1° E. Álvarez y N. Pizarro, Soldado 1° R. García.*

*Radiotelegrafistas: Cabo 2° Hernán Villanueva, Soldados Nelson Barraza y Guillermo Galleguillos.*

*Material: 2 aviones North American N° 216 y 227, 1 estación de campaña Telefunken.*

El North American NA-44 N° 208 que integró la IIª Bandada de la Iª Escuadrilla del Grupo de Aviación N° 7, operando desde Cerro Moreno, Antofagasta, en febrero de 1943. La denominación de los aviones NA-44, en realidad debería ser descrita como NA-74, versión de exportación con la que fueron entregados a la Fuerza Aérea de Chile. (MNAE)



Para mejor identificación, recuérdese que Chile inicialmente compró doce aviones North American modelo NA-44, que se numeraron desde el 201 hasta el 212. A continuación, y bajo los términos de la Ley de Préstamos y Arrendamientos, se recibieron los North American modelo AT-6, que tenían el mismo motor Pratt and Whitney R-1340 de los NA-44 e incorporaban solamente pequeñas variaciones respecto de ellos, los cuales se numeraron a partir del 213 en adelante. (El tipo, cantidad, numeración institucional y otros detalles del material norteamericano que se encontraba en uso en la Fuerza Aérea a fines de 1943 y comienzos de 1944 se especifica en Anexo B al presente capítulo.)

Se estipulaba también en este documento, que los aviones solo serían ocupados en misiones relacionadas con la Defensa de Costa, se prohibía que personal ajeno a la tripulación volara en ellos y se descartaban los vuelos nocturnos, aunque se dotó con veinte chonchones a cada aeródromo en prevención de imprevistos. El único habilitado para operación nocturna era el aeródromo de Cerro Moreno, al cual se trasladaron los reflectores, que anteriormente habían prestado servicios en Portezuelo. Los aviones debían permanecer alejados entre sí en cada aeródromo, full combustible, con las bombas de guerra a un costado, en condiciones de ser cargadas al primer aviso, y las ametralladoras con las bandas de munición colocadas, tanto en tierra como en vuelo.

La exploración aérea del litoral se cumplió con los dos aviones estacionados en Chañaral explorando desde Taltal al puerto de Huasco; con los dos que operaban desde Cerro Moreno cubriendo desde Mejillones hasta Caleta Coloso, y con los dos que estaban en Barriles explorando desde la desembocadura del río Loa hasta la bahía de Cobija. De esta forma, además de las tareas similares que más al norte cumplía el Grupo de Aviación No.1 basado en Iquique, se cubría la zona costera entre Arica y Coquimbo, que correspondía a la Iª Región Militar, al mando del General de Brigada Ramón Díaz Díaz, a la cual debía apoyar la Iª Brigada Aérea.

Esta responsabilidad de patrullaje se estaba cumpliendo, a través de los medios de la IIª Brigada Aérea y en particular, del Grupo N° 2, pero la experiencia determinó que era más eficiente agrupar bajo un Comando especializado todos los medios asignados a estas tareas. De allí entonces nació el Comando Costanero, creado por Decreto Supremo Confidencial N° 14 de fecha 30 de junio de 1943, cuyo breve texto fijó en forma taxativa la responsabilidad institucional en esta área de actividad:

*Visto lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en su Oficio Secreto N° 301, de fecha 18 de junio del año en curso, y la necesidad de crear un organismo que bajo el mando directo de esa jefatura, tenga la responsabilidad de la conducción operativa de las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de vigilancia y patrullaje a lo largo de nuestro litoral, con motivo de la actual situación internacional,*

*DECRETO: 1º.- Créase, bajo la dependencia directa del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el COMANDO COSTANERO, el que estará encargado de regular todas las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral, con el personal, bases y material de vuelo que dicho Comando en Jefe le asigne en uso de las facultades que le son privativas.*

*2º.- Para el cumplimiento del presente Decreto, el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea dictará las disposiciones pertinentes por las cuales se regulará la organización y funcionamiento del COMANDO COSTANERO. Tómese razón y comuníquese. (Fdo.) J.A. RIOS. O. Escudero O.*



Comandante Gregorio Bisquert Rubio

Su primer Comandante, en carácter de accidental, fue el Comandante de Escuadrilla Jorge Gana Eastman, asumiendo posteriormente como titular el Comandante de Grupo Gregorio Bisquert Rubio. Su misión estaba orientada a prevenir o evitar ataques, especialmente de submarinos, a navíos que transportaran materias primas chilenas desde puertos chilenos hacia Estados Unidos. En consecuencia, su acción operativa se centró preferentemente en los lugares de embarque, en las líneas de comunicaciones marítimas entre diferentes puertos nacionales y en determinadas zonas litorales. En la fotografía, el Comandante de Grupo (RA) Gregorio Bisquert Rubio, primer Comandante del Comando Costanero (1943).

Por su importancia dentro del esquema de defensa del país, este Comando quedó bajo la dependencia directa del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y se le asignaron los tres PBY-5 "Catalina" recientemente recibidos a la fecha, los N° 400, 401 y 402; los quince Vought Sikorsky OS2U-3 y cuatro aviones Naval Aircraft Factory N3N-1. Como se puede apreciar, su material de vuelo era de aplicación netamente anfibia y correspondía a las necesidades de defensa que Estados Unidos había definido para el litoral sudamericano, lo que también se veía reflejado en la instrucción que recibían los pilotos chilenos en dicho país, la cual era fundamentalmente en aviones navales y en prácticas de patrullaje aeromarítimo.

Para cada uno de los puntos geográficos que se habían determinado como vitales para el país, se determinó una Base o una Sub-Base para la operación de aviones, ya fueran terrestres, hidroaviones, o ambos. Por Orden Ministerial N° 4, de fecha 14 de enero de 1944, se aprobaron las "Disposiciones Generales para efectuar el patrullaje combinado entre la Escuadra y los aviones del Comando Costanero", elaboradas de común acuerdo entre la Comandancia en Jefe de la Escuadra y el Comando Costanero de la Fuerza Aérea. Estas disposiciones estaban contenidas en un documento firmado por el Jefe del Comando Costanero, Comandante de Grupo Gregorio Bisquert Rubio e incorporaban la experiencia de los seis meses anteriores de operación, desde la creación de dicho Comando.

En consecuencia, este documento fijó la siguiente actividad de patrullaje:

- Área Tocopilla - Antofagasta: con Base en Cerro Moreno para aviones terrestres y Mejillones para hidroaviones.
- Área Chañaral: con base en Chañaral para aviones terrestres y Caldera para hidroaviones.
- Área Quintero - Valparaíso - San Antonio: con base en Quintero, para hidroaviones.
- Área Talcahuano y Zona carbonífera: Con base en Concepción para aviones terrestres y Talcahuano para hidroaviones.
- Área Magallanes: con base en Punta Arenas para aviones terrestres monomotores.

Siendo la Base Aérea de Quintero la única del país dotada de material e instalaciones que la calificaran como una base de hidroaviación, se le designó como la Base Matriz para este tipo de aviación desde Arica hasta Puerto Montt. En la misma Orden Ministerial se disponía que *“en beneficio de la unidad de mando, de la unidad de acción y de la economía de fuerzas, el Grupo N° 2 asumirá el total de las actividades de aviación marítima, tanto en lo que se refiere al patrullaje como a las operaciones combinadas con la Escuadra. En virtud de lo anterior, el Grupo de Aviación N° 2 recibirá directivas y órdenes únicamente del Comando Costanero.”* Para el enlace radiotelegráfico entre la Escuadra y las Unidades del Comando Costanero, se designó la radio estación del buque Jefe de la Escuadra y la radio estación de la Base de Quintero, la cual, a su vez, estaba enlazada con la jefatura del Comando Costanero, que estaba en Santiago.

En lo netamente operativo, la actividad del Comando Costanero estaba centrada en el patrullaje aeromarítimo, para lo cual se asignaron diferentes coberturas a los medios aéreos. Los Catalina PBY-5, que tenían una autonomía de vuelo de hasta 27 horas, debían cubrir una zona de 200 millas de distancia desde la costa, en sentido transversal, y hasta el Golfo de Penas por el Sur, en sentido longitudinal. El resto de los aviones del Comando, de mucho menor autonomía que los Catalina, circunscribían su acción a los sectores más próximos a las áreas portuarias en las cuales estaban basados, cubriendo zonas de arco de 50 millas de radio alrededor de los puntos de vital importancia designados en la planificación de la Defensa Nacional.

Uno de los tres primeros botes voladores PBY-5 con que contó la Fuerza Aérea a partir de 1943 (N° 400, 401 y 402). El N° 400 fotografiado en Quintero, circa 1947, usando un esquema de alta visibilidad blanco. A diferencia de los tres siguientes “Catalina” que se recibieron, con la numeración 404, 405 (Manu-tara) y 406 (Skua), los cuales eran anfibios. (MNAE)



Para los efectos del Plan de Patrullaje, el Grupo N° 2 activó específicamente una Escuadrilla Costanera con su material Vought Sikorsky OS2U-3, operando en Mejillones, Talcahuano, Quintero y dos o tres aviones trabajando directamente con la Escuadra. La labor de los aviones del Comando se complementaba con la de las bandadas de combate de los Grupos N° 1 (Iquique), N° 3 (Temuco), N° 5 (Puerto Montt) y, eventualmente, del N° 6 (Punta Arenas).

La experiencia de realizar el patrullaje aeromarítimo bajo un Comando único sobre los medios aéreos, en estrecha colaboración con la Escuadra, arrojó positivos resultados, como se aprecia en el testimonio del Comandante en Jefe de la Escuadra, Vicealmirante Juan Agustín Rodríguez Sepúlveda, en su Memoria Anual de la Escuadra Nacional, Departamento de Operaciones, de fecha 25 de febrero de 1944:



Oficiales del Grupo de Aviación N° 2 junto a un Vought Sikorsky OS2U-3 "Kingfisher", en la Base de Quintero. De ellos, cuatro llegaron a ser Generales de la Institución: Ricardo Ortega Fredes y Walter Heitmann Woerner (en el flotador derecho del avión), Jorge Gana Eastman y Ernesto Bentjerodt Becker (4° y 7° de izquierda a derecha en la fila en primer plano). (MNAE).

*-Merecen destacarse dos aspectos fundamentales en el proceso de trabajo que ha desarrollado la ESCUADRA con la FUERZA AÉREA: uno orgánico y otro práctico.*

*En el orden orgánico se dictaron normas comunes para ambas Instituciones, a fin de regular la ejecución de los diversos ejercicios entre buques y aviones, tanto en lo referente a entrenamiento y doctrinamiento como al patrullaje combinado que exige la situación de emergencia.*

*-La práctica demostró que el problema básico del trabajo entre la ESCUADRA y la FUERZA AÉREA lo constituyen LAS COMUNICACIONES, razón por la cual se le dio especial importancia a este aspecto del entrenamiento mutuo.*

*-La circunstancia de haberse trabajado con material de aviación recientemente llegado al país, contribuyó a que el entrenamiento logrado durante el año 1943 correspondiera más a la realidad de los medios modernos.*

*-Contrariamente a lo establecido en años anteriores, en 1943 se experimentó el trabajo entre la FUERZA AÉREA y la ESCUADRA con Oficiales Pilotos que por primera vez participaban en esta clase de ejercicios. El resultado fue satisfactorio luego de un breve período de práctica, contándose en la actualidad con un grupo numeroso de pilotos que pueden cooperar eficientemente con la ESCUADRA en cualquiera de sus múltiples actividades.*

*-Con ocasión de la permanencia de la ESCUADRA en Quintero, se practicaron recíprocas visitas profesionales a la Base Aérea y a los buques, con participación en vuelos y navegaciones. Asimismo, durante la estadía de la ESCUADRA en Valparaíso fue visitada por el último Curso de Cadetes de la Escuela de Aviación, que en número de 47 se trasladaron al puerto desde Santiago.*

*Las diversas visitas anotadas, unidas a las oportunidades que tuvo el Asesor Aéreo de la Escuadra, (N. del E.: Teniente 1° Roberto Parragué Singer, que había sido Oficial de la Armada antes de ingresar a la Fuerza Aérea), para hacer divulgación de Aviación entre la Oficialidad de Marina, contribuyeron a que se mantuviera una estrecha unión espiritual entre los componentes de la Escuadra y los Aviadores que directamente trabajaron con ella.*

#### CONCLUSIONES.-

*-Durante el año 1943 puede considerarse que se logró el más eficiente entrenamiento entre la ESCUADRA y la FUERZA AÉREA, por el número y calidad del material de Aviación puesto a las órdenes del Comandante en Jefe de la Escuadra, como por la oportunidad constante que se tuvo de trabajar entre buques y aviones.*

*-La actividad no se redujo al entrenamiento y doctrinamiento entre marinos y aviadores, sino que abarcó la organización de un vasto plan de trabajo entre la Escuadra y la Fuerza Aérea, para satisfacer las exigencias que impone la guerra moderna a estas dos ramas de la Defensa Nacional.*

La eficiencia mostrada por el arma aérea empleada bajo un mando único en estas labores de patrullaje y la creación del Comando Costanero vino a zanjar una vez más las recurrentes proposiciones que cada cierto tiempo se planteaban todavía en aquella época, por sectores de las fuerzas de superficie, en cuanto a disponer de aviación propia sobre la base de redistribuir la que tenía la Fuerza Aérea. Ya se ha relatado anteriormente (Capítulos XI, pág.567 y XII, Tomo II, pág.868 a 871), cómo distinguidos Jefes de la recién creada Fuerza Aérea, los Comandantes Adirio Jessen Ahumada y Armando Castro López, debieron defenderla en 1931 y 1939, con mucha firmeza y sólidos argumentos doctrinarios, ante insistentes requerimientos que se formularon para disolverla y devolver su equipamiento a las Instituciones que le habían dado origen.

Estas demandas no ocurrían solo en Chile. Surgían también en otras latitudes como en Gran Bretaña, que había creado la primera Fuerza Aérea como arma independiente del Ejército o de la Armada, la cual resultó ser vital para la supervivencia de su país en la que es conocida como la “Batalla de Inglaterra” (julio a octubre 1940), impidiendo que Alemania lograra la superioridad aérea que necesitaba para su invasión por medio de la Operación “León Marino”. Aunque esto fue reconocido por su Primer Ministro Winston Churchill en su famosa frase: “Nunca antes en la historia de los conflictos humanos, tantos debieron tanto, a tan pocos”, aún persistían las propuestas en Gran Bretaña de dividir la Fuerza Aérea y reintegrar sus efectivos a las instituciones de origen. En la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, junio 1942, se encuentra un artículo del Mariscal del Aire Lord Hugh Trenchard, el primer jefe que tuvo la RAF, en el que desestima dichas pretensiones con conceptos tales como:

*No podemos pretender ser más fuertes que el enemigo en todas partes y en cada momento; de poderlo, la guerra ya estaría ganada. De modo que debemos usar nuestros elementos aéreos con la flexibilidad que nuestra estrategia nacional exige. Así lo hacen los alemanes y solo podremos hacerlo nosotros si tenemos un servicio aéreo autónomo, como ellos lo tienen. La organización alemana es superior a la nuestra. Primero, porque posee una alta dirección centralizada que controla y coordina la labor de los tres servicios y luego, porque ha sabido barrer con todas las tradiciones navales y militares, concediendo al poder aéreo el lugar que en los planes merece y ha remozado su técnica militar y naval, a objeto de colocarla a tono con la edad aérea. A este respecto, tenemos mucho que aprender de ellos...”. “No era preciso un Pearl Harbour para probar que la defensa aérea de una flota o de una zona de operaciones terrestre no es función del Ejército ni de la Marina. Existe una tendencia natural en todo Comandante naval o militar a exigir que esta protección aérea sea suministrada por escuadrones colocados bajo su mando: esa tendencia, si no es enérgicamente resistida, solo redundará en desastres.... Ningún aviador podría pretender estar calificado para mandar divisiones motorizadas o flotillas de submarinos. Sin embargo, por alguna razón misteriosa, muchos militares y marinos aparecen auto considerándose como perfectamente aptos para controlar las fuerzas aéreas y ha llegado a convertirse en una especie de panacea común el que, para remediar cualquier revés militar o naval, se pida que el control de la aviación sea dividido entre militares y marinos...*

En Chile, a pesar de los positivos resultados consignados en la Memoria Anual de la Armada sobre 1943, nuevamente se habían alzado argumentaciones ante el Estado Mayor de Coordinación del Ministerio de Defensa, en el sentido que la Fuerza Aérea cediera parte de sus medios a la Armada, para que esta Institución los mandara directamente en beneficio de sus operaciones navales de patrullaje y vigilancia. A continuación, se resumen los principales argumentos de dicha proposición y la sólida respuesta a cada uno de ellos que presentó el Jefe del Estado Mayor, Comandante de Grupo Oscar Herreros Walker, quien años más tarde sería Comandante en Jefe de la Institución.

Se aducía, en primer término, que la Fuerza Aérea se mantenía independiente de las otras Fuerzas Armadas, sin evolucionar, comparada con la inglesa y alemana. El Informe del Comandante Herreros estipulaba al respecto que:

*...ni Inglaterra ni Alemania cuentan con aviaciones especializadas. El hecho real es que ambas naciones cuentan con una Fuerza Aérea unificada, con mando centralizado, y especializadas como verdaderas Fuerzas Aéreas, capaces de actuar allí donde se les requiera, ya sea para la lucha netamente aérea o para apoyar a las fuerzas de superficie.*

*Es anacrónico pensar en estos tiempos en dividir la Fuerza Aérea independiente, que constituye un elemento fundamental de la Defensa Nacional, en Aviación de la Marina y del Ejército. La división que se propone, en tres fracciones, constituye a juicio del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, un absurdo orgánico que no es posible mantener en una época como la que vivimos, ya que en caso de guerra dificultaría la reunión de las fuerzas porque ninguno de los mandos, especialmente el militar y naval, querrían desprenderse de sus elementos para colocarlos a disposición del Jefe de la Fuerza Aérea.*

*La Fuerza Aérea debe permanecer independiente y con un mando netamente aéreo, mentalidad y doctrinas propias, y solo subordinada a la Jefatura de la Guerra cuando se trate de su empleo, en la misma forma que las fuerzas de mar y tierra, pero con absoluta independencia de los mandos particulares de ellas ya que, de otra manera, dichos mandos la emplearían mal, asignándole misiones de cooperación sin trascendencia alguna para los fines de la guerra. Esto no quiere decir que no ha de existir una coordinación íntima entre las tres Fuerzas de la Defensa Nacional, pero es necesario comprender que dicha coordinación sólo se podrá lograr por la existencia de un Mando Supremo que ejerza la dirección absoluta de las tres Instituciones.*

Se criticaba por otra parte, que la Fuerza Aérea presentaba un aspecto netamente militar, orientado hacia el Ejército, y que la Armada no tenía casi representación en ella por lo que la cooperación entre ambas Instituciones era deficiente. A esto respondía el Comandante Herreros: “Es necesario establecer de una vez por todas que a los supremos intereses del país no preocupa que la Fuerza Aérea ofrezca un aspecto militar o naval, sino netamente aéreo ya que como en infinitas ocasiones se ha establecido y no pueden ignorar los Mandos Militar y Naval, la Fuerza Aérea de Chile tiene una modalidad de empleo y doctrina que les son propias”.

Como puede intuirse de estas argumentaciones, con la operación del Comando Costanero se presentaron en la práctica algunos problemas a nivel de mandos medios, derivados de las diferentes perspectivas sobre el control y empleo del material aéreo, a pesar de haberse adoptado una organización, distribución de medios, enlace y coordinación de común acuerdo entre el mando aéreo y el naval.

Sin duda, la Armada de Chile estaba plenamente consciente de la enorme ventaja que el avión representaba para el accionar de sus medios de superficie, por cuanto sus características de velocidad, flexibilidad y operación desde la altura aumentaban notablemente las capacidades que tenían los buques para la detección de tráfico, el control de su artillería y la alerta temprana de amenazas distantes, entre otros factores. De allí nacía un comprensible deseo de contar con aviación propia para estos fines y subordinada bajo un solo mando operativo naval.

De hecho, esto no era nuevo. La Armada había entendido tan tempranamente como el Ejército de Chile, la importancia que la aviación estaba teniendo y que llegaría a ser decisiva a futuro en el conflicto moderno. Prueba de ello es que el Ejército creó la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero de 1913, es decir, solamente una década después del primer vuelo de los hermanos Wright y tres años más tarde, la Armada ya enviaba a dicha Escuela un primer grupo de oficiales navales para recibir su instrucción de vuelo.

La Armada de Chile estaba plenamente consciente de la enorme ventaja que el avión representaba para el accionar de sus medios de superficie, por cuanto sus características de velocidad, flexibilidad y operación desde la altura aumentaban notablemente las capacidades que tenían los buques para la detección de tráfico, el control de su artillería y la alerta temprana de amenazas distantes, entre otros factores. De allí nacía un comprensible deseo de contar con aviación propia para estos fines y subordinada bajo un solo mando operativo naval.



Posteriormente, la Armada había desarrollado una Aviación Naval para sus fines operativos propios, primero en Las Torpederas y luego en la Base Aeronaval de Quintero, Servicio cuya trayectoria se vio interrumpida el 21 de marzo de 1930, al unificarse la Aviación Militar con la Aviación Naval para dar origen a la Fuerza Aérea Nacional. Si bien es cierto, la creación de esta nueva Institución de la Defensa respondía e, incluso, se anticipaba acertadamente a los requerimientos de la modernidad, también era un hecho que el mando naval perdía la tuición directa de medios aéreos que habían sido propios y, lo que no es menor, que habían demostrado ampliamente su utilidad para apoyar las maniobras propiamente navales. De allí entonces que había una especial sensibilidad en cuanto se refería al apoyo de las operaciones navales con material de la Fuerza Aérea, elemento del cual el Mando Aéreo estaba plenamente consciente y que trataba de no agudizar innecesariamente. No obstante, como fue el caso de la operación del Comando Costanero, hubo momentos de cierta dificultad que solamente pudieron sobrellevarse gracias al elevado espíritu de los respectivos Comandantes en Jefe y Altos Mandos

Contribuyó a estas divergencias el envío de material anfibio norteamericano que, en algunas oportunidades, venía consignado directamente a la Armada de Chile. Esto dio pie a que se creara o se tratara de mantener, la “Especialidad de Aviación” en la marina, situación que debió ser dirimida al más alto nivel. Al respecto, el Comandante en Jefe accidental, (el titular General Tovarias comenzaba su viaje a Estados Unidos), Comodoro Rafael Sáenz Salazar, realizó una presentación escrita al Ministro de Defensa Nacional, General de División Oscar Escudero Otárola, por Oficio Iª Sección N° 445, del 25 de septiembre de 1943, en el cual exponía:

*Con motivo de la creación del Comando Costanero, se han suscitado ciertas divergencias con respecto a la existencia de la “especialidad de aviación” en la Marina, especialidad ésta que en concepto del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea es contraria al Decreto con fuerza de Ley N° 1.167 del 21 de marzo de 1930.*

*Funda su opinión este Comando en Jefe en que dicho Decreto, que no ha sido derogado, entregó a la Subsecretaría de Aviación, como lo dice expresamente su Art. 2° “todos los asuntos relativos a esos servicios, así como lo concerniente a la aviación comercial y a la industria aeronáutica. Para asegurar ese propósito, dispuso el Art. 3° que el personal, material e instalaciones de aviación, dependientes del Ejército y de la Armada pasarían a depender de la Subsecretaría de Aviación.*

*Se creó así la Fuerza Aérea como Institución independiente, encargada en forma única y exclusiva de todo lo referente a aviación, ya fuera esta militar, comercial o civil. Y esta exclusividad se encuentra corroborada o reforzada en el Art. 5° del mismo Decreto con fuerza de Ley N° 1.167, al decir que la Fuerza Aérea constituirá Unidades de Aviación Naval y Militar de cooperación con el Ejército y con la Armada, agregando que estos elementos deberían ser puestos a disposición de los Ministerios respectivos (vale decir, de las Instituciones respectivas) cada vez que lo soliciten para sus ejercicios o maniobras.*

*La existencia de la especialidad de Aviación en la Marina se aparta de los preceptos de la Ley, ya que ello significa que paralelamente con la Fuerza Aérea pueda haber otra aviación independiente de la primera.*

Luego de comentar otros incisos del Decreto N° 1.167, el Comando en Jefe finalizaba su documento solicitando al Ministro de Defensa que recabara un pronunciamiento de la Contraloría General de la República sobre el tema expuesto. Dicho organismo contralor se pronunció, por Informe N° 35.004, de fecha 8 de octubre de 1943, en los siguientes términos:

*En Oficio Confidencial N° 225 de 30 de Septiembre pasado, US. solicita del suscrito un pronunciamiento en Derecho sobre la legalidad de una “especialidad de aviación” en la Marina, especialmente creada por el Decreto Ministerial N° 7, de 6 de febrero de 1939 y en virtud del cual esa Institución ha iniciado la formación de pilotos y ha adquirido últimamente material aéreo.*

*El Decreto Ministerial a que US. hace referencia no es de aquellos que tienen ese nombre comúnmente en la Administración Pública, o sea, no es un Decreto firmado por el Ministro por orden de S.E. el Presidente de la República, únicos que se tramitan por esta Contraloría General y sobre cuya legalidad ella puede pronunciarse oportunamente. Parece que en el Ministerio del digno cargo de US. se da ese nombre a órdenes internas del Servicio que no son propiamente Decretos y que pueden producir una confusión al tratar de aplicarlos.*

*De todos modos, el Decreto interno a que se ha hecho referencia y que en copia US. se sirve acompañar, al crear la especialidad de Aviación en la Armada y disponer que la Comandancia en Jefe nombrará una Comisión para que estudie y proponga la mejor forma de efectuar los cursos correspondientes a esa especialidad, no ha podido alterar ni modificar lo dispuesto en el DFLN° 1.167 de 21 de marzo de 1930, que fusiona los servicios de aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y de Marina y crea la Subsecretaría de Aviación centralizando en ella, como organismo único, el conocimiento e intervención en todos los asuntos relacionados con la aviación nacional.*

*El Decreto interno a que se ha aludido antes, no puede tener otro alcance que el de inducir, mediante los cursos correspondientes a la especialidad de aviación, a los Oficiales de la Armada a prepararse en una especialidad que pueda permitirles servir de técnicos, en un momento oportuno, en las reparticiones de la marina, tal como hoy existen especialistas en otras ramas de la defensa nacional.*

*Pero el hecho que se creen especialistas de Aviación, no significa que se puedan formar grupos de aviación o unidades de aviación independientes de la Subsecretaría de Aviación. El Decreto interno Ministerial N° 7 no puede alterar lo establecido en una ley. Dios guarde a US. (FDO.) AGUSTÍN VIGORENA R. Contralor General*

Apoyado en este Dictamen de la Contraloría, por Oficio N° 437, del 27 de diciembre de 1943, el Comandante en Jefe General Tovarias solicitó y obtuvo del Ministro de Defensa que se dispusiera la transferencia de la totalidad de los repuestos para material Vought Sikorsky que la Armada mantenía almacenados en sus dependencias de Talcahuano, porque en algún momento se asumió que determinada parte de este material venía destinado a dicha Institución, lo que quedó zanjado con el Informe del organismo contralor.



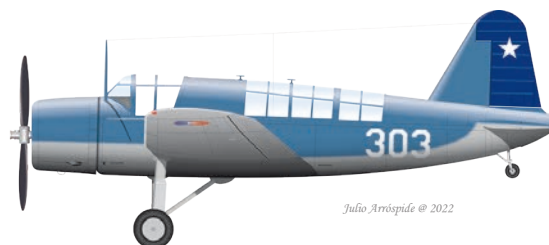
Línea de vuelo de material Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher del Grupo de Aviación N° 2 en la Base Aérea de Quintero a su llegada en 1943. La alta tasa de accidentes de los hidroaviones Arado sería seguida por este material americano, pese a contar con una fluida línea logística (MNAE).

La activación del Comando Costanero marcó el inicio del auge que tomó la Base Aérea de Quintero, constituyéndose por muchos años como la segunda Base principal de la Fuerza Aérea, después de El Bosque. Baste recordar que el material aeronaval que tenía se incrementó luego con los anfíbios Consolidated OA-10A Catalina, de los cuales el N° 405 sería el legendario “Manu-tara”, y que recibió al término de la guerra los aviones de bombardeo North American B-25J Mitchell y los cazas de ataque Republic P-47D Thunderbolt, creándose los Grupos N° 8 y 11, lo cual acreditaba un respetable potencial para la defensa nacional.

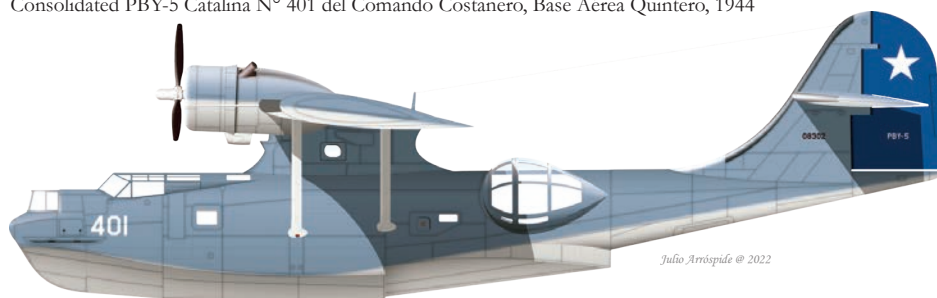
Esta condición se mantuvo hasta 1954, época en que el Grupo N° 8 con su material de bombardeo B-25J y al mando del Comandante de Grupo Carlos Guerraty Villalobos (posteriormente Comandante en Jefe), pasó a asentarse en la recién terminada Base Aérea de Cerro Moreno en Antofagasta, que pasó rápidamente a constituirse en un verdadero bastión aéreo, con una gran concentración de medios de combate. Mereció así llamarse el “Hogar de los centinelas alados del desierto”, leyenda inscrita en su pórtico de entrada, al costado del cual durante décadas se mantuvo como monumento un bombardero Douglas B-26 Invader, que fue el avión que a corto plazo reemplazó a los B-25J que inauguraron dicha Base.

## Hidroaviones, botes voladores y anfibios del Comando Costanero

Vought Sikorsky S2OU-3 Kingfisher N° 303 del Comando Costanero, Base Aérea Quintero, 1945.



Consolidated PBX-5 Catalina N° 401 del Comando Costanero, Base Aérea Quintero, 1944



Consolidated PBX-5A Catalina N° 404, del Comando Costanero, Base Aérea Quintero, 1945.



**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.



#### 4. Comienzos de la “Escuela Norteamericana” en la Fuerza Aérea.

El 21 de mayo de 1943, tres meses después de asumir la Comandancia en Jefe el General Tovarias, el Presidente de la República Juan Antonio Ríos Morales dirigió al país el Mensaje Presidencial en el que los mandatarios chilenos dan cuenta a la Nación del estado del país en Sesión del Congreso Pleno, convocada especialmente para ello. En la ocasión, el Presidente se explayó con mayor detalle sobre los aspectos de la Defensa Nacional, lo cual es comprensible dado que se encontraba en curso la II Guerra Mundial, cuyas repercusiones alcanzaban a todo el planeta y nuestro país no escapaba a ese efecto. Para el registro histórico, se transcriben los aspectos principales en lo que se refiere a la Fuerza Aérea, por cuanto dicho recuento permite formarse una idea de conjunto del nivel en que se encontraba la Institución en ese momento. Esta visión permite visualizar los cambios posteriores que trajo consigo la llamada “escuela norteamericana”, que en esa época estaba todavía en sus inicios.

*Sesión del Congreso Pleno, viernes 21 de mayo de 1943.*

-SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN.

*La Fuerza Aérea, en el transcurso del año 1942, ha continuado desarrollando en forma muy satisfactoria, dentro de sus precarios recursos, los programas de instrucción elaborados por la Superioridad. El Gobierno, compenetrado de la vital importancia alcanzada por la Aviación en el actual conflicto y que cada día es más evidente, ha arbitrado los medios tendientes a aumentar la eficiencia de esta valiosa rama de la Defensa Nacional, dotando a la Fuerza Aérea de algunos nuevos elementos que han permitido mantener el entrenamiento del personal.*

*Existen para el año que se inicia, promisorias esperanzas de obtener, si no todo, por lo menos parte del material de vuelo que necesitan las Unidades para desarrollar los problemas tácticos y estratégicos que las Directivas les señalan y que sólo han podido cumplirse parcialmente por las causas ya anotadas.*

*Durante el presente año, ha sido renovado el contrato con la Misión Aérea Norteamericana, la cual continuará desarrollando los cometidos de instrucción establecidos por los programas elaborados por la Jefatura. Hasta el momento nuestra oficialidad ha asimilado eficientemente las experiencias de estos instructores y los frutos de esta labor son una promisorio realidad.*

*Se ha mantenido adictos aéreos en diversos países americanos y europeos. Mediante la actuación de los primeros se han fortalecido y estrechado los lazos de solidaridad continental,*

*que el Gobierno desea mantener con todos los estados hermanos de América, a la vez que se ha obtenido un significativo progreso de orden profesional por los informes emanados de quienes nos han representado en el extranjero.*

*El Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica ha continuado dispensando en forma muy gentil toda clase de facilidades para que los oficiales de nuestra Fuerza Aérea adquieran en dicho país el conocimiento indispensable del material moderno, para cuyo efecto ha puesto a disposición del Gobierno las vacantes necesarias en diversos establecimientos de instrucción aérea.*

*En el transcurso del período legislativo y haciendo uso de las facultades que concede la Ley N° 7.144, se han concedido por intermedio del Consejo Superior de Defensa Nacional, los fondos que conforme exigencias impostergables han sido necesarios para proseguir los trabajos de la Institución.*

*Cabe hacer presente, que en el mismo lapso, han sido dictadas las Leyes 7.161 y 7.167, por medio de las cuales se regulan los procedimientos para el reclutamiento y ascensos y se otorgan ciertas franquicias.*

*Tiene interés el Gobierno en dotar a la Fuerza Aérea de los establecimientos de instrucción que estén de acuerdo con las modalidades presentes y con las características del material aéreo moderno que tanta eficacia ha evidenciado en el presente conflicto. Actualmente se estudia una nueva ubicación para la Escuela de Aviación (Vuelo Primario y Básico) y la forma de proporcionarle todos los elementos que haya menester para las finalidades perseguidas. Igualmente se estudia la ubicación de otras Unidades Aéreas en las diversas zonas del país que las necesidades tácticas y estratégicas aconsejan.*

*Se mantiene en Estados Unidos de Norteamérica una Misión Aérea, que efectúa todas las adquisiciones que el Servicio de la Fuerza Aérea requiere; el mantenimiento de esta Misión es de indiscutible beneficio para la Institución y para el Erario Nacional, pues el efectuar las compras directamente, sin intervención de los intermediarios, significa ya una positiva economía.*

*El Gobierno del Brasil, siguiendo su política de cordial amistad, ha ofrecido la oportunidad para que algunos Oficiales efectúen cursos de Defensa Antiaérea, y a los cuales se ha recibido y atendido deferentemente, comprometiendo con ello la gratitud de la Fuerza Aérea y del Gobierno de Chile.*

*En el orden profesional se ha dado una nueva estructuración a los servicios, organizando las Brigadas Aéreas necesarias, con lo cual se obtendrá una mayor movilidad de sus elementos y un conocimiento más profundo de las Zonas Aéreas en que se encuentra dividido el país.*

#### INSTRUCCIÓN.

*Durante el año 1942, los señores Oficiales volaron 18.633 horas con una dotación de 210 Oficiales Pilotos, registrándose un aumento de actividades de vuelo de 2.227 horas con respecto al año anterior. (N.E. Un promedio de 88,7 horas por Oficial Piloto.)*

*En la Escuela de Aviación funcionaron normalmente los cursos de Instrucción de Vuelo Primario y Avanzado, más el primer Curso de Cadetes. Este curso tuvo un total de 77 alumnos, integrado por cadetes de la Rama del Aire y de Administración. Todos estos cursos terminaron satisfactoriamente su instrucción conforme los programas establecidos. Se llevaron a cabo, durante el año, cursos de Reentrenamiento Avanzado de Vuelo para Oficiales de Planta en aviones North American, bajo la dirección inmediata de la Misión Aérea Norteamericana, habiéndose perfeccionado 98 Oficiales.*

*Durante el año se efectuaron numerosos raids, tanto al norte como al sur del país, por los cursos de Instrucción que funcionaron en la Escuela de Aviación y Grupo N° 4. Asimismo, se efectuaron ejercicios diurnos y nocturnos de prácticas de combate, cooperación a fuerzas terrestres y navales. En estos ejercicios se aplicaron los conocimientos que sobre navegación instrumental ha adquirido la casi totalidad de los pilotos.*

*También se incrementó el número de especialistas, tanto de Oficiales como de Tropa y al efecto funcionaron cursos de especialistas en Comunicaciones, de perfeccionamiento de mecánicos y de radiotelegrafistas. Todos ellos se desarrollaron en forma satisfactoria y con buenos resultados. En los Grupos 2 y 4 se desarrollaron cursos rápidos de Observadores Aéreos, integrados por Oficiales de Ejército. Sus resultados, del mismo modo que los otros cursos, fueron muy satisfactorios. El Grupo de Defensa Antiaérea instruyó 300 conscriptos.*

#### PRESUPUESTO.

*Como los \$ 68.111.627 consultados en la Ley de Presupuestos para 1942, resultaron insuficientes, no obstante la economía que se imprimió en todos los servicios, hubo de solicitarse un suplemento de \$ 6.921.000 para la atención de diversos gastos impostergables.*

*Los planes de instrucción y abastecimiento de la Fuerza Aérea están subordinados a los medios económicos que se disponga, por lo cual, si los consultados este año no bastan para estos fines, el Gobierno someterá a vuestra consideración las medidas necesarias que permitan obtener los medios suficientes para que esta importante rama de nuestras Instituciones Armadas pueda desarrollar sus actividades con la mayor eficiencia y provecho.*

#### CONSTRUCCIONES.

*Durante el período legislativo se ha dado un vivo impulso a las construcciones para los diversos Servicios de la Fuerza Aérea, y considerando que el programa a desarrollar mediante los fondos especiales de la Ley N° 7.144 y los del Presupuesto Ordinario exigían una labor ardua para el escaso personal técnico, se ha procedido a la contratación de varios ingenieros, arquitectos y dibujantes, que proyectan activamente los trabajos de mayor urgencia para la Institución.*

*Dentro de las obras de mayor importancia ya en plena labor, merecen destacarse entre otras, las siguientes:*

*a) Terminación de la población para Suboficiales y Tropa y construcción de una pista de concreto para el Grupo de Aviación N° 2.*

*b) Construcción y reparación de pabellones para el Curso de Cadetes de la Escuela de Aviación.*

*c) Construcción de pabellones para alojamiento y comedor para el Grupo de Defensa Antiaérea. (N. del E.: entonces en la Guardia N° 4-El Bosque)*

*d) Construcciones varias de la Escuela de Especialidades.*

*e) Construcción población para Suboficiales y Tropa en la chacra Tantauco, para la Base Aérea El Bosque.*

*Se encuentran en estudio, el arreglo y prolongación al sur del aeródromo de El Bosque; construcciones para la ubicación del Grupo de Aviación N° 7 en Antofagasta y Base en Mejillones; construcción de casas en los aeródromos de Arica, Barriles, Cerro Moreno, Chañaral y El Belloto.*

#### COMUNICACIONES.

*El Servicio de Comunicaciones de la Fuerza Aérea ha funcionado con regularidad y su organización y explotación ha permitido cursar, con la urgencia necesaria, todas aquellas comunicaciones que las Unidades de la Institución necesitan conocer de inmediato, como: movimiento de aviones, estados meteorológicos, etc.*

*Los aviones de la Fuerza Aérea han tenido la debida atención radiotelegráfica en vuelo, condición indispensable para la seguridad del tráfico aéreo sobre el territorio. Se han efectuado nuevas instalaciones radiotelegráficas en diferentes aeródromos, a fin de satisfacer las mayores necesidades correspondientes a un mejor servicio. Igualmente, se han inaugurado radioestaciones en aeródromos*

*o regiones que antes no contaban con estos servicios. Sin embargo, se está aún muy lejos, por falta de material, de disponer de la red mínima indispensable.*

*La Fuerza Aérea, con la radioestación que tiene instalada en Magallanes, ha continuado sirviendo eficientemente el servicio radiotelefónico público que, en conexión con la Compañía de Teléfonos de Chile, une a este territorio con el resto del país y el extranjero, cobrando tarifas especiales reducidas a fin que esta alejada zona disponga de comunicaciones fáciles y baratas.*

*Han funcionado cursos para instruir a personal de Oficiales en la especialidad de Comunicaciones y para formar y preparar nuevos radiotelegrafistas.*

#### FOTOGRAMETRÍA.

*El Departamento de Fotogrametría, continuando en su labor de efectuar levantamientos aéreos de algunos sectores de nuestro país, que solicitan diversas reparticiones fiscales o semifiscales, ha efectuado trabajos de bastante importancia nacional, como ser: el levantamiento de un sector en las inmediaciones del Lago Puyehue y otro sector entre la Quebrada de Huaquén y la ciudad de La Serena, ambos solicitados por la Dirección General de Obras Públicas y que tiene por objeto el estudio de un camino internacional entre Chile y Argentina, y el de la carretera Panamericana dentro del sector que se nombra respectivamente. La Dirección de Caminos ha expresado a la Fuerza Aérea las importantes conclusiones a que ha llegado mediante el estudio estereoscópico de las vistas aéreas consecutivas, mediante el cual se ha podido hacer el estudio de la red caminera, sin necesidad de efectuar largas y costosas exploraciones en el terreno, estudios que se han hecho desde la oficina con gran acierto y rapidez y con la justa apreciación de las dificultades y bondades que permite a este organismo poder aumentar sus obras y acelerar el ritmo de trabajo de las mismas.*

*También se ha efectuado el levantamiento de pequeños sectores de algunos ríos (Aconcagua y Teno), para la Sección Vías Fluviales de dicha repartición y según datos proporcionados puede considerarse que, por el procedimiento aerofotogramétrico, se disminuye en veinte veces el costo y duración de un levantamiento de esta índole.*

*Este departamento en íntima colaboración con el Instituto Geográfico Militar, efectúa el levantamiento de la Carta del país por medio de la aerofotogrametría, procedimiento que permite la obtención de los detalles que deben consignarse en ella. Por otra parte, en el orden profesional, la fotografía aérea permite la ubicación de objetivos militares, cuya importancia puede ser decisiva en determinadas circunstancias, como ha quedado plenamente demostrado en la actual conflagración.*

#### AERÓDROMOS.

*Quedan aún varios aeródromos que no cuentan con las construcciones e instalaciones necesarias que permitan una eficiencia de sus servicios más de acuerdo con las exigencias que corresponden a un aeropuerto o aeródromo público, dado el progreso que ha alcanzado especialmente la aviación de transporte, pues no existen, en algunos de ellos, elementos tan indispensables como radioestación, hangares, pabellón de oficinas y casa de habitación para el personal. Sus pistas de aterrizaje no reúnen las condiciones de resistencia y longitud que exigen las actuales aeronaves de transporte.*

*Se efectúan estudios sobre el particular, a fin que con los fondos de la Ley N° 7.144, se solucionen estos problemas, que el Supremo Gobierno estima imprescindible resolver cuanto antes, pues el empleo de estos aeródromos es también de gran utilidad para la Fuerza Aérea. Se ha autorizado el funcionamiento de los aeródromos públicos de El Boldo y Hualpencillo, de las ciudades de Canquenes y Concepción, respectivamente, pertenecientes a la Línea Aérea Nacional; asimismo, el de los aeródromos privados de los clubes aéreos de Los Andes y Rancagua, en los alrededores de dichas ciudades.*

#### AVIACIÓN COMERCIAL.

*En lo que respecta a la Línea Aérea Nacional, esta empresa estableció un servicio expreso rápido Santiago – Arica y Santiago – Iquique, respectivamente, dada la gran demanda de pasajes*

*que hoy existe por la escasez de medios de transporte marítimo. Se espera que esta empresa nacional incremente el número de aeronaves que hoy dispone con nuevas adquisiciones que gestiona en los Estados Unidos de Norteamérica.*

*Esta línea ha mantenido con regularidad el servicio Santiago – Concepción, haciendo escala en Cauquenes. La empresa extranjera Pan American Airways Inc. ha mantenido en forma regular sus servicios, incrementándolos con nuevos itinerarios. Con fecha 6 de septiembre de 1942, inauguró el servicio de Antofagasta – Salta. La Air France ha solicitado la autorización para reanudar el servicio de Santiago – Buenos Aires, el cual ha estado suspendido desde el 4 de julio de 1940.*

#### AVIACIÓN DE TURISMO.

*A pesar de no contar aún los clubes aéreos del país con el material suficiente para los cursos de Pilotaje y el entrenamiento de sus pilotos, el entusiasmo de sus miembros no ha decaído un instante, funcionando con regularidad los cursos de los clubes aéreos de San Felipe, Los Andes, Valparaíso, Santiago, Rancagua, Curicó, Chillán, Concepción, Temuco, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas, lo que ha permitido conceder en este último año el brevet de Piloto de Turismo a cerca de 60 candidatos.*

*El Club Aéreo de Chile mantiene aún los fondos concedidos por la Corporación de Fomento para la adquisición de aviones, los que no han podido invertir por no haber conseguido el permiso de exportación; igualmente, los fondos de la colecta “Alas para Chile”, se encuentran depositados en Estados Unidos de Norteamérica para hacer las adquisiciones de material para los cursos especiales que se organizarán en el país; pero, debido a los motivos mencionados, no se ha logrado obtenerlos aún, a pesar de las numerosas gestiones que la Fuerza Aérea ha hecho.*

*Sin embargo, se continúan las gestiones, que seguramente tendrán pleno éxito, para la adquisición de aviones Aeronca, en reemplazo de los aviones Piper, primitivamente solicitados y cuya entrega no ha podido obtenerse por las necesidades propias de este material por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica.*

#### COOPERACIÓN CON EL EJÉRCITO Y LA ARMADA.

*Objetivo primordial de la Institución ha sido satisfacer dentro de sus posibilidades, las peticiones que, en este aspecto, le han sido solicitadas por el Ejército y la Armada, lográndose en parte esta finalidad, mediante el entusiasmo y decidido espíritu de comprensión entre todas las Fuerzas Armadas, que han comprobado el espíritu de sacrificio que ha imperado en la Fuerza Aérea, para cumplir las misiones encomendadas, a base de sus escasos elementos.*

*Sin embargo, es plausible dejar constancia, que con este espíritu de armonía, digno de encomio, se han realizado ejercicios de cooperación que han satisfecho plenamente las finalidades perseguidas, y si sus resultados no rindieron las exigencias profesionales que indicaban sus programas quedó de manifiesto que ello se debió exclusivamente a la falta de aviones adecuados a las circunstancias.*

*Mi Gobierno está decidido a remediar estas deficiencias de material a muy corto plazo y colocar, así, a la Fuerza Aérea de Chile, en la real y verdadera posición que le corresponde en la Defensa Nacional.*

Hay varios aspectos sobre el estado de la Fuerza Aérea que pueden destacarse de esta cuenta del Presidente de la República, necesariamente sucinta sobre este tema, atendido el hecho que debía referirse a la totalidad de la Administración Pública.

Se advierte, por ejemplo, la clara percepción del importante rol que le estaba correspondiendo a la Fuerza Aérea, servicio creado hacía solamente doce años, en las tareas de la Defensa Nacional. Esto se percibe cuando el Primer Mandatario se refiere al aspecto presupuestario, en el cual informa que tuvo que suplementar fondos a la Institución para gastos impostergables y su planteamiento en el sentido que, si los planes de instrucción y abastecimiento así lo demandaban y no eran suficientes, estaba dispuesto a solicitarlos al Congreso.



Esto habla sin dudas, del progresivo convencimiento que se estaba teniendo a todo nivel, y más aún en momentos de real situación bélica como entonces, del importante rol de la Fuerza Aérea en un conflicto y de los beneficios que traía el apoyarse en la tercera dimensión, la altura, tanto para fines de defensa como de desarrollo del país. Hay una mención específica al respecto, al mencionarse la labor de la fotogrametría aérea, tanto para fines de desarrollo vial y fluvial, como también para la ubicación exacta de potenciales blancos militares.

Puede verse también la forma en que la Fuerza Aérea manifestaba su impronta institucional en pro de la integración del país, esta vez en otra de las facetas de su múltiple accionar, como las radiocomunicaciones. La Institución había ido desarrollando paulatinamente desde su creación su red radiotelegráfica, para comunicaciones y navegación, de manera que se acrecentara la seguridad de los vuelos. Junto con ello, fue instalando comunicaciones radiotelefónicas, más acordes con la velocidad y rapidez requeridas para las operaciones aéreas.

Tempranamente en 1932, y concordante con la llegada de los modernos trimotores Ford AT-5C para la Línea Aérea Nacional, que en ese entonces era operada por la Fuerza Aérea, se había completado una red básica de telecomunicaciones, por cuanto estos aviones traían a bordo avanzados equipos de comunicaciones. Esta red fue diseñada por el Capitán de Bandada Gustavo Pinto Sepúlveda, quien especificó los transmisores y receptores que se necesitaban para montar una radio estación. Este equipamiento se adquirió en el extranjero y permitió formar durante la década de los 1930, las estaciones de El Bosque, Portezuelo en Antofagasta, Tuquí en Ovalle, Chamonate en Copiapó, Los Cóndores en Iquique y El Buitre en Arica. Hacia el sur se instalaron estaciones en Maquehue en Temuco, Chamiza en Puerto Montt y Bahía Catalina en Punta Arenas. A esta última se refiere el Presidente Ríos, destacando que la radio estación Fuerza Aérea en Magallanes apoyaba a la compañía comercial, de manera que nuestros compatriotas australes pudieran comunicarse con el resto del país de manera más fácil, barata y rápida.

Cada radio estación estaba equipada con un transmisor y un receptor, ambos de marca Marconi, en frecuencias bajas y contaban además con una línea telegráfica de Telégrafos del Estado y un empalme telefónico con la Compañía de Teléfonos de Chile. Para su operación contaban con un sistema de antenas L trifilar para transmisión y L para recepción, un grupo motor generador para asegurar la continuidad de las transmisiones y un conjunto de baterías especiales de 110 V.

Ya en esa época se visualizaba también, como se menciona en el mensaje, la necesidad de que un país angosto y de gran longitud como el nuestro, dispusiera de una infraestructura de aeródromos que facilitara la comunicación e integración de sus habitantes a través del medio aéreo. Las Bases Aéreas y sus pistas constituyen una infraestructura que, teniendo un costo importante, son de muy larga vida y requieren de grandes extensiones de terreno, por lo que su construcción debe efectuarse con la debida oportunidad, visión de conjunto y de futuro. Consecuentemente, la Fuerza Aérea impulsaba iniciativas en este sentido, plenamente consciente que su efectividad operacional depende fundamentalmente de la disponibilidad permanente y equilibrada de tres factores: aviones, pistas y personal apto y entrenado, todos ellos con un acelerador constante que es la tecnología.

Los aviones y el personal son dinámicos en el tiempo; en cambio, el factor pistas es el de mayor inercia, ya que su vida útil se extiende por muchas décadas y es un elemento central en la planificación estratégica, aun cuando no esté siendo operado permanentemente a su plena capacidad. Lo importante, dado el tiempo que toma su habilitación, es que esté disponible cuando y donde se necesita. Bajo este concepto, se entiende en toda su dimensión la anticipación y especialmente la convicción de las autoridades de la Fuerza Aérea, al llevar adelante obras de infraestructura tan importantes como la Base Aérea de Cerro Moreno, en ese entonces recién en sus comienzos y que, en pleno siglo XXI, continúa siendo una de las columnas más importantes de la arquitectura estratégica institucional.

Otro vector importante de progreso aeronáutico para el país que impulsaba la Fuerza Aérea en esos años está mencionado en breves líneas en este Mensaje. Se refiere a los clubes aéreos que, desde 1930, la institución apoyó con singular decisión e identidad, al punto que por muchos años era norma que, al graduarse los pilotos civiles como tales, eran investidos a la vez como oficiales de la Reserva Aérea de Chile. Una de estas actividades de fomento a la aviación civil fue la colecta nacional “Alas para Chile”, que se alude en el texto presidencial y que, finalmente, se traduciría en un valioso aporte de máquinas a distintos clubes aéreos del país. Esto, sumado al aporte de oficiales pilotos como instructores y suboficiales como mecánicos a los clubes aéreos, facilitó su desarrollo hasta que pudieron volar con alas propias y en su plena madurez.



Uno de los aviones Fairchild PT-19, con motor lineal, entregados a los Clubes Aéreos, los cuales junto a aquellos obtenidos con el producto de la colecta “Alas para Chile” contribuyeron a darle un poderoso impulso a los Clubes Aéreos del país. Una familia se fotografía delante del Fairchild PT-19B CC-KHE, N° 0067 (42-82869) del Club Aéreo de Chillán, circa 1947. (Vía Julio Arróspide R.)

Junto con los aspectos mencionados, se aprecia claramente en la intervención del Presidente Ríos el relevante papel que, para la Institución, estaba desempeñando la Misión Aérea Norteamericana, que fue el organismo que canalizó los acuerdos entre los gobiernos de ambos países, en los aspectos de material e instrucción aérea. A continuación se examinará su actividad durante aquellos años de la Segunda Guerra Mundial, el efecto que tuvo su aporte en la Fuerza Aérea de Chile y, en general, los pormenores de esta relación aérea chileno-norteamericana, que se inicia en la década de los 1940 y que marcaría lo que en su conjunto se puede denominar “la escuela norteamericana”, bajo el mismo criterio con que se identificó en el Tomo Primero a la “escuela francesa” y a la “escuela inglesa”, en los comienzos de la aviación militar chilena.

Se recordará de sus comienzos que dicha Misión llegó a Chile en 1940, formada por tres Oficiales del Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano (todavía no se creaba la Fuerza Aérea de los Estados Unidos), el Coronel Omer. O. Niergarth, el Coronel Robert Burns y el Teniente Joe Kelly; quienes fueron reemplazados en 1943 por el mayor William Lane, procedente del frente de combate en Filipinas, Java y Australia, el mayor Wilson T. Jones, de la Zona de Defensa Aérea del Canal de Panamá y el Caribe, y el Capitán Ted Lawson, uno de los integrantes del histórico raid de bombardeo a Tokio. Dicho raid fue liderado por el Coronel James Doolittle, quien años antes había sido uno de nuestros distinguidos visitantes en la Base Aérea El Bosque.

Al igual que sus antecesores, los nuevos integrantes de la Misión eran contratados por el Gobierno de Chile y recibían sus sueldos a través de la Fuerza Aérea. Para esta nueva dotación se les fijaron los siguientes emolumentos mensuales a un tipo de cambio de \$31 chilenos por dólar, según consta en Oficio Confidencial N° 8, de 19 de enero de 1943, firmado por el Director de Contabilidad, Comandante de Grupo contador Roberto Rotger Wyllie a la Comandancia en Jefe: para el Jefe de la Misión US\$ 3.725, al Primer Oficial US\$ 2.975; al Segundo Oficial US\$ 2.600 y al Suboficial US\$ 1.668.

En la perspectiva de sus primeras etapas, debe destacarse que, a pesar de tan reducida dotación, la acción de esta Misión tuvo efectos muy importantes en la Fuerza Aérea. Ello se debió a que, en lugar de tener contacto directo con la Escuela de Aviación, o con los pilotos militares o civiles, lo que habría diluido su acción y le habría restado eficacia, se entendieron directamente con el Alto Mando para los aspectos organizacionales y logísticos, y con los instructores de vuelo, para los aspectos operativos. Fue a través de estos últimos entonces, que transmitieron su experiencia

personal y las enseñanzas de la guerra en curso, en la cual ellos mismos habían estado participando. De esta forma, los instructores chilenos recibían estas enseñanzas o el conocimiento del nuevo material de vuelo y eran ellos quienes las presentaban a sus alumnos, con el consiguiente efecto multiplicador.

Para recordar los procedimientos y material de vuelo que se venían empleando aproximadamente desde 1936 y que luego cambiarían con los métodos norteamericanos, se transcribe una apreciación sobre los primeros de quien fuera el Coronel de Aviación Diego Aracena González, quien como piloto participó activamente en ambas épocas:

*La formación de un piloto se iniciaba el primer año, en la Escuadrilla de Instrucción de la Escuela de Aviación. Allí se le enseñaban las maniobras básicas del vuelo, luego de las cuales venían las fases de acrobacia y de vuelo en formación, para terminar con prácticas de navegación, todo ello en material Gipsy Moth (inglés) y Focke Wulf Fw- 44 (alemán).*

*El segundo año correspondía a la Escuadrilla de Aplicación, en que el alumno realizaba sus horas de transición para quedar volando el Avro 626, un monomotor biplano, en tándem, equipado con un motor Cheetab, de 220 HP que le permitían una velocidad de crucero de 180 km/hora. El piloto al mando iba en el asiento delantero, detrás había otro para el instructor y existía todavía un tercer lugar, a cabina abierta, para quien se desempeñara como observador artillero, navegante, bombardero o fotógrafo.*

*Concluida la fase de transición, los alumnos se constituían en “equipos de vuelo”, cuya composición era voluntaria y en los cuales se turnaban para los efectos de las diferentes funciones que debían realizar a bordo del avión. La primera etapa de aplicación se dedicaba a los vuelos de reconocimiento aéreo, fase en que se daba especial importancia al levantamiento de croquis de determinados parajes en que se requería mayor detalle del que mostraban las cartas para uso de fuerzas terrestres. Esta práctica se complementaba con la toma de fotografías verticales y laterales (oblicuas).*

*A continuación venía la instrucción de bombardeo, que se iniciaba con prácticas de corridas en seco. Para este efecto existía en tierra una bóveda cubierta con una semiesfera de concreto, en cuyo centro había instalada una lente gran angular de excelente calidad. Justamente debajo de esta lente, había una mesa sobre la cual se colocaba un pliego de papel, en el cual estaba dibujado un punto central, que representaba el lugar en que debía impactar la bomba, del cual salían varios radiales. Cuando el avión iniciaba su corrida de bombardeo, aproximándose desde uno de estos radiales, su sombra se proyectaba sobre la hoja de papel, cuya figurita era marcada por un alumno con un lápiz. Cuando el bombardero anunciaba el lanzamiento de la bomba, ello se marcaba en forma precisa y luego, por un sencillo cálculo, se determinaba su exactitud. La comunicación era telegráfica, en alfabeto Morse y la señal de lanzamiento consistía en una sola señal continua.*

*Mientras tanto, en el aire, el piloto seguía las instrucciones de su bombardero, el cual se servía de una anticuada pero excelente mira inglesa, marca Whimperis, dándole las indicaciones para la altura y las correcciones de la deriva. El trabajo del equipo en el avión era sumamente acuciante, por cuanto todos sabían que en tierra estaba quedando registrada exactamente su trayectoria y puntería. Todo esto correspondía al bombardeo horizontal. Completaba esta instrucción el bombardeo en planeo, llamado también “en picada” para el cual se utilizaban bombas de yeso, de 25 libras, que despedían una polvareda muy visible en el momento del impacto.*

*Terminada la etapa de bombardeo, se impartía la instrucción de tiro de “capot” y la de torrecilla. Para la primera, el piloto apuntaba sirviéndose como guía de la nariz del avión. Al comienzo se utilizaba la “cine-ametralladora”, una cámara filmadora con aspecto de ametralladora, cuyas tomas demostraban los logros del ejecutante. La mira era muy primaria y la corrección del tirador era calculada más instintiva que técnicamente. Una vez lograda la suficiente habilidad, la cámara se reemplazaba por una ametralladora fija emplazada sobre el capot del avión.*

*En cuanto al tiro de torrecilla, éste se realizaba con una ametralladora ubicada en el ya mencionado tercer lugar del avión, operada por uno de los miembros del equipo. Como se dijo, la*

*comunicación con tierra era telegráfica, para lo cual el ocupante de la tercera cabina dejaba caer una antena provista de una bola metálica, la cual no había que olvidarse de recoger, enrollándola antes de aterrizar. Para el enlace con fuerzas terrestres, se lanzaban desde baja altura mensajes escritos, dentro de tubos metálicos frenados por un pequeño paracaídas.*

*Para recoger mensajes desde el avión, en tierra se levantaban dos varas separadas entre sí que sostenían una cuerda en que estaba prendido el escrito. El piloto, volando a baja altura y a mínima velocidad, dejaba caer un gancho que agarraba aquella cuerda, y el observador que viajaba en la tercera posición la recogía, tomaba el parte y lo colocaba en un tubo de aluminio para dejarlo caer en el punto de destino que fuera necesario. Esta maniobra, muy útil en tiempos que no se disponía de radiotelefonía en los ejercicios y maniobras, se llamaba “garreo de partes”.*

En la época de este relato, comienzos de la década de los 1940, la instrucción en la Fuerza Aérea de Chile tenía como uno de sus objetivos principales el apoyo a las fuerzas de superficie, teniendo el combate aéreo una connotación menor. Debe recordarse al respecto, que la aplicación más espectacular y efectiva del poder aéreo en esa época, había sido el concepto del blitzkrieg, novedosa combinación de aviones y blindados en ataques terrestres a gran velocidad, aplicada por los alemanes al comienzo de la guerra con singular éxito. No obstante, el combate aéreo también probó tener un carácter vital para un país, como vino a ocurrir en el caso de la “Batalla de Inglaterra”, que fue el siguiente suceso aéreo importante de aquella guerra. Ambos conceptos representan perspectivas muy diferentes del empleo del avión, en el primero como arma auxiliar a las fuerzas terrestres y en el segundo, como arma aérea en sí enfrentada a un oponente similar.



El combate aéreo tuvo una de sus más altas expresiones durante la Batalla de Inglaterra (1941). Esta pintura refleja un combate entre un “Spitfire” inglés y un “Messerschmitt” alemán (Óleo de Steven Heyen “Late in the day”: Spitfire Mk.1A pilotado por el oficial piloto Edward Brian Bretherton Smith del escuadrón N° 610, derribando un Messerschmitt BF-109Es a mediados de 1940).

De allí que la llegada del material norteamericano, la inminencia de las hostilidades que llevaron a la IIª Guerra Mundial y el trabajo de la Misión Aérea Norteamericana, fueron factores determinantes en el decisivo cambio que experimentó la Institución, particularmente en los aspectos doctrinarios, operativos y logísticos, que iban a marcar por muchos años su quehacer. Las nuevas enseñanzas encontraron un campo realmente fértil en los aviadores chilenos, incentivados por la novedad y vigencia de ellas. Al respecto, es interesante consignar las declaraciones del Coronel Niergarth a la Revista “Zig-Zag”:

*La Escuela de Aviación de Chile tiene programas de estudio similares en todo a los que tienen los grandes centros de entrenamiento aéreo en los Estados Unidos. Cada Cadete de Aviación y cada Oficial de la EACH aprovecha ampliamente la experiencia obtenida por la aviación norteamericana en 20 años de desarrollo pacífico y en 21 meses de constante y dura lucha.*

*Cada vez que es derribado un Zero o un Messerschmitt; cada vez que caen bombas sobre Berlín, Essen o Salamaña; cada vez que se pierde un avión norteamericano, las enseñanzas derivadas de la victoria o de la derrota se incorporan al caudal de conocimientos de la aviación estadounidense y poco después son estudiadas en los centros de entrenamiento de Randolph Field y en El Bosque.*

Fue muy beneficioso para Chile tener acceso a estas experiencias de guerra sin involucrar medios directamente en el conflicto; como también fue ventajoso para nuestros pilotos recibir esta formación teórica y práctica, mientras ellos se encontraban en su plena vigencia operativa y en los comienzos de sus carreras. Esta preparación les permitió también ejecutar el traslado en vuelo del material aéreo que Estados Unidos le entregó a Chile, bajo los términos de la Ley de Préstamos y Arrendamientos (Lend and Lease), con relativamente pocos inconvenientes y pérdidas, considerando las distancias recorridas y tratándose de monomotores en su mayoría. Más adelante en el texto, dentro del resumen de los accidentes ocurridos en la época, se incluyen aquellos relativos a estos traslados.

Con mucha razón entonces, el Coronel Niergarth le manifestaba al medio ya citado, su opinión sobre los pilotos chilenos, que conoció muy de cerca desde su llegada al país en 1940:

*No hace falta que yo los alabe; acaban de traer al país un número considerable de aviones norteamericanos, atravesando las regiones más difíciles del globo. Eso no es, indudablemente, un vuelo de tipo elemental. Los chilenos aprenden rápidamente y son sumamente hábiles para aplicar lo aprendido.*

*Y lo mismo, en otra escala, puede aplicarse a la aviación civil. Creo que con la llegada de los aviones de entrenamiento recientemente entregados a los clubes aéreos, espera un brillante porvenir a la aviación civil chilena.*

Los inicios de la década de los 1940s se vieron marcados por una paulatina intensificación de la actividad aérea, como resultado del incremento del material de vuelo y los mayores requerimientos hacia la Institución. Es así como este incremento se observa claramente al comparar los tres primeros años de esta década:

Año	Horas de Vuelo
1941	16.406
1942	18.633
1943	21.730

Para responder a estas mayores demandas, tuvo que aumentarse considerablemente la instrucción y formación de nuevos pilotos, lo que llevó incluso a efectuar dos llamados en el año a postulantes para Cadetes en la Escuela de Aviación, (“marcianos” y “junianos”) por los meses en que ingresaron a la Escuela. Por otra parte, y debido también a esta creciente necesidad de emplear a todos los Oficiales en actividades operativas, hubo de cerrarse temporalmente la Academia Aérea que había comenzado sus funciones en 1937.

Dentro de esta creciente actividad operativa, ocurrieron diversos accidentes, tanto durante el traslado de aviones desde Estados Unidos a Chile, como también en el territorio nacional, incluidos algunos de la Línea Aérea Nacional, cuyos lazos con la Fuerza Aérea eran todavía bastante estrechos. En términos generales, puede señalarse este período como de dulce y de agraz para la aeronáutica nacional, con un creciente ritmo de progreso, por una parte, pero con varias pérdidas humanas y de material, por otra, que suelen ser el costo de estos avances.

El año 1943 comenzó con la caída del avión Potez (LAN-Jacobs) N° 2 de LAN, el día 18 de enero piloteado por Francisco Larraín Perú, en su vuelo de itinerario entre Santiago e Iquique, llevando seis pasajeros a bordo: José Bitelmann Filkestein, ingeniero argentino; Cecilia de Marcó, chilena; Adriana Marcó Elberg (seis años) chilena; Luis Lazarovich Hausfater, empleado austriaco; María Altagracia Gutiérrez, estudiante boliviana; y Jaime Font Barriga, industrial español. El aparato cayó al mar a una milla al oeste de la caleta Quebrada Honda, entre La Serena y Vallenar, alrededor del mediodía, aparentemente dentro de una espesa neblina baja y no se encontraron sobrevivientes.



En la fotografía, el Potez N° 1 de la Línea Aérea Nacional, aterrizado en Los Cóndores, modelo similar al Potez N° 2, accidentado en la caleta Quebrada Honda, cerca de La Serena, en donde perdió la vida su piloto Francisco Larráin Peró. (LAN)

Con este infortunado suceso, la Línea Aérea Nacional perdía un notable récord, como era el no haber tenido accidentes desde 1937, el último de los cuales, por lamentable coincidencia, le había ocurrido también a un avión Potez, el N° 5, pilotado por el Teniente Eduardo Arndt Brieva, el día 26 de marzo de 1937, que se estrelló a 30 km de Tacna (Tomo II, pág.699). El impacto que significó para la empresa este nuevo accidente en cuanto a su imagen puede visualizarse mejor examinando algunas cifras de su exitosa actividad durante el quinquenio anterior, habiendo volado en ese lapso casi cinco millones de kilómetros.

Año	Kilómetros recorridos	Pasajeros	Carga (kg)
1938	590.671	3.701	21.159
1939	670.961	3.174	14.433
1940	571.455	2.574	15.614
1941	1.031.476	7.891	29.681
1942	1.396.890	15.178	37.255

Cuatro días después, el 22 de enero de 1943, el DC-3A-399 matrícula NC33645 de Pan American Grace Airways (Panagra) había despegado en la mañana desde Los Cerrillos rumbo a Lima, realizando las escalas previstas en Antofagasta, Arica y Arequipa. Después de despegar a las 14:10 desde Arequipa rumbo al aeropuerto de Limatambo, en la capital peruana, donde debía llegar a las 17:10, se perdió su rastro después de su última llamada radial a las 15:00 a la cuadra de Ocona, 40 km al norte de Camana. El avión se encontró dos días después, estrellado contra el cerro Huayuri Grande, dentro de la provincia de Caraveli, Departamento de Arequipa, falleciendo diez pasajeros y los cuatro tripulantes. Se salvó herido el ciudadano inglés Alfred Howard, de 26 años, quien hizo desde tierra las señas que permitieron ubicar los restos. Entre los pasajeros fallecidos estaba el joven chileno Claudio Planet, hijo del ex Canciller Antonio Planet, que se dirigía a seguir la carrera de Derecho en la Universidad de Georgetown.

Los directivos de Panagra no descartaron la posibilidad de sabotaje, recordando otros desperfectos serios, aunque sin víctimas fatales, que sufrieron dos aviones de la empresa, entre los días 17 y 24 de enero. Ambos llevaban correos diplomáticos norteamericanos con importantes despachos y este hecho se relacionó con una denuncia pública en la prensa de Montevideo, en el sentido que agentes de Berlín transmitían información constante sobre el movimiento de las líneas comerciales norteamericanas.

El martes 29 de marzo de 1943, a las 09:40 horas, nuevamente la desgracia golpeó a la Línea Aérea Nacional, cuando otro avión Potez, esta vez el N° 4, pilotado por David Viveros Carrasco, ex Oficial de la Fuerza Aérea, se precipitó a tierra en la quebrada de Trujillo, en el pueblo de Quilitapia, a 26 km de Combarbalá. Llevaba cinco pasajeros, todos chilenos: Santiago Mínguez Pérez, comerciante; Enrique Fresno Hübner, ingeniero; Aída de Mediano, dueña de casa, José Sfeir Morduj, estudiante y Raúl García Miranda, ingeniero. Tanto por declaraciones de testigos como por el hecho de haberse encontrado un ala aproximadamente a 200 m del resto del avión, la causa del accidente habría sido precisamente el desprendimiento de su ala derecha.

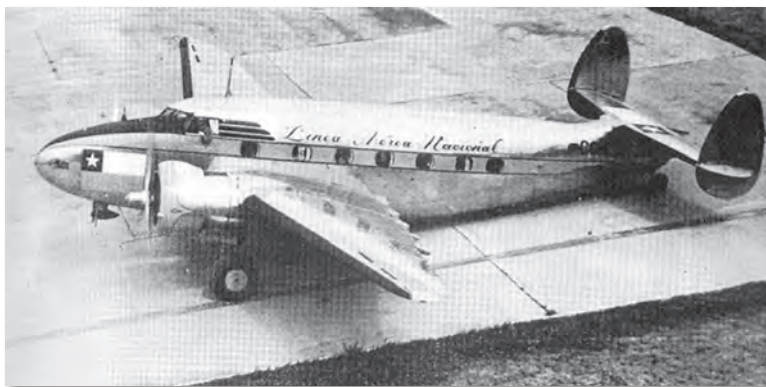


Piloto David Viveros Carrasco.

La relación del piloto Viveros con la Línea Aérea Nacional databa de los tiempos en que los oficiales de la Fuerza Aérea operaban los aviones de dicha Empresa, situación que se prolongó desde su creación en 1929 hasta 1937, lapso que le tomó a la LAN poder formar sus propios cuadros de pilotos. Entre estos últimos se contaron varios Oficiales de la Fuerza Aérea, que escogieron la vida de piloto comercial, siendo Viveros uno de ellos, en tanto que otros regresaron a la Institución. Además de sus servicios en Chile, se había alistado en las filas del Ejército boliviano durante la Guerra del Chaco, como instructor de la Escuela Militar de Bolivia, tenía estudios de Ingeniería Civil y de Derecho; y era reconocida su pericia y experiencia como piloto.

El impacto que causó este accidente, el segundo de la Línea Aérea Nacional en menos de tres meses y con el mismo tipo de avión, determinó que el Presidente de la República don Juan Antonio Ríos Morales, dispusiera que la Fuerza Aérea instruyera una Investigación Sumaria, a cargo de un Oficial ad-hoc, para determinar las causas y responsabilidades de lo ocurrido, nombrándose Fiscal al Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui para instruirlo. Por otra parte, el mismo Presidente de la República quiso dar simultáneamente una muestra pública de confianza a la Línea Aérea Nacional y fue así como el martes 13 de abril, realizó un vuelo de una hora y veinte minutos en un avión Lockheed de la Empresa, desde La Serena hasta Los Cerrillos, acompañado de su esposa, señora Marta Ide de Ríos, dos Ministros y los Edecanes de la Presidencia, en condiciones meteorológicas desfavorables. Incluso, para hacer más notorio su gesto, pidió al piloto Héctor Lopehandía Collao, ex Oficial Fuerza Aérea, que sobrevolara los campos cercanos a la capital, donde en esos momentos se realizaba una ceremonia recordatoria de la batalla de Maipú.

En uno de los aviones Lockheed "Lodestar" de LAN, el Presidente don Juan Antonio Ríos M., viajó como muestra de confianza en LAN, después de los accidentes que había sufrido dicha empresa. (MNAE)



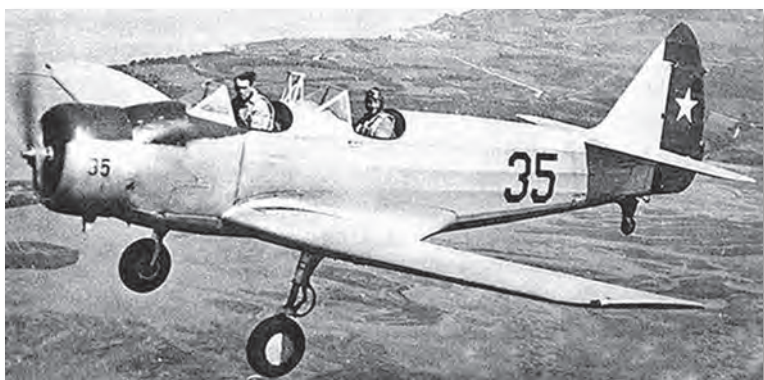
Ambas medidas buscaban disipar una atmósfera densa y de desconfianza que se había formado en muchos círculos de opinión sobre la seguridad de los servicios de LAN, sin considerar que estos accidentes ocurridos dentro de un lapso relativamente breve eran realmente una excepción dentro de una trayectoria que había mostrado índices de seguridad notables para la época.

La actuación como Fiscal del Comandante Latorre fue bastante drástica y transparente, adquiriendo este sumario una gran notoriedad pública y gran cobertura de prensa en los casi dos años que demoró hasta los fallos definitivos de la Justicia ya que, entre otras medidas, sometió a proceso y dictó encargatorias de reo para autoridades como el Vicepresidente Ejecutivo de LAN, Jorge Beeche Caldera; el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Carlos Montecino Asenjo, y el Jefe de la Maestranza de LAN, ingeniero Enrique Tixier. El Comandante Latorre fue destinado a los Estados Unidos en el mes de junio, por lo que este sumario continuó a cargo del Auditor de Aeronáutica, Comandante de Escuadrilla Eduardo Hamilton Depassier.

La mala racha continuó el viernes 14 de mayo con el accidente que sufrió el Alférez de Aviación Leonardo Labbé Lillo, mientras efectuaba prácticas de vuelo en los alrededores de San Felipe, su ciudad natal. Mientras piloteaba el avión Fairchild M62-B N° 37, de motor radial, a las

9:50 horas por sobre la chacra “Los Pimientos”, situada a un kilómetro de San Felipe, y debido a la baja altura en que lo hacía, chocó el ala izquierda con un nogal. El aparato perdió sustentación y semi destrozado, fue a caer en una viña, de propiedad de la familia Gioia, donde el Alférez Labbé falleció a consecuencias del impacto.

Labbé había obtenido su título de Alférez de Aviación el 24 de octubre de 1942, y el 18 de abril de 1943 la piocha de piloto aviador. Era hijo de don Alfonso Labbé Martínez, empleado de la escuela agrícola, institución colindante con la propiedad en que ocurrió el accidente. En sus funerales fue despedido a nombre de sus compañeros de curso, por el Alférez Humberto Tenorio Iturra, y a nombre de la Fuerza Aérea y de la Escuela de Aviación, por el Comandante de Escuadrilla Armando Rivera Fuentes y el Capitán de Bandada Diego Barros Ortíz.



Avión Fairchild M62-B, de motor radial, similar al N° 37 en que perdió la vida el Alférez Leonardo Labbé Martínez el 14 de mayo de 1943, en las cercanías de San Felipe. (MNAE)

Siete días después, el 21 de mayo de 1943, y mientras rendían homenaje al Comandante Arturo Prat y a los héroes de Iquique, se produjo en Puerto Montt el choque en pleno vuelo de dos aviones del Grupo N° 5, que a esa fecha era comandado por el Comandante de Escuadrilla Germán Rodríguez Rodríguez. El Teniente 1° Ignacio Urrutia Araya, piloteando un Focke Wulf Fw-44, quien llevaba como pasajero al Suboficial Luis Humberto Toro, se estrelló con el Subteniente Antonio Beltrán Vial, que comandaba un Avro 626, hecho que se consignó en el Tomo II, página 824. En el accidente fallecieron los tres aviadores indicados y salvó en una maniobra desesperada el piloto del tercer avión, el Subteniente Roberto Reyes Mellafe, al mando de un Avro 626. El Teniente Urrutia se desempeñaba como Instructor del Club Aéreo de Osorno, del cual había sido uno de sus fundadores, y se encontraba seleccionado para continuar su perfeccionamiento en los Estados Unidos. Tres días más tarde, el 23 de mayo, el Teniente Alberto Parodi Bustos, instructor de vuelo del Club Aéreo de Los Andes, caía a tierra piloteando un avión Fairchild, en el lugar denominado Las Tres Esquinas, cerca de Curimón, afortunadamente sin sufrir lesiones mayores.

Ahora bien, la investigación sobre los accidentes en LAN y la encargatoria de reo de su Vicepresidente Ejecutivo, hizo que este último presentara su renuncia al cargo el día 26 de mayo de 1943, por lo cual se nombró en calidad de interino en ese cargo a un Jefe de la Fuerza Aérea, el Comodoro del Aire Rafael Sáenz Salazar, quien sería confirmado posteriormente como titular del mismo y permanecería en funciones hasta el mes de diciembre de 1946, en que le entregó su puesto al Capitán de Bandada en retiro Juan Del Villar Araya, nombrado por el recién asumido Presidente de la República don Gabriel González Videla.

El mes de junio de 1943 trajo consigo una de las primeras pérdidas durante los numerosos traslados en vuelo del material norteamericano entregado a Chile bajo la Ley de Préstamos y Arrendamiento, todos ellos realizados por Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

El Coronel de Aviación Roberto Araos Tapia recuerda detalles de estos azarosos vuelos:

*En junio de 1943 y estando por finalizar el curso de vuelo en Corpus Christi, dos de los 8 Subtenientes de la promoción 1941 que lo integrábamos, recibimos orden de presentarnos en San Antonio al Agregado Aéreo de Chile, Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, para integrar una bandada de aviones Vultee BT-13, monomotor de 450 HP., que debíamos llevar en vuelo a Chile.*



*Había en la época un importante número de aviones que eran trasladados en vuelo a países de Sudamérica. Por ello se había habilitado el “Gunther Hotel” como lugar de concentración de las tripulaciones, en el cual nos encontramos con alrededor de 40 pilotos. El hotel contaba con una excelente sala que sirvió para las prolijas instrucciones que nos dieron respecto a los peligros de la selva y la manera de enfrentarlos en caso de emergencias, el tiempo atmosférico, las comunicaciones, los aeródromos, la formación aérea y, en fin, todo lo que se sabía y nos pudiera servir para el transporte de nuestras aeronaves a Chile.*

*El líder de nuestra bandada sería el Teniente 1° Oscar Muñoz Constant, con el Subteniente Héctor Acosta Cornejo como navegante, el avión N° 2 iría piloteado por el Teniente 2° Carlos Guerraty Villalobos, llevando como tripulante al Sargento 1° Mecánico Juan Lagos Ulloa, y en el avión N° 3 viajaría yo solo, como piloto, con la impedimenta del resto de los tripulantes.*

*El Teniente Muñoz, pionero del correo aéreo al Norte, profesional nato y excelente piloto, nos exigió al máximo porque había áreas en la extensa ruta que jamás se había volado sobre ellas y la información era escasa en cuanto a meteorología, telecomunicaciones, estado de las pistas o canchas de aterrizaje y facilidades de carguío de combustible.*

*A cada uno nos dio una tarea específica, con el doble propósito de ayudar al buen cumplimiento de nuestra misión y además, formar un pequeño folleto que sirviera de guía para futuros vuelos similares. El Teniente Guerraty se encargó de recopilar antecedentes meteorológicos de la ruta y de los medios de pronósticos que existieran a lo largo de ella. El Subteniente Acosta recibió la misión de observar y registrar qué tipos de radio ayudas existían, o en su defecto, en qué lugares sencillamente no habían, en la ruta. A mí me correspondió llevar un registro de las características de los aeródromos donde aterrizáramos, tales como largo y ancho de las pistas, tipo de terreno, facilidades de mantenimiento y carguío de combustible.*

*El Teniente Muñoz supervisó personalmente, con el manual de vuelo del avión en la mano, que no se sobrepasara el peso total de cada avión, incluido combustible y ocupantes. Este rigor profesional, que llegó al sacrificio de algunas maletas, rindió sus frutos por cuanto el traslado se cumplió con todo éxito entre el 12 de Agosto y el 6 de septiembre de 1943, con un total de 65 horas, 25 minutos, de vuelo efectivo sumadas todas sus etapas.*

*En San Blas (Panamá), aterrizamos por mal tiempo, el 24 de Agosto, en una pista asfaltada pero sin ninguna construcción en los alrededores. Cuando ya nos resignábamos a quedarnos dentro de los aviones, porque llovía a cántaros, percibimos una especie de “población” de aviadores norteamericanos entre la selva, que no habíamos podido observar desde el aire. Nos recibieron muy bien y nos hospedaron hasta que pudimos seguir viaje el día 27. En algún momento nos introdujimos a pie en la selva, escuchando una impresionante sinfonía de ruidos, cantos y chillidos; no fueron más de 40 metros porque era peligroso hacerlo sin equipo adecuado.*

*En Esmeraldas (Ecuador), nos encontramos con nuestro Agregado Aéreo en Colombia, Capitán Alfredo Cáceres Valenzuela, quien se encontraba dedicado a las labores de búsqueda del avión piloteado por el Teniente 1° Amador Opaño Abarca, y su mecánico Suboficial Eduardo Vieira Apablaza, extraviado el 16 de Junio de 1943, mientras integraba la formación liderada por el Comandante Enrique Núñez Morgado. En Esmeraldas realizamos un vuelo local de búsqueda pero sin resultados.*

*Al año siguiente, el ahora Capitán de Bandada Oscar Muñoz Constant fue designado para ir a buscar a Estados Unidos una nueva bandada de aviones BT-13, para lo cual nos solicitó como números a los mismos pilotos que lo habíamos acompañado en el vuelo anterior. Como recuerdo dramático de ese vuelo de regreso a Chile, nos correspondió despegar de Veracruz (México) una hora después de la malograda bandada de T-6, liderada por el Teniente 1° Jorge López Hutchinson, que se estrelló completa mientras volaba en formación en las cercanías de Ixtepec, el 12 de Junio de 1944. Durante tres días realizamos vuelos de búsqueda hasta que los encontramos y pudo procederse a rescatar los cuerpos para su repatriación a Chile. Finalmente, arribamos a nuestra Base en El Bosque recién el Lunes 6 de Septiembre.*

*Recuerdo con especial emoción y respeto al Capitán Muñoz Constant porque, como un símbolo de su entrega y dedicación profesional, falleció dictando clases en nuestra Escuela de Aviación. Otro caso similar ocurrió con el Dr. Celso Santibáñez, quien falleció en pleno ejercicio de sus actividades en la Dirección de Sanidad, cuando ésta funcionaba en la calle Almirante Barroso. Creo que son verdaderos héroes de la paz y me siento muy orgulloso de haberlos conocido.*

Como se desprende del relato del Coronel Araos, la poca autonomía de estos aviones, la escasez de ayudas a la navegación en ruta, y la poca experiencia disponible, hacían que su traslado en vuelo tuviera que efectuarse en numerosas etapas. Un itinerario común era:

Desde	Hasta	Km
San Antonio	Brownsville	400
Brownsville	Tampico	400
Tampico	Veracruz	380
Veracruz	Tapachula	645
Tapachula	Guatemala	290
Guatemala	San Salvador	290
San Salvador	Managua	390
Managua	San José de Costa Rica	350
San José de Costa Rica	David (Panamá)	260
David (Panamá)	Albrook Field	370
Albrook Field	Turbo (Colombia)	350
Turbo (Colombia)	Medellín	240
Medellín	Cali	330
Cali	Tumaco	305
Tumaco	Guayaquil	475
Guayaquil	Talara	430
Talara	Trujillo	480
Trujillo	Lima	500
Lima	Pisco	205
Pisco	Chala	310
Chala	Arica	520
Arica	Antofagasta	560
Antofagasta	Vallenar	570
Vallenar	El Bosque	550
<b>Total</b>		<b>9.600</b>

Fue así entonces como, durante uno de estos traslados, el día 16 de junio de 1943 una escuadrilla de cinco aviones North American AT-6C volaba sobre el Ecuador rumbo a Chile, al mando del Comandante de Grupo Enrique Núñez Morgado e integrada por los Tenientes 1° Jorge López Hutchinson, Julio De la Fuente Del Villar y Amador Opazo Abarca; el Teniente 2° Jorge Basoalto Valenzuela y los suboficiales mecánicos Juan Báez Figueroa y Eduardo Vieira Apablaza. Esta era la tercera escuadrilla de aviones que se trasladaba en vuelo a Chile desde los Estados Unidos en los primeros meses de ese año.

El accidente que le ocurrió a esta formación puede entenderse mejor a través del relato del Comandante Núñez Morgado quien, entrevistado por la revista “Zig-Zag” y el diario “El Mercurio”, explicaba:

*Este raid significa un recorrido de más de cinco mil millas, que se debe hacer normalmente en etapas de alrededor de seis horas de vuelo diarias, en un lapso de diez días. La parte más difícil se nos presentó entre Veracruz, en México y Cali, en Colombia, por el calor tropical y por tener que volar sobre la selva. En Panamá nos sorprendió un mal tiempo repentino que nos obligó a tomar tierra en un aeródromo militar norteamericano. A pesar de todo, las cinco máquinas volaron constantemente en formación, lo que permitió al jefe de la escuadrilla indicar por radio los lugares por donde se volaba y la ruta que se debía tomar, de acuerdo con el estudio que se había hecho con anterioridad.*

*El martes 15 nos encontrábamos en Tumaco, Colombia, de donde partimos con rumbo a Guayaquil después de mediodía, previo un informe de buen tiempo y después que lo hizo una máquina de la Panagra. Aquí se ha dicho que nos sorprendió un temporal; no ha habido tal cosa, pues volamos casi toda esta etapa con cielo despejado y calma.*

*La ruta en esa etapa no fue en línea recta sino en dos rumbos, tocando en la parte media de la costa, a fin de volar sobre partes más pobladas y donde hubiera caminos, evitando así la selva despoblada. Llevábamos recorridas algo más de 100 millas, cuando encontramos al frente un conglomerado de cirrus, por lo que ordené tomar mayor altura a fin de pasarlo por arriba. Uno de los Oficiales, el piloto del avión N° 3, me comunicó que perdía velocidad a causa de un pequeño defecto en su tren de aterrizaje, por lo que hubo que disminuir la del resto de la escuadrilla para no dejarlo atrás. Esa fue la causa de que al llegar a las nubes, nos faltaran unos cien metros para sobrepasarlas. Para mayor seguridad pregunté a los pilotos si volaban en buenas condiciones y podían atravesar ese corto trecho de nubes en vuelo instrumental. Los cuatro Oficiales me contestaron "conforme".*

*Detrás de esta muralla de cirrus, nos encontramos en la parte alta de un cúmulo cruzado por fuertes corrientes interiores de aire, siendo sorprendidos por choque de hielo en los parabrisas. Mi avión, tomado por las corrientes de aire, tuvo un brusco descenso, de unos 1.500 metros, y se dispersó la escuadrilla. Inmediatamente ordené por radio a los pilotos dar aire caliente al carburador, a fin de evitar formaciones de hielo en la toma de aire y, al mismo tiempo, tomar rumbo hacia la costa, donde sabía estaba despejado, a fin de juntar nuevamente a la escuadrilla. A mis llamados contestaron solamente tres de los pilotos; me faltaba el Teniente Opaço, a quien otros de los Oficiales aseguran haber oído en forma débil.*

*Durante mi vuelo hacia la costa, escuché claramente al Teniente Opaço hablar con su acompañante, el mecánico Vieira, a quien pedía le ayudara a buscar un claro. Nuevamente le volví a llamar y otro de los pilotos hizo lo mismo, pero no escuchamos respuesta. Llegados a la costa, donde estaba despejado y con calma, se rehízo la formación y continuamos sin novedad hasta Guayaquil. No pudimos regresar a buscar al Teniente Opaço al punto donde se extravió, porque sólo habríamos tenido combustible para media hora más de vuelo, con lo que se corría el riesgo de perder los otros cuatro aviones. Además, suponía que separado de la escuadrilla, el Teniente Opaço habría regresado a Tumaco. Desgraciadamente, eso no había sucedido y solo al día siguiente, a las nueve de la mañana, pudimos comunicarnos por radio con la Base de Tumaco.*

*No nos era posible iniciar la búsqueda con nuestros propios aviones, por lo que me comuniqué con la base norteamericana de Salinas, a donde envié uno de nuestros pilotos que habla inglés, dándole el punto exacto donde se extravió el avión N° 3. De allí salieron aviones cuatrimotores, con tripulaciones experimentadas de seis hombres, provistos de potentes anteojos. La búsqueda por aire resultó infructuosa pues un avión que cae en la selva, es tapado por los árboles, si no ha tenido la suerte de aterrizar en un lecho de río, que es lo único sin vegetación. Mi apreciación, al igual que la de los otros pilotos, es que al cruzar el cúmulo se le formó hielo en la toma de aire del carburador (impide el paso del Aire y se aboga el motor) y simplemente le falló el motor, perdiendo velocidad y altura, lo que no le permitió comunicarse por radio y le obligó a tomar tierra en plena selva, lo cual se hace sin bajar el tren de aterrizaje, por lo que es muy posible que los árboles hayan amortiguado la caída y puedan haber quedado vivos. Considerando las distancias de esa zona a puntos poblados, una búsqueda por tierra significa 15 a 20 días, tiempo que han demorado otros pilotos que han tenido aterrizajes forzados en esos lugares. Por estas razones, espero que aún puedan ser encontrados los tripulantes.*

La búsqueda del avión perdido prosiguió por casi dos meses sin resultados, hasta que a fines de agosto una expedición al mando del Teniente ecuatoriano Manuel E. Salas, del Batallón "Chimborazo" encontró diversos trozos del avión en las cercanías de los ríos Canandé y Guailabamba, entre ellos un pedazo de ala de dos metros de longitud en el cual se veía claramente el escudo chileno. En los primeros días de septiembre, este mismo Oficial ecuatoriano, acompañado

por el Agregado Aéreo de Chile en Colombia, Capitán de Bandada Alfredo Cáceres Valenzuela encabezaron la expedición de rescate de los cuerpos de los aviadores fallecidos, los que recibieron honores militares en Ecuador antes de ser embarcados por vía marítima a Chile, donde fueron sepultados el 26 de septiembre de 1943.



Aviones Vultee BT-13 Valiant que fueron trasladados en vuelo a Chile desde Estados Unidos, en varias partidas, principalmente durante 1943. Se usó con fines de instrucción en la Escuela de Aviación y también como avión de enlace para el servicio institucional. (MNAE)



Otro accidente durante el traslado en vuelo de aviones desde los Estados Unidos hasta Chile ocurrió el martes 27 de julio de 1943. Ese día había despegado desde San José de Costa Rica hacia Golfito, una formación de tres aviones Consolidated Vultee BT-13 “Valiant” al mando del Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante e integrada por los Tenientes Santiago Castro Holley, Germán Díaz Visconti y Werner Martínez Giessen, este último acompañado por el Sargento Tomás Ayala Beca. Durante el trayecto, según declaró el líder de la formación, la atmósfera enrarecida en la zona Tapanti - La Muerte - Santa María les había presentado serias dificultades para controlar los aviones, por lo que él y el Teniente Castro habían logrado salir por una quebrada, perdiendo contacto visual y radial con el Teniente Martínez. El Teniente Castro continuó su vuelo aterrizando en David, Panamá, y el Capitán Solminihac regresó a San José, organizándose de inmediato la búsqueda del avión extraviado, aunque sin resultados.

Mientras tanto, en Chile, al atardecer del 8 de agosto de 1943, aproximadamente a las 19:30 horas, en condiciones de total oscuridad, el hidroavión Vought Sikorsky OS2U-3 “Kingfisher” N° 300 capotó en la bahía de Mejillones, momentos después que otro avión similar pilotado por el Teniente Luis Villanueva había amarizado sin novedad. La aeronave accidentada iba al mando del Teniente 2° Jorge Urrutia Caro, de 26 años, quien iba acompañado por el mecánico, Cabo 1° Joaquín Retamal Tobar, de 24 años, quienes perdieron la vida a consecuencias del impacto con el agua.

El último accidente de ese año 1943 ocurrió el día 28 de diciembre, durante los ejercicios de preparación para la Revista Final y Graduación de Oficiales en la Escuela de Aviación. La víctima fue el Subteniente Manuel Benavente Cardemil quien, al mando de un avión de instrucción Fairchild, intentó realizar tres “looping” seguidos, en el último de los cuales no logró la altura suficiente y se estrelló en el terreno de la Base El Bosque. El Subteniente Benavente tenía 23 años y era natural de Valparaíso. Ingresó a la Escuela Naval, como Cadete becado por la Fuerza Aérea con el compromiso de integrarse posteriormente a sus filas como Oficial de Aviación, a su egreso de dicho plantel. Esta modalidad era la que regía hasta que se implantaron los cursos de Cadetes en la Escuela de Aviación en 1942. Se tituló como Piloto de Guerra en 1941 y fue enviado a perfeccionarse durante 18 meses como piloto a los Estados Unidos de Norteamérica, de donde había regresado un mes y medio antes del accidente.

### Aviones accidentados en 1943

Potez 56 (Jacobs) N° 2 de LAN Chile, 18 de enero de 1943



*Julio Arrispidé © 2022*

Douglas DC-3 NC-33645 de PANAGRA, 22 de enero de 1943



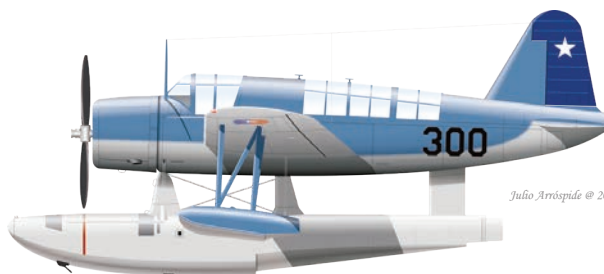
*Julio Arrispidé © 2022*

Consolidated Vultee BT-13A N° 242, Costa Rica, 27 de julio de 1943.



*Julio Arrispidé © 2022*

Vought Sikorsky S2OU-3 Kingfisher N° 300 del Comando Costanero, 8 de agosto de 1943.



*Julio Arrispidé © 2022*

**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.



### 5. Viaje del Comandante en Jefe General Tovarias a USA.

Cumplida la brillante presentación de la Fuerza Aérea en la tradicional Parada Militar de Fiestas Patrias de 1943, el Comandante en Jefe se abocó a preparar su viaje a los Estados Unidos de Norteamérica y a la Zona del Canal, en Panamá, a donde viajaría especialmente invitado por el Gobierno norteamericano acompañado de otros Oficiales chilenos y del Coronel O. Niergarth, quien regresaba a su patria luego de concluir sus servicios en Chile. Como se mencionó anteriormente, su puesto fue ocupado por el Teniente Coronel William Lane. El lunes 27 de septiembre de 1943, la oficialidad de la Institución les ofreció un almuerzo de despedida en la Escuela de Aviación, durante el cual la Fuerza Aérea le obsequió al oficial norteamericano dos candelabros de plata.

Ofreció la manifestación, el Comodoro Rafael Sáenz, quien se refirió al significado que para la Fuerza Aérea de Chile tenía el viaje de estudio que harían los aviadores chilenos. Destacó, asimismo, la personalidad del Comandante en Jefe y se refirió luego al Coronel Niergarth, para quien tuvo frases de especial elogio y simpatía, destacando su personalidad moral, sus condiciones de militar y su acendrado cariño por Chile, revelado en múltiples hechos durante su estada en el país. Explicó el significado que para la Fuerza Aérea tenía la labor desarrollada como jefe de la Misión Aérea, afirmando que el progreso de nuestra aviación estaba íntimamente ligado a la obra constante que el Coronel Niergarth había realizado en Chile.

El Coronel Niergarth, después de decir algunas palabras de agradecimientos, hizo leer un discurso en el cual, dejó de manifiesto la tristeza que le producía el alejamiento de Chile, en donde había desarrollado una labor que solo había sido posible por la cooperación y entusiasmo que encontró entre los aviadores chilenos. Finalmente usó de la palabra el Comodoro Manuel Tovarias<sup>2</sup>, quien se refirió, además, al objetivo de su viaje a los Estados Unidos y a los beneficios que tendría para la Fuerza Aérea.

El Gobierno también despidió oficialmente al Coronel Niergarth, con un cóctel en el Club Militar, que presidió el Ministro de Defensa y al cual asistieron, además, los Comandantes en Jefe de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, los almirantes y generales con residencia en Santiago, los Agregados militares, navales y aéreos y los jefes militares hasta el grado de Comandante, en las tres ramas. El Ministro de Defensa, General Oscar Escudero Otárola, destacó la obra realizada por el Coronel Niergarth en Chile y lo condecoró con la Orden al Mérito de Chile, en el grado

1 Nota del Editor: El 25 de febrero de 1943 había asumido el mando de la Fuerza Aérea, siendo Comandante de Grupo. El 6 de mayo de 1943 fue ascendido a Comodoro del Aire (General de Brigada Aérea) y el 29 de septiembre, a General del Aire. En consecuencia, ese día 27 era todavía Comodoro.

de Comendador. Anteriormente, tanto el Coronel Niergarth, como los Comandantes Joe Nelly y Robert Burns, que habían integrado la primera dotación de la Misión Aérea Norteamericana en Chile, habían sido galardonados como “Piloto Honoris Causa” de la Fuerza Aérea de Chile.

El viernes 1 de octubre de 1943 el ahora ya General Tovarias inició su viaje a los Estados Unidos, en un avión de Panagra, acompañado por el Comodoro Oscar Herreros Walker; el Comandante de Grupo Edison Díaz Salvo, el Capitán de Bandada Javier Undurraga Vergara y, además, por el Coronel Omar Niergarth, quien los acompañó durante su permanencia en el país del norte. Arribaron a Washington como punto inicial de la gira, desde donde realizaron una visita por el día a la fábrica de aeronáutica Fairchild de Hagerstown, en Maryland, el 11 de octubre. Posteriormente, el 22 de octubre, viajaron a Nueva York, acompañados por altos oficiales del Ejército norteamericano, donde visitaron las plantas de la Curtiss Wright Corporation en Buffalo.

En una conferencia de prensa en el edificio del Pentágono, el General Tovarias dijo que la posición geográfica de Chile necesitaba un máximo de desarrollo aéreo con una cadena completa de aeródromos y una fuerza aérea que pudiera servir puntos importantes de la larga costa chilena. Dijo que había venido a los Estados Unidos para estudiar los métodos que podrían ser empleados “para el entrenamiento de nuestra fuerza aérea para la guerra”. “Tenemos en Chile el problema de la preparación de nuestros hombres para la defensa del territorio nacional y del Hemisferio Occidental..”

Agregó, que se necesitaba equipo para el entrenamiento del personal y afirmó:

*En este momento Chile pide solamente el equipo de combate suficiente para prestar la mejor protección posible con los pilotos de que podremos disponer. En la creencia de que los Estados Unidos comprenden la posición de Chile, tenemos confianza en obtener lo que necesitamos. Por nuestra parte, podemos asegurar a los Estados Unidos que todo el equipo que recibamos será dedicado solamente para la defensa de Chile y el Hemisferio Occidental. Actualmente estamos recibiendo equipo y estamos agradecidos.*

Interrogado sobre si Chile estaba a salvo de ataques, dijo: *Nunca podemos decir que un objetivo militar está completamente exento de ataques, pero pensamos que con el equipo que ahora tenemos y con el que esperamos tener, habremos de reducir al mínimo la posibilidad de ser atacados. El entrenamiento es actualmente el principal problema.*

Sus declaraciones en Estados Unidos no dejaron de tener reacciones en los países vecinos. Así, por ejemplo, en un editorial del diario “La Prensa” de Buenos Aires titulado “Preparación militar de Chile”, se comentaba:

*Sus declaraciones, que son muy expresivas, dicen en síntesis: que Chile ha recibido equipos de Aviación, que sigue recibéndolos y espera recibir más en el futuro; esos elementos se aplicarán a la defensa nacional y del continente; para cumplir tales propósitos, adiestra sus soldados, pues el problema es hoy más que un problema material bélico, la falta de hombres en condiciones de utilizar con eficacia dicho material, dificultad que no tardará, por cierto, en quedar resuelta satisfactoriamente.*

*También en este último aspecto, la situación sería igual a la nuestra, si en Argentina se dispusiera, en la actualidad, de los equipos indispensables para la preparación técnica y existiera la posibilidad de una provisión adecuada de todo el material que falta, de acuerdo con los antecedentes, para dejar debidamente dotadas a nuestras Fuerzas Armadas. Las razones que suscitan la preocupación de los jefes militares chilenos y que determinan sus decisiones son pues, aplicables sin variante ninguna a nuestro país, como lo son también las consideraciones relativas a las obligaciones de Chile con respecto a la defensa del continente.*

Esta última acotación se refería al diferente estado de la relación entre Estados Unidos y Argentina, comparada con Chile. Como se mencionó al comienzo de este Capítulo, ambos países fueron los únicos que no siguieron la recomendación de ruptura diplomática con los países del Eje que surgió en la III reunión de Cancilleres sudamericanos en Río de Janeiro, con la diferencia que Chile varió esta posición en enero de 1943 decretando la suspensión de estas relaciones y Argentina no lo hizo. Por ende, las relaciones bilaterales de los dos países con respecto a Estados Unidos y el intercambio en materias estratégicas fueron inevitablemente distintas.

El 29 de octubre de 1943 el General Tovarias llegó a Columbus, en Ohio, para efectuar una visita de dos días a los históricos y colindantes aeródromos de Wright y Patterson, que todavía no conformaban la base Wright Patterson, como se le llamó a partir de 1948. El primero se llamaba Wilbur Wright Field y era el lugar donde los hermanos Wright siguieron produciendo aviones e instalaron una escuela de vuelo, después de Kitty Hawk. El segundo, que era casi una parte del anterior, se llamaba Patterson Field en homenaje al Teniente Frank Stuart Patterson que falleció en vuelo probando una ametralladora en 1918. En 1948, cinco años después de la visita del General Tovarias y como parte de la estructura de la recién creada Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF), se unificaron ambos aeródromos para dar paso a la Base Wright Patterson.

El propósito principal del viaje del General Tovarias era tener una perspectiva directa de la expansión que estaban teniendo las Fuerzas Aéreas del Ejército en los tres años anteriores a su visita. De hecho, esta expansión se había ido produciendo conforme aumentaba la importancia y el peso estratégico y táctico que estaba teniendo el arma aérea, como fue quedando patente con claridad meridiana a lo largo del conflicto mundial. No fue extraño entonces que solo cuatro años más tarde, en 1947 y terminada la Segunda Guerra Mundial, este Cuerpo Aéreo del Ejército diera paso a la USAF, como Institución a la par con el Ejército y Marina de ese país, paso que en Chile se había producido en 1930. Se recuerda al respecto que la primera Fuerza Aérea independiente fue la Royal Air Force – RAF en Gran Bretaña, creada en 1918.

Como conclusión de esta visita, el General Tovarias planteó que:

*hasta este momento se ha hecho poco en cuanto a la expansión de las fuerzas aéreas de Chile, pero se han tomado medidas para hacerlo y se procederá a la construcción de nuevos edificios para cuarteles, aeródromos y se llamarán más hombres al servicio, para entrenarlos. Todos los aviones norteamericanos me han producido una impresión favorable.*

Terminada esta gira de casi tres meses de duración, en que conoció diversas instalaciones militares en Estados Unidos, Canadá y Panamá, el General Tovarias regresó al país el 22 de diciembre de 1943. Como bienvenida institucional, una escuadrilla de nueve aviones North American T-6 escoltó al avión de la Panagra en que viajaba, desde Los Andes hasta Los Cerrillos. Allí lo recibió el Comandante en Jefe Interino, Comodoro del Aire Rafael Sáenz Salazar, junto con la oficialidad de la Guarnición y un destacamento de cadetes de la Escuela de Aviación y efectivos del Grupo de Defensa Antiaérea. El Presidente de la República y el Ministro de Defensa enviaron a sus respectivos Edecanes, Comandante de Grupo Félix Olmedo Prats y Teniente Coronel de Ejército Carlos Ilabaca Santa María, para presentarle al General Tovarias sus saludos.



El General Manuel Tovarias en su viaje a Estados Unidos, durante una visita a la planta Ford Motor Company el martes 30 de octubre de 1943, interiorizándose acerca de la fabricación de los motores de aviación Pratt & Whitney de 2.000 hp, acompañado del Coronel Omer Niergarth, a la izquierda y el mayor P. G. Hart, quien explica el proceso de fabricación de los motores (Ford Motor Company).





## 6. El simulacro de bombardeo de Santiago.

El jueves 23 de diciembre de 1943 se realizó un simulacro de bombardeo aéreo a la ciudad de Santiago, capital de la República. Históricamente, este era el segundo ejercicio de este tipo que realizaba la Fuerza Aérea. El primero, también en Santiago, se había realizado en enero de 1936, con una concentración de Unidades en Colina y El Bosque que permitió operar con 60 aviones, entre ellos los Junkers R-24 y A-20, Avro 626, Fairey III, Curtiss Falcon, Curtiss Hawk, Vickers Wibault y Gipsy Moth.

En esta oportunidad, diciembre de 1943, junto con los medios de la Fuerza Aérea participaron también efectivos de la Armada y del Ejército, además del Cuerpo de Bomberos y la Defensa Civil. El Presidente de la República fue invitado especialmente a presenciar este simulacro, al que concurrió acompañado del Ministro de Defensa y de otros miembros del gabinete, diplomáticos, altos funcionarios públicos e invitados, instalándose en una tribuna especial ubicada en la ribera sur del río Mapocho, en la esquina del Parque Forestal con el Puente Loreto.

El sector que se escogió como supuesto blanco, estaba ubicado en el rectángulo formado por las calles Loreto, Santa María, Bellavista y Recoleta, con frente al río Mapocho. Un público enorme, calculado en cerca de doscientas mil personas, se estacionó en las calles adyacentes al lugar amagado y siguió con viva curiosidad los diversos aspectos del ejercicio, como asimismo el empleo de los elementos de defensa antiaérea que se dispusieron: el Regimiento de Infantería N° 1 "Buin" desplegó dos baterías de ametralladoras en los faldeos sudoeste del cerro San Cristóbal y el noroeste del Santa Lucía, más una batería de obuses en las canchas de tenis de la esquina de Loreto con Santa María y el Grupo de Defensa Antiaérea emplazó una batería de ametralladoras en la Plaza Italia.

Otro elemento de defensa que llamó mucho la atención fueron los cinco reflectores que aportó la Armada y que se distribuyeron en un amplio radio de la capital: uno en el puente Recoleta, otro en la Plaza Italia, un tercero en el cerro San Cristóbal frente al puente Pedro de Valdivia, un cuarto frente al Palacio de La Moneda y el último en la Quinta Normal. Recuérdese que todavía estaba reciente el recuerdo de la defensa de Londres contra los ataques aéreos alemanes, del cual se habían visto numerosas imágenes en los noticiarios cinematográficos, lo cual le daba a este ejercicio especial vigencia, revistiendo el mayor interés para la población civil, dada la situación de guerra mundial que se vivía.

A las 22:45 horas, la sirena de la 2ª Compañía de Bomberos, en su cuartel de Recoleta con Santa María, dio el primer aviso del ataque. De inmediato le siguieron las sirenas de la 8ª Compañía, en Santa María 575 y de la 13ª ubicada en Antonio Varas 27. Simultáneamente, se echaron a vuelo las campanas de la Recoleta Franciscana, de la Purísima, de la Iglesia de la Victoria y de la Parroquia Santa Filomena. Todas estas alarmas señalaban la proximidad de los aviones “enemigos” que venían a bombardear el sector, procedentes desde el sur. De inmediato los diversos elementos de la Defensa Civil, junto con Carabineros se pusieron en acción. Silenciosos motoristas y ciclistas llevaban instrucciones a los puestos de auxilio y de emergencia. Se atenuaron las luces del alumbrado público y los vehículos militares y de la Defensa Civil se desplazaban en la penumbra, con sus faros acondicionados para alumbrar con luz verde. Los vecinos del sector procedieron por su parte, a apagar las luces de sus domicilios.

Transcurridos tres minutos de tensa espera, el jefe de la Defensa Antiaérea, Comandante Contreras Toro envió a las 22:48 horas sus instrucciones a las baterías, a través de los puestos de comunicaciones radiales y telefónicas del Ejército y Defensa Civil, establecidos en el puente Loreto, en el subterráneo del edificio de departamentos de Santa María 349 del Banco de Chile y en el puente Recoleta: “¡Listos para la acción! ¡Aviones a la vista!”

Casi de inmediato, se sintió el rugido de los motores de los aviones atacantes que se acercaban desde lo alto y los potentes reflectores de la Armada, instalados en los cerros colindantes, permitieron al público observar algunos de ellos. Las baterías rompieron el fuego en defensa del sector amagado, produciendo el ruido característico de una situación de combate, con la salvedad que toda la munición era a fogueo. El blanco específico del ataque aéreo era una “fábrica” hecha de mampostería y elementos livianos, que se levantó en la esquina de Loreto con Santa María. Después de reconocer el sector a bombardear, los aviones se deslizaron rasantes sobre el objetivo, arrojando globos rojos. La pasada de los aviones se hizo coincidir con la detonación de petardos explotados desde tierra, simulando el efecto de las bombas que debieron arrojar los aviones atacantes. Mientras esto ocurría, el Grupo de Defensa Antiaérea hacía funcionar sus ametralladoras a plenitud, transmitiendo a los espectadores la impresión de un ataque real. Para añadir mayor realismo a la situación, un dispositivo terrestre produjo oportunamente el incendio simulado de la fábrica amagada, a base de luces rojas y quemando paja en el interior. Esto permitió la actuación de las tres Compañías de Bomberos ya mencionadas, las cuales instalaron rápidamente su material y procedieron al ataque del fuego, actuando como en un incendio real.

Mientras, los elementos de la Defensa Civil se dedicaron a la atención y traslado de “heridos” por medio de camiones y camillas dirigidas por mujeres, a la posta de primeros auxilios. Poco después de iniciado el ataque, se vio en el cielo un simulacro de combate aéreo entre los aviones atacantes y una escuadrilla de aviones de caza, que había despegado de El Bosque, al recibir el aviso de la presencia de aviones enemigos. Este combate fue seguido por el público con singular interés y después de varios minutos de acciones y evoluciones sobre el sector amagado, los aviones atacantes huyeron del escenario de la lucha. Producida esta retirada, los servicios de la Defensa Civil y Carabineros continuaron actuando hasta restablecer el orden normal en la población.

Complementando esta experiencia directa, el público santiaguino pudo conocer otro aspecto del ejercicio, desde la perspectiva operativa de la Fuerza Aérea, a través de una crónica del conocido periodista Luis Hernández Parker en la revista “Ercilla”, de la cual se reproducen algunos pasajes que describen sus sensaciones a bordo del avión líder de los atacantes, al mando del Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante:

*Un Sargento me franquea la entrada a El Bosque y avanzo por las oscurecidas avenidas hacia la casa principal. Aquí están totalmente apagadas las luces. Más allá, un ronco zumbor de hélices en la amplia cancha de aterrizaje, totalmente apagada. Alcanzo a contar diez aviones de bombardeo, a la luz de las estrellas. Un círculo de aviadores, todos con buzos color kaki, con casquete de vuelo y anteojos. Al medio, mi Capitán Solminihac, ante quien me conduce mi guía...*

Los diez aviones eran Consolidated Vultee BT-13 y fueron tripulados como se indica: Capitán Solminihac (líder) en el N° 145; Tenientes: Lautaro Farías Vidal (N° 147), Oscar Muñoz Constant (N° 137), Oscar Farías (N° 141), Osvaldo Croquevielle Cardemil (N° 144), Carlos Guerraty Villalobos (N° 133), Jorge Basoalto Valenzuela (N° 146), Ernesto Beltramí Quevedo

(N° 136), Gastón Carrere Lizasoain (N° 132), y Antonio Espinace Araneda (N° 134). Desde la Torre de Control de El Bosque, el Teniente Osvaldo Lazo actuó como enlace de la formación:

*Con buzo y la gorra de aviador, listo a trepar a un bombardero nocturno, me siento un personaje siniestro... El Capitán toma el micrófono y transmite sus instrucciones con un lenguaje seco, no exento de emoción: ¡Atención bombarderos, instrucciones para el ataque! El 145-el nuestro- y el 147 se desprenderán de la formación y partirán antes. Lanzaremos bombas incendiarias sobre el objetivo 7 para localizarlo y distraer la defensa antiaérea con vuelos de diversión. Dos minutos después, partirán los ocho aviones restantes. Los mandará el 137 (Teniente Muñoz). El blanco 7 estará iluminado con las bombas incendiarias; entonces los ocho aviones bombardearán despiadadamente el objetivo enemigo y descargados de bombas, volverán a sus bases. El bombardeo será horizontal. No responder ni al fuego de las baterías, ni a los aviones enemigos. Vamos a despegar. Tomen el tiempo los otros; dos minutos después despegar todos. ¡Buena suerte!*

El vuelo se efectuó con las luces del avión apagadas y la referencia principal para aproximarse al centro de la capital fue la Gran Avenida. Mientras los dos primeros aviones atacantes recorrían este tramo, desde Los Cerrillos despegaron ocho aviones North American AT-6, que iban a constituir la aviación de caza para contrarrestar a los Vultee, que ejercían como bombarderos. Las acciones se sincronizaron de manera que los bombarderos pudieran efectuar su trabajo y luego fueran interceptados en los mismos parajes del blanco atacado, de manera que los espectadores pudieran tener una visión lo más real posible de un combate aéreo.

*Mi Capitán me informa: Seguiremos rectamente al objetivo número 7 y allí usted lanzará las bombas incendiarias.- ¿Yo, mi Capitán?— Sí, usted mismo, las tiene debajo del asiento, ahora le explico.- Efectivamente, debajo de mi asiento hay seis objetos redondos, como pelotas de fútbol N° 1 o como un melón pequeño. A cada una le cuelga una pequeña tripita. Según las instrucciones, debo tomar el encendedor automático que tiene el avión, similar al de los automóviles y, cuando esté rojo, acercarlo a la mecha de cada aparato. Lo hago y la mecha se enciende súbitamente, chisporroteando.-No dispare hasta que le avise, me dice mi Capitán. Quedo con cuatro bombas listas, cuya mecha se va comiendo. ¿No estallarán dentro de la cabina? Una orden me taladra los oídos: ¡Dispare!...*

*Suelto la carga, se abre un paracaídas en el aire y, súbitamente, la pelota se convierte en una redonda luz roja que desciende hacia el objetivo 7, para convertirlo en llamas. Cuento: 1, 2, 3, 4, 5, y al llegar a 6, un violento estampido suena abajo, en el fondo de la ciudad oscurecida y un sector de ella se ilumina por las llamas...*

*El Vultee da una vuelta en redondo y cuando está a unos cien metros del objetivo ya iluminado, pega una picada que me quita el aliento: ¡Dispare otra vez! Arrojo la carga pero no alcanzo a percibir el resultado, porque mi avión ahora procura escapar de las represalias. Subimos como flechas hacia el cielo. De pronto, un reflector nos encuentra en el camino. Es una sensación indescriptible; usted siente que le dan un baño de luz. Es una luz lechosa, que lo encoge y lo pone en posición ridícula, como ladrón cogido in fraganti.*

*El reflector no nos suelta, la luz viene con nosotros, el piloto quiere eludirla pero se suma otro reflector. Las consecuencias son terribles. Como un insecto enloquecido, siento rugir un avión de caza ya encima de nosotros... Técnicamente el avión estaba alcanzado y se presumía envuelto en llamas, por lo que los reflectores lo abandonan y se supone que caemos hecho pedazos en el Parque Forestal...*

Terminado el ataque y defensa a cargo de los aviones, que se avisó por medio de toques de sirenas y cumplida la labor de los bomberos y de la Defensa Civil, el Director de esta última institución don Raúl Aldunate P, se dirigió al público por radio, dando a conocer la labor que desarrollaría dicho organismo, en caso de presentarse una emergencia real. Finalmente, el Director de Información y Cultura, don Aníbal Jara, pronunció una alocución radial alusiva al significado del ejercicio recién terminado.

El Presidente de la República y comitiva, después de terminado el ejercicio combinado, recorrió el sector amagado por el simulacro de combate. Visitó en forma especial el lugar de

la fábrica en donde se hizo el incendio simulado y las postas de primeros auxilios, en donde se atendió a los “heridos”, que transportaron las enfermeras de la Defensa Civil y otros sectores. El Presidente Ríos felicitó al Director Aldunate y al Comandante de Grupo, don Julio Maldonado Otto, de la Sección de Defensa Pasiva del Estado Mayor de Coordinación, que tuvieron a su cargo la dirección y responsabilidad del ejercicio.

Este simulacro, realizado en conjunto por la Fuerza Aérea, Ejército, Armada, Carabineros, Defensa Civil y Cuerpo de Bomberos, un día antes de la Navidad, actuó como un recordatorio vívido de las situaciones que desgraciadamente se vivían en otros países, que no se veían beneficiados como Chile por la lejanía geográfica de la contienda. El público pudo formarse una idea directa de la acción de diversos organismos públicos actuando en conjunto, a la vez que quedó gratamente impresionado por la pericia y la preparación que demostraron los pilotos de la Fuerza Aérea. De esta manera, ya se podían mostrar los adelantos que se estaban logrando con el nuevo material norteamericano y los procedimientos de instrucción que se estaban aplicando en la Escuela de Aviación.

### Aviones que participaron en el simulacro de bombardeo a Santiago en 1943

Consolidated Vultee BT-13A N° 145 de la Escuela de Aviación, 1943.



North American AT-6B Texan N° 224 del Grupo de Aviación N° 4, 1943.





## 7. Creación del Escalafón de Ingenieros.

Con el constante avance de la tecnología aeronáutica y la creciente llegada de nuevo material aéreo que la traía incorporada, se advertía la necesidad de otorgarle una estructura más sólida a los sistemas logísticos institucionales frente a las crecientes demandas que generaban los factores señalados. Uno de los aspectos cruciales en que se manifestó esta necesidad fue en el área de la Ingeniería Aeronáutica.

Desde los comienzos de la aviación militar, prácticamente todos los escasos oficiales ingenieros con que se contaba provenían de la Armada Nacional o del extranjero. Entre estos últimos estaban los ingenieros Walter Hammond y Arturo Seabrock, de los tiempos de la Misión Scott, que se acercaron definitivamente en Chile y que fueron en cierto modo los maestros de los ingenieros navales que pasaron a la aviación militar y, más tarde, a la Fuerza Aérea. Entre otros distinguidos ingenieros navales se cuentan el Capitán de Corbeta Ángel Carrasco C., que fue el primer Jefe de la Maestranza Central de Aviación, cuando ésta se creó el 5 de agosto de 1920; el Teniente 2º Fernando Solano Illanes que ayudó a preparar el avión en que el Teniente Armando Cortínez Mujica realizó el doble cruce de la Cordillera de los Andes, iniciado el 5 de abril de 1919; los Tenientes de Marina Ricardo Carretón, Héctor Borghero Oyarce, Eugenio Tixier, Hernán Tapia Caballero, Enrique Aguilera Passig y Carlos Nogueira González.

Según recuerda el General de Brigada (I) Hugo Fuentes Fuentes, en su monografía “Recuerdos de más de 50 años de Ingeniería”:

*...entre 1942 y 1943 fue contratado un grupo grande de ingenieros, entre los que recuerdo a: ingenieros civiles Sergio Crespo Montero (Ministro de Agricultura en 1973), Mauricio Yáñez Illanes (posteriormente Vicepresidente Ejecutivo de LAN Chile), Tomás López Claraco, Prats, Enzo Marmentini, Zabala y Nazar, todos titulados en las Universidades de Chile o de la Católica; los ingenieros navales Julio Erazo Nogueira, Héctor Normandin, Sergio Salazar N. y Bacigalupi; ingenieros aeronáuticos extranjeros señores Künsemüller (alemán) y Traian Constantinescu (rumano). En el Departamento de Construcciones de la FACH el ingeniero civil jefe era don Reinaldo Badía Catala.*

*De acuerdo al pensamiento de la mayoría de los jefes del Escalafón de Ingenieros, consideraban que lo más conveniente era especializar a los más jóvenes, unos en U.S.A. y otros en Europa, para luego desarrollar con ellos actuando como profesores, la idea que sustentaba el Comandante (A) Sr. Ernesto Bendjerodt Bécker, de crear una Escuela de Ingenieros de Aviación similar a la de los Ingenieros de la Armada.*

*Según lo dispuesto por la jefatura, fuimos destinados para recibir instrucción especializada en el extranjero los siguientes: en el M.I.T. de California - U.S.A. fueron Prats, López, Crespo, Zabala, Yáñez y Marmentini; en tanto que en España, los Subtenientes Sergio Salazar Navarro y Hugo Fuentes Fuentes.*

Estos dos últimos viajaron invitados por el Gobierno de España el 23 de agosto de 1943, para cursar sus estudios en la Academia Superior Aerotécnica de Cuatro Vientos, donde a comienzos de siglo, el chileno Luis Omar Page Rivera había tenido una destacada labor directiva.

Fue en este contexto entonces, que se decidió crear el *Escalafón de Oficiales Ingenieros* en la Fuerza Aérea, que tendría que quedar conformado por aquellos Oficiales que hasta allí integraban el llamado Escalafón Técnico y por todos los que se estaban contratando y especializando. Un cambio de esta magnitud, que modificaba la estructura del sistema de Personal, era materia de Ley por lo cual el Ejecutivo envió al Parlamento el necesario Proyecto de Ley, que fue tratado en la 45ª Sesión Ordinaria, del miércoles 4 de agosto de 1943. Se transcribe este documento por su importancia histórica, como punto de partida de un Escalafón institucional y, además, por el contenido de sus considerandos:

Nº 3.- MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

*Santiago, 4 de agosto de 1943.*

CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.

*La Fuerza Aérea de Chile atraviesa por un período de rápida expansión, con motivo de las entregas de material de vuelo que están haciendo los Estados Unidos de Norteamérica. Este valioso material requiere la intervención de personal de ingenieros especializados en Ingeniería Aeronáutica, para atender debidamente, su manutención, conservación y reparación. Por desgracia, la actual dotación de estos especialistas en la Fuerza Aérea, no basta para satisfacer las máximas necesidades, por lo que resulta de ineludible interés, proceder de inmediato a aumentar este personal, contribuyendo así a procurar un mayor coeficiente de seguridad a los pilotos que realizan en estos momentos, delicadas funciones de Defensa Nacional.*

*Las circunstancias de encontrarse este escaso personal de ingenieros con que se cuenta, formando parte de la Rama Técnica, han impedido el natural desarrollo de elementos eficientes, mediante el reclutamiento de ingenieros titulados en las universidades del país, por falta de un incentivo que permita realizar una buena carrera profesional. Por este motivo, se espera que una Rama de Ingenieros separada, hará posible regular, a corto plazo, esta deficiencia que actualmente se advierte en la Fuerza Aérea.*

*Por otra parte, la experiencia ha demostrado que los ingenieros, por la misma índole de sus funciones, están sometidos a constante actividad de vuelo, por lo que es justo concederles el goce del 25 por ciento por concepto de riesgo de vuelo, como lo tiene el personal de la Rama del Aire.*

*Por las consideraciones expuestas, vengo en someter a vuestra aprobación, el siguiente PROYECTO DE LEY:*

*Artículo 1º.- Créase en la Fuerza Aérea de Chile, la Rama de Oficiales de Armas Ingenieros.*

*Artículo 2º.- La Planta de Oficiales de Armas Ingenieros, será la siguiente: 1 Comodoro; 3 Comandantes de Grupo; 5 Comandantes de Escuadrilla; 14 Capitanes de Bandada; y 37 Tenientes 1º.*

*Artículo 3º.- Esta Planta se formará con los actuales Oficiales de Armas, Rama Técnica que posean el título de Especialistas en Ingeniería Aeronáutica, comprobadas su competencia, y se completará a medida que se consulten los fondos correspondientes en la Ley de Presupuesto.*

*Artículo 4º.- El reclutamiento de Oficiales Ingenieros, se hará con profesionales titulados en las universidades del país, o en el extranjero. Los requisitos para el ingreso serán establecidos por el Reglamento respectivo.*

*Artículo 5°.- Los requisitos para el ascenso de los Oficiales Ingenieros, serán los mismos que fija la Ley para los Oficiales de la Rama Técnica.*

*Artículo 6°.- Los Oficiales pertenecientes a la Rama de Ingenieros, percibirán sus sueldos aumentados en un 25 por ciento. Este sueldo será parte integrante del sueldo para todos los efectos legales.*

#### ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

*Artículo 1°.- Facúltase al Presidente de la República para proveer de inmediato hasta veinte plazas de Tenientes 1° Ingenieros.*

*Artículo 2°.- Los Oficiales de grado inferior a Teniente 1°, que a la fecha de la promulgación de la presente Ley pertenezcan a la Rama Técnica y posean el título de especialistas en Ingeniería Aeronáutica, podrán optar a este grado previo examen de capacidad.*

*Artículo 3°.- El gasto que demande el cumplimiento de la presente Ley, se imputará a la partida 11/01/01 y 11/01/04, del presupuesto del presente año. (Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación).*

*Artículo Final.- Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial.*

*(Fdos.): J. A. Ríos M. – Oscar Escudero O.*

Este Proyecto se aprobó y pasó a constituir la Ley N° 7.761, de fecha 5 de febrero de 1944. Uno de los aspectos que se vio favorecido con el reforzamiento de la dotación de ingenieros fue la metodología para el control de las horas de vuelo de los pilotos y los procesos de mantenimiento al material aéreo, que la MANA había impulsado con mucha fuerza sobre la base de emplear determinados formularios que, llenados en forma completa y sin interrupciones, hicieron posible llevar un registro más detallado y completo en ambos aspectos. El 19 de enero de 1942, por Oficio Sec. N° 32, el Coronel Niergarth había propuesto su implantación al Comandante en Jefe, General del Aire Armando Castro López, quien la puso en práctica por Circular N° 18 del 30 de enero de 1942, para las Unidades de “El Bosque” primero, en preparación para aplicarla a toda la Fuerza Aérea.

Los nuevos formularios se identificaron de la siguiente manera en dicha Orden:

- a) Form.Fach.N° 1.- Estadística de Mantenimiento e Inspección.*
- b) Form.Fach.N° 2.- Índice de Instrucciones para Inspección.*
- c) Form.Fach.N° 3.- Bitácora de Vuelos (del avión).*
- d) Form.Fach.N° 4.- Bitácora Individual de Vuelos.*
- e) Form.Fach.N° 5.- Informe Técnico de la Comisión Clasificadora de Accidentes.*

*Los Sres. Jefes de Departamento, Comandos de Brigada y Unidades respectivamente, dispondrán y proporcionarán las facilidades de organización necesarias dentro de las Unidades a su mando, para la función correcta y el empleo eficiente de los nuevos formularios, de acuerdo con las instrucciones empleadas por los miembros de la Misión Aérea Norteamericana.*

No fue fácil acostumbrarse al nuevo sistema, como lo muestran variados documentos a través de los cuales se advierte la preocupación personal del propio Comandante en Jefe por corregir errores de niveles subalternos y buscar así la mayor exactitud y validez del nuevo sistema.



## 8. Margot Duhalde, una vida para la aviación.

La historia no solo de la Fuerza Aérea sino de toda la aviación en Chile, está jalonada de compatriotas cuyos logros y hazañas los convirtieron en verdaderos personajes, dignos de la mayor admiración y recuerdo, ejemplo para las futuras generaciones. Entre ellos destaca con luces propias, *Margot Duhalde Sotomayor*, una mujer excepcional que a través de la aviación supo labrarse un lugar de mérito propio, en una época en que todavía el sexo femenino no era reconocido en la plenitud de sus potencialidades. No solo excedió este marco restrictivo de sus tiempos, sino que fue más allá, a la guerra misma, enrolándose en las filas del país de sus ancestros, Francia, que luchaba por su libertad durante la IIa Guerra Mundial, en mérito de lo cual posteriormente el Gobierno de Francia le otorgó la *Orden de la Legión de Honor de Francia*, primero en el grado de “Caballero” y más tarde, en el de

“Comendador”. Felizmente para sus compatriotas y camaradas, ella dejó sus Memorias en un texto de título “Margot Duhalde, mujer alada”, publicado por la Fundación Arturo Merino Benítez, que sirvió de base para la presente reseña.

Nació el 12 de diciembre de 1920 en Río Bueno. Como un augurio del Destino, solo dos años antes, en 1918, pero en el mismo día y mes, Dagoberto Godoy había efectuado su histórico primer cruce de la Cordillera de los Andes por su parte más alta. De familia sureña, de pequeña sintió el llamado de su vocación cuando veía los aviones que pasaban como puntitos en el espacio, que más tarde supo que eran los *Vickers “Wibault”* que hacían el correo aéreo entre Temuco y Puerto Montt. Se trasladó muy joven a vivir a Santiago donde, junto con sus estudios, su naturaleza pujante y extrovertida la llevó a inscribirse en los registros del Club Aéreo, en el que su carta de aceptación tiene fecha 24 de agosto de 1937 y está firmada por el Comodoro del Aire Manuel Francke Mariotti como Presidente del Club. Cuando ya estaba inscrita, se encontró con que el Club tenía pocos instructores y no demostraban mucho interés en hacerle instrucción de vuelo. Sin darse por vencida, siguió concurriendo a Los Cerrillos, donde conoció a César Copetta quien le enseñó las primeras nociones de mecánica de aviación y las características de los aviones del Club, entregándole una excelente base para luego aprender a volar.

Se hizo asidua de Los Cerrillos primero y luego El Bosque, adonde la llevó Copetta. Felizmente allí tuvo una buena acogida y muy luego fue considerada parte de la legión alada. Leyendo el nombre de los pilotos que conoció en la época, parece desfilar todo un trozo de la historia institucional: César Copetta, Aurelio Celedón, Gregorio Bisquert, César Ruíz, Germán Díaz, Ricardo Ortega, Eleodoro Calderón, Domingo Vázquez y Washington Silva, quien fue su instructor y la autorizó para su primer “vuelo solo”. Estando de vacaciones en Temuco, la sorprendió el terrible terremoto de Chillán de enero de 1939, ante lo cual se presentó voluntaria para ayudar a las personas de la Fuerza Aérea que estaban operando en el aeródromo de San Ramón. Allí realizó funciones múltiples, de acuerdo con la emergencia que se vivía, desde estar a cargo del rancho de oficiales, embarcar heridos en los aviones, vacunar gente, hasta lanzar volantes con instrucciones a la población, desde un *Gipsy Moth*.

Corría 1940 cuando decidió dar un golpe de timón total a su vida. El año anterior se había declarado la guerra en Europa y Francia llamaba voluntarios en todo el mundo, lo que en Santiago se concretó en el Comité del General Charles de Gaulle, en calle Merced cerca del cerro



Santa Lucía. Decidida a defender el país de sus ancestros, obtuvo la autorización notarial de su padre, ya que en ese tiempo con veinte años era menor de edad, hecho lo cual el 11 de abril de 1941 partió vía terrestre a Argentina en una caravana de tres vehículos y trece voluntarios, de los cuales dos eran mujeres. Pernoctaron en Portillo y al día siguiente siguieron hasta Mendoza, donde tomaron el tren hacia Buenos Aires. Después de once días siguieron a Montevideo, para tomar un barco que los llevaría a Europa. Iniciaban un viaje de tiempo de guerra, inicialmente muy agradable, pero que fue cambiando en la medida que se acercaban a Europa. La zona de conflicto era mucho más amplia que dicho continente, como lo mostraba la permanente amenaza de los submarinos alemanes que obligaba a especiales medidas de seguridad e incluso de defensa, como el lanzamiento de cargas de profundidad, pese a ser un barco civil de pasajeros, el *RMS "Rangitata"*, que en tiempo de paz cubría la ruta entre Inglaterra y Nueva Zelanda. Cuenta que muchos años después supo que mientras estaban en ruta en pleno Atlántico hacia su puerto de destino, Liverpool, se estaba llevando a cabo la cacería más grande de la historia de la flota inglesa, contra el acorazado "*Bismarck*" de 50.000 toneladas, el que finalmente fue hundido el 27 de mayo de 1941 después de haber sido ubicado por un avión *Catalina* y torpedeado en su timón por un *Swordfish* del portaaviones "*Ark Royal*", no sin antes hundir al orgullo de la marina británica, el crucero "*Hood*", al que alcanzó de un cañonazo en la santabárbara, partiéndolo en dos, salvándose solamente tres de sus 1.500 tripulantes.

Desde Liverpool siguió de inmediato hacia Londres, donde luego de un tiempo logró ingresar a la ATA (Air Transport Auxiliary), que era la organización encargada de transportar todos los aviones para la Royal Air Force (RAF) y para la Fleet Air Army (FAA), desde las fábricas hasta las unidades de mantenimiento y las escuadrillas de combate. Para su organización contaba con personal altamente especializado de la British Overseas Airways Corporation (BOAC), la línea bandera inglesa, quienes elaboraron tanto el programa teórico como el práctico de vuelo. Confeccionaron también los libros de ayuda para pilotos, llamados White Covers por sus tapas blancas, que contenían información sobre un solo tipo de avión y los Ferry Pilots Notes, destinados a los pilotos de transporte y que contenían información de todos los tipos de aviones que operaba ATA. Este último estaba pensado para que los pilotos pudieran llevarlo en su maletín de vuelo, medía 6 x 4 pulgadas y sus hojas estaban sujetas con dos argollas.

Como era imposible instruir pilotos en todos los tipos de aviones, se les dividió en categorías, tanto a pilotos como a los aviones:

- Clase 1, aviones livianos como el de *Havilland DH 60 Gipsy Moth*, *Miles Register*, *Taylorcraft Auster*, *Percival Proctor*, *Gloster Gladiator*, *Fairey Swordfish*, *Hawker Hart*, *Vickers Valiant* y algún otro.
- Clase 2, aviones de instrucción avanzada y cazas como los *Hawker Hurricane*, *Supermarine Spitfire*, *Fairey Battle*, *Blackburn B-24 Skua*, *Curtiss SO3C Seamew*, etc. Dentro de esta clasificación los monomotores más complicados se denominaban Class Two Plus como los *Hawker Typhoon* y *Tempest*, el *North American P-51 Mustang*, etc.
- Clase 3, bimotores livianos, *Airspeed Oxford*, *Avro Anson* y de *Havilland DH.89 Dragon Rapide*.
- Clase 4, bimotores pesados, *Bristol Blenheim*, *Tipo 152 Beaufort* y *Tipo 156 Beaufighter* y *Vickers Wellington*. Había también una Class Four Plus, para los *De Havilland DH.98 Mosquito*, *North American B-25 Mitchell*, *Douglas C-47 Dakota*, *Douglas DB-7/B Boston*, *Lockheed Hudson*.
- Clase 5, cuádrimotores *Handley Page Halifax*, *Avro Lincoln* y *Lancaster*.
- Clase 6, hidroaviones y botes voladores, clase a la cual no tuvieron acceso mujeres.

Los grupos para transportar aviones se llamaban Ferry Pilots Pool de los cuales había 16 a lo largo y ancho de Gran Bretaña:

- N° 1 en White Waltham, cerca de Maidenhead, Berkshire.
- N° 2 en Whitechurch, Bristol.
- N° 3 en Hawarden, cerca de Chester.

- N° 4 en Preswick, Ayrshire, Escocia.
- N° 5 en Luton, Bedford.
- N° 6 en Ratcliffe, Leicester.
- N° 7 en Sherburn-in-Elmet, Leeds.
- N° 8 en Sydenham, Belfast, Irlanda del Norte.
- N° 9 en Aston Down, Gloucester.
- N° 10 en Lossiemouth, Noreste de Escocia.
- N° 12 en Cosford, cerca de Wolverhampton.
- N° 15 en Hamble, cerca de Southampton.
- N° 16 en Kirkbride, Solway Firth, Condado de Cumbria.

Al respecto, Margot explica también que no supo por qué no existían los Ferry Pilots Pool 11, 13 y 14. Cuenta también que su instructora de navegación, la First Officer Patterson, una más que experimentada piloto según supo después, le preguntó su nombre y como no lo entendió, le pidió que lo escribiera en la pizarra. Al verlo y considerando que ya tenían otra Margot en la escuadrilla, le dijo simplemente que la llamarían “*Chile*”, nombre con el que fue conocida durante la guerra y que la acompañó después en reuniones o en su correspondencia con sus camaradas de esa época.

Para la Navidad de 1941 no había avanzado mucho en su instrucción de vuelo, lo que atribuye a tres factores: el constante mal tiempo, su poco dominio del inglés y, cosa curiosa para un piloto, su astigmatismo. Este último problema había logrado disimularlo en los pocos exámenes médicos que debió sortear para pilotear, pero igual se le hacía presente en la vida diaria. Para volar, se le hacía difícil leer la carta de navegación y ver el compás magnético en aviones como el *Tiger Moth* y el *Magister*, que lo tenían ubicado en el piso de la cabina. Esto, como se puede imaginar, le trajo múltiples dificultades particularmente cuando debió practicar salidas de cancha o vuelos cross-country, en un país desconocido. La falta de conocimiento del terreno y la dificultad para distinguir las cosas en el mosaico uniforme de la campiña inglesa, la llevó a perder toda orientación en su segunda salida, en la cual viéndose perdida optó por mantener rumbo y altura hasta encontrar alguna referencia. Transcurrido un buen rato, comenzó a ver muchas casas y una gran ciudad en lontananza, ¡con mucho humo y abundantes globos cautivos...! sin querer había llegado a Londres! Este percance y su accidentado aterrizaje casi le ocasionaron su Baja (ironías de la vida: le dijeron que no servía para volar...) pero sus porfiadas apelaciones lograron que fuera destinada al FPP N° 1 en White-Waltham. De esa época especialmente, recuerda Margot:

*Mi permanencia en Inglaterra no fue un camino de rosas, precisamente, ni una expedición romántica llena de aventuras como se ven en las películas. Estaba en medio de un país en guerra, que recibía ataques aéreos a diario, en que la diferencia entre la vida y la muerte podía ser un asunto de segundos, o de metros más o menos... No había en realidad mucho tiempo para dedicarlo a pulir detalles, ni tomar cuidados especiales con una persona determinada.*

Afortunadamente, frente a estas dificultades Margot supo cuidar de sí misma y con inquebrantable voluntad luchó hasta retornar a las actividades de vuelo en las que, ella misma presentía, estaba su destino.

Hay dos testimonios de esa época para tener una idea de lo que estaba pasando Margot. En uno de ellos, “The forgotten pilots”, la oficial Lettice Curtiss recuerda:

*En 1941 llegó Margot Dubalde de Chile, hablando muy poco inglés. Tuvo que trabajar con los mecánicos en el hangar, hasta que el conocimiento del idioma hubo mejorado lo suficiente para aprobar los cursos técnicos de piloto. “Chile” como era conocida, permaneció en ATA hasta que terminó noviembre de 1945; para ese entonces ella había llegado a ser una piloto clase 4, volando aviones de bombardeo.”*

Por otra parte, en su libro “Brief glory, the story of ATA”, el Capitán E. C. Cheesman recuerda:

*Nadie que haya conocido ATA se olvidará de “Chile”. En 1942 llegó Margot Duhalde, de Chile, hablando muy poco inglés. Después de una semana le resultó imposible dominar el curso técnico, por lo que fue asignada temporalmente a la sección de mujeres mecánicas del hangar. Parte de ese período lo pasó trabajando en una de esas chozas primitivas de madera las cuales, cuando fueron reemplazadas por estructuras de concreto, empezaron a surgir como callampas alrededor del perímetro del aeródromo y a las que se llamaba, con mucho acierto, Barrio Chino. Aquí, en el invierno, pisando el fango, desde la salida del sol hasta la última hora de vuelo, ella vivió con los mecánicos de estructuras y obreros, mejorando su conocimiento de mecánica y del idioma inglés.*

Los sacrificios valieron la pena. En la medida que dominaba el idioma, Margot iba siendo autorizada para volar nuevamente, incluso siendo trasladada de bases. Primero fue Luton, y después Hamble, cuya dotación era íntegramente femenina; seguida de White-Waltham que era la Escuela de Aviones Avanzados Monomotores donde voló el *Harvard*, el primer avión con tren retráctil y paso variable que conoció. El siguiente paso fue un sueño cumplido: ¡voló el *Hurricane*! Con esto aprobaba el curso y además quedaba calificada para pilotear toda clase de monomotores, por lo que completó más de 200 horas de vuelo en Inglaterra transportando *Fairchild*s, *Martinets*, *Masters*, *Tigers Moth*, *Battles* y el mismo *Hurricane*, este último en un sinfín de viajes desde la fábrica Hawker en Langley, al Oeste de Londres a las unidades de Mantenimiento en Cumbria, cerca del límite Oeste entre Inglaterra y Escocia. También comenzó su larga relación con el *Spitfire* y el *Seafire*, de los cuales le tocó transportar 326 unidades, luego de lo cual en junio de 1943 hizo el curso para bimotores livianos en aviones *Oxford*, aprobándolo y quedando convertida en piloto *Clase 3*, lo que significaba que además de aviones de caza, podía volar cualquier tipo de bimotores livianos. Atrás quedaban los negros días iniciales y las dudas sobre su capacidad.

Margot Duhalde logró domar el icónico caza inglés Supermarine Spitfire, volando varias de sus variantes, donde su favorito fue el Spitfire XII. (BAE Systems)



Margot Duhalde posando junto a sus compañeras del ATA sobre un Spitfire, ubicada sobre la cabina del avión, a la izquierda. (ATA Museum, Diana Barnarto Walker)





Otra fotografía junto a sus compañeras del ATA, ubicada en la penúltima fila, tercera de derecha a izquierda. (ATA Museum, Diana Barnarto Walker).



Otra fotografía de Margot Duhalde posando junto a sus compañeras del ATA sobre un Spitfire, ubicada sobre el ala izquierda, cerca de la cabina del avión. (ATA Museum, Diana Barnarto Walker)

Su progreso era lento pero seguro. Muy luego, en septiembre de 1943, dio el siguiente paso al integrar el curso para bimotores pesados, que hizo en los *Vickers Wellington*, una verdadera mole que compensaba su gran masa con características aerodinámicas y técnicas muy novedosas que facilitaban su control. El 24 de septiembre rindió su examen de dos horas y quince minutos de circuitos y aterrizajes con y sin flaps, con un motor en bandera, sin velocímetro y otras exigencias, que finalmente fue coronado por el éxito, lo que la convirtió en piloto *Clase 4* y ascendida a First Officer. Podía ahora volar todo tipo de avión de uno o dos motores, a excepción de los triciclos, considerados más complicados en esos años. Es de notar la rapidez con que se iba formando y cambiando de nivel lo cual es un indicador de la gran cantidad de aviones que se producían para enfrentar a la Alemania de Hitler. En cifras globales, durante 1943 los Aliados (de los cuales formaba parte Gran Bretaña) produjeron 147.517 aviones mientras el Eje alcanzó solo a 44.123.

En abril de 1944, a Margot le faltaba solamente volar el *Armstrong Whitworth A.W. 41 Albemarle* para obtener su calificación superior. En su primera hora con instructor decidió que el avión no le gustaba y que no lo volaría sola: sabía que lo habían dejado de fabricar por malo, que no se mantenía en vuelo con un motor, que el sistema eléctrico hidromático de las hélices fallaba muy a menudo y se le arrancaban las revoluciones desde 2.900 rpm, que era el máximo para despegue, hasta 3.300 o más. Su instructor tuvo que rogarle ya a título personal que lo volara para

el examen, ya que a él nunca le había fallado un alumno y la convenció. A regañadientes subió al avión acompañada de un ATCC- Air Training Corp Cadet, candidatos a piloto, puso en marcha y despegó. Su intuición era acertada: les falló el motor derecho en el despegue y solo con esfuerzos desesperados lograron mantenerse en el aire y salir de la emergencia. Obviamente, al tocar ruedas su instructor reconoció su error de prácticamente obligarla a volar, la dio por aprobada y la eximió de volar ese tipo de avión nuevamente en la Escuela, aunque posteriormente lo voló de nuevo y se reconcilió con él. Así, de esta forma memorable, Margot se había convertido en piloto Four Plus: había triunfado a pesar de su astigmatismo, del idioma y de su juventud.

En su nuevo nivel tenía mucho más trabajo, ya que podía hacer más cosas: según su bitácora, en junio de 1944, transportó 38 aviones en 17 días hábiles de vuelo, de los siguientes tipos: anfibios *Supermarine Walrus* y *Spitfire*, *Fairchild F-24 Argus*, *Grumman TBF Avenger*, *Fairey Barracuda* y *Swordfish*, *Hawker Typhoon*, *Douglas DB-7B/Boston*, *Lockheed Hudson* y *Ventura*, de *Havilland DH 98 Mosquito* y *Vickers Warwick*. Además de estos tipos, volaba también *Supermarine Sea Otter*, *Douglas C-47*, *North American B-25 Mitchell* y el cuádrimotor *Consolidated B-24 Liberator*. Su actividad no disminuyó después del Día “D”:

*En diciembre de 1944 había volado casi todo tipo de aviones de combate. Sin embargo, al mes siguiente, enero de 1945, en mi libro de vuelo solo aparecen los Spitfire MIV, Typhoon y Tempest, como aviones de caza; Sea Otter, para el rescate de pilotos desde el agua y Anson, como aviones taxi. En febrero y marzo comenzó a regularizarse la operación de transporte de aviones, por lo que volé 46 aviones de 14 diferentes tipos, a pesar de las malas condiciones atmosféricas.*

La guerra llegó a su fin y con él, la ATA Margot Duhalde fue desmovilizada con una impresionante bitácora en la cual se cuentan los siguientes tipos de aviones:

Monomotores: *de Havilland DH.60 Gipsy Moth*, *Miles Magister*, Avro Tudor, Hawker Hart y Hector, North American Harvard, Fairchild Albacore, Boulton P82 Defiant, Percival Proctor, Curtiss SO3C Seamew, North American P-51 Mustang, Grumman F6F Hellcat, Fairey Firefly, Hawker Tempest, Blackburn B-24 Skua, Taylorcraft Auster, Stinson Reliant, Douglas SBD Dauntless.

Bimotores: Avro Anson, Handley Page HP.52 Hampden, Bristol Blenheim, Vickers Wellington, Bristol tipo 156 Beaufighter, Bristol tipo 152 Beaufort, Lockheed Venture, de Havilland DH.89b Dominie, Armstrong Whitworth A.W. 38 Whitley, Nord NC-702.

Cuádrimotores (como copiloto): Consolidated B-24Liberator, Avro Lincoln y Lancaster, Handley Page Halifax y Boeing B-17 Flying Fortress.

Bases en las cuales sirvió: Hatfield, White-Waltham, Luton, Barton, Hamble, Ratcliffe.

Terminada la guerra, la ATA siguió funcionando un tiempo todavía en labores de enlace entre Gran Bretaña y el Continente ya liberado, hasta noviembre de 1945 en que fue desactivada. Libre de su compromiso con la ATA y después de cinco intensos años de servicios, Margot se presentó para enrolarse en la Fuerza Aérea de Francia Libre (FAFL), previo a lo cual disfrutó de muy bien ganados dos meses de descanso y vacaciones. Si bien es cierto era una organización francesa, funcionaba todavía en territorio británico por lo que Margot debió viajar al norte de Inglaterra, para presentarse en su nueva base, Ouston, cerca de Newcastle, dotada con aviones Spitfire. Aquí se encontró con dos novedades: era la única mujer piloto de la FAFL y la segunda era que, en vez de vuelo ferry, ahora pasó a hacer acrobacia y formación. Ouston queda a 55 grados en la latitud Norte (recíproca de Puerto Williams en Chile) y ella llegó en pleno invierno, encontrándose con un frío espantoso, vientos fortísimos y oscuridad a las cuatro de la tarde. Afortunadamente esta estadía fue relativamente corta, ya que la escuadrilla recibió orden de abandonar Inglaterra y dirigirse a Mecknes, en Marruecos, que entonces era posesión francesa. Parecía como si después de cinco años de incesante vuelo, iba a encontrar tranquilidad en Mecknes, pero su rumbo iba a ser otro.

Solo algunas semanas después de haber llegado, fue llamada a París en carácter de urgente, por el Ministerio del Aire, por lo que emprendió el regreso, esta vez a Francia, en un Beaufighter LS-185, vía Rabat, Gibraltar, Ystres y Burdeos. Era una comisión diferente pero muy grata: viajar a Sudamérica integrando una delegación de la Oficina Francesa de Exportación Aérea-OFEMA para demostrar algunos aviones franceses, dos bimotores y tres monomotores. En Buenos Aires y mientras llegaban los aviones, que venían en barco, recibió el título de "*piloto Honoris Causa*" de la Fuerza Aérea de Chile, de manos del propio Comandante en Jefe, General Manuel Tovarias. Dentro del periplo, hicieron demostraciones en Chile: en Cerrillos para los pilotos de líneas aéreas y en El Bosque y Quintero para la Fuerza Aérea. La gira comprendió también Brasil y Uruguay. De regreso en Francia, fue destinada por un corto tiempo a la Escuela de Planeadores, cerca de Toulouse, una base poco acogedora y en la cual todos los instructores eran hombres. La compleja naturaleza humana hizo que no fuera bien vista, primero por ser mujer; luego porque siendo alumna, almorzaba en el casino de los instructores y, finalmente, que fuera una oficial francesa, a la que había ido a dejar un automóvil con patente diplomática. No mejoró esto el hecho que allí recibió el telegrama del Ministerio del Aire comunicándole que había sido nombrada "*Caballero de la Legión de Honor de Francia*", ya que nadie sabía de su valioso trabajo en la ATA. Finalmente obtuvo la licencia C de Plata, que consistía en hacer un vuelo de cinco horas, montar sobre los mil metros y recorrer una distancia de 50 kilómetros.

A continuación de esto, fue desmovilizada definitivamente y le llegó la hora de regresar a Chile, de donde había salido casi siete años antes y al cual regresaba como una mujer hecha y derecha, diferente de la jovencita que era al partir. Pero no encontró amistades después de tanto tiempo afuera, incluso sus familiares le resultaban un poco extraños. Tenía además el imperativo de ganarse la vida por sus medios y prácticamente lo único que sabía era volar, por lo que buscó el camino precisamente por ese lado. Primero fue piloto de un avión privado y más adelante, se enroló en LIPA-SUR que tenía tres aviones *DH-89 Dragon Rapide*, pero solo dos pilotos, el dueño y Margot. Como aerolínea económica, no solo piloteaba, sino que tenía que ayudar con el equipaje, cargar aceite y combustible, incluso muchas veces con la participación de algún pasajero. Esta etapa terminó cuando obtuvo una beca de la OACI para realizar en Estados Unidos un curso de controlador de tránsito aéreo. El curso partió en abril de 1953 en el centro aeronáutico de la FAA, en el aeropuerto Will Roger, en Oklahoma City, el cual contaba como gran novedad con un Entrenador Celestial que simulaba el Hemisferio Norte completo con todas sus constelaciones. Siguió su instrucción en el Aeropuerto O' Hare de Chicago, ciudad en que operaba una compañía de taxis aéreos y una unidad de *F-86* de la USAF, avión que le dejó un recuerdo inolvidable por cuanto a uno de ellos se le dispararon sus ametralladoras durante el desprendimiento, alcanzando a la Torre de Control, pero sin víctimas. Luego de Chicago, pasó por un corto tiempo a los aeropuertos de John Kennedy (ex Idlewild) en Nueva York y National en Washington D.C. Este último, además de sus propias operaciones, coordinaba y controlaba las de la Base Aérea Edwards de la USAF y de la Base Aeronaval de Anacostia, ambas en la ribera Este del río Potomac pero que caían dentro de su área de control.

Para regresar a Chile la OACI le otorgaba el pasaje, pero Margot supo que a mediados de abril de 1956 la FACH tenía programado el despegue de una de las primeras partidas de Mentor T-34 Mentor adquiridas a la Beechcraft en Wichita, Kansas. Como avión nodriza estaba un *C-47* del Grupo N° 10, en el cual obtuvo ser incluida como parte de la tripulación. El viaje duró 18 días debido a la reducida autonomía de los aviones de instrucción, con escalas en ciudades de México, Nicaragua, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú, antes de llegar a Arica, Antofagasta, Copiapó y finalmente, El Bosque. Ya en Santiago ejerció como controladora de tráfico aéreo en Los Cerrillos, brusco cambio con lo que había conocido y practicado en Norteamérica, ya que en este no existían aerovías ni control de aproximación. Las pocas compañías que operaban allí controlaban sus propios aviones y solo los pasaban a frecuencia de torre cuando el piloto tenía la pista a la vista. La pista 03 tenía el localizador R y el radiofaro MR, ubicado en Marruecos (actual Padre Hurtado) que los aviones usaban para aproximar o mantenerse en el circuito de espera con una separación vertical de 500 pies.

A su retorno a Chile, tuvo algunos trabajos como piloto comercial y como instructora de vuelo. Luego trabajó en la Dirección General de Aeronáutica Civil como Controlador de Tránsito Aéreo y una vez retirada de la FACH se dedicó a su pasión, el vuelo.



Su siguiente etapa la vivió en la Fuerza Aérea, en calidad de Empleado Civil donde tuvo varias destinaciones. Primero el aeropuerto de Cerro Moreno en Antofagasta, donde la torre de control estaba dentro de la Base, sobre uno de los hangares, con acceso por una escalera sin barandas, que seguía la curvatura del techo. No hacía mucho que se había inaugurado la Base y quedaban detalles todavía por solucionar. El agua la traía un tren diariamente y se distribuía dos veces al día. Lo mejor para ella fue que conocía a muchos de los oficiales, lo que le permitía volar a veces el B-26 de copiloto, cambiando de asiento en el aire, toda una maniobra. Después de tres años volvió a Santiago como Jefe del Aeródromo de Tobaraba, a cargo de tres sargentos radioperadores y tres auxiliares de torre de control, dándose además el tiempo para hacer instrucción de vuelo básica y avanzada. Luego de allí comenzó la que sería su destinación más prolongada, Punta Arenas, donde vivió aproximadamente 30 años, durante los cuales jubiló de la Fuerza Aérea, pero permaneció en la zona dedicada a la instrucción de vuelo. En esta etapa recibió en diciembre de 1987, la “*Cruz al Mérito Aeronáutico*” de la Fuerza Aérea de Chile. En octubre de 1999 viajó a Inglaterra para asistir al 60 aniversario de ATA, en el aeródromo de Lyneham de la RAF.

Para celebrar sus 80 años saltó en paracaídas en tándem, en los Cuatro Diablos, Melipilla, lo que siguió haciendo en los años siguientes hasta que debió suspenderlo por orden médica. Finalmente, en junio de 2006 el Presidente de Francia Jacques Chirac le envió una carta comunicándole oficialmente que el Gobierno de Francia había decidido promoverla al grado de “*Comendador*” de la Orden de la Legión de Honor, de la cual había sido nombrada “*Caballero*” 60 años antes, en 1946. Culmina sus recuerdos diciendo:

*...en realidad, no me siento diferente de cómo me he sentido toda la vida y siempre tengo proyectos, porque gozo de excelente salud, camino treinta minutos diarios con mi perrita Maitechu, asisto tres veces por semana a clases de hidrogimnasia en una piscina temperada, practico baile entretenido, manejo mi auto diariamente, vuelo por lo menos dos horas mensuales como piloto al mando, bebo vino tinto y whisky.*

*En resumen: ¡viviré cien años!...*

Casi logró esta meta, pero la Viajera que algún día a nuestra puerta ha de llamar, la sorprendió en su último final largo el 5 de febrero de 2018, a los 97 años, tres antes de su meta. Pero en realidad, los años de Margot nunca fueron iguales a los del resto de los mortales, por la intensidad con que los vivió, por lo que su meta está más que cumplida. Solo queda decirle con respeto y la mayor camaradería: ¡Gracias Margot, por haberte conocido y por lo que nos dejaste a los aviadores de Chile y del mundo!

## Anexos

### Anexo A. Declaración de No Beligerancia

Esta declaración y su posterior modificación dos años más tarde, ameritan recordar los conceptos de beligerancia y neutralidad desde la perspectiva jurídica, de los cuales se reseñan a continuación sus aspectos esenciales. En síntesis, frente a un conflicto armado internacional, los Estados pueden encontrarse en una de tres situaciones, a saber:

1. Beligerantes. Son los Estados que participan activamente en las hostilidades, luego de declarar la guerra formalmente, conforme sus procedimientos constitucionales o que toman parte en las acciones bélicas de hecho, sin declaración formal de ruptura de hostilidades.

La condición de beligerantes impone a estos Estados una serie de normas de Derecho Internacional que deben cumplir, tanto en relación con los demás Estados que toman parte en las hostilidades, como enemigos, como también a los países que no participan del conflicto armado.

2. No beligerantes. Estos Estados no toman parte en las hostilidades, pero asumen una actitud oficial de simpatía y apoyo hacia uno de los beligerantes, al cual tratan como si se mantuviera en un estado de paz. Esto no se traduce en una ayuda abierta y activa al beligerante favorecido, pero sí implica un consentimiento pasivo en cuanto a ciertos actos realizados por este beligerante, como la estadía de sus barcos de guerra en los puertos del no beligerante por un plazo superior al que permite el derecho de los neutrales, el abastecimiento de víveres y en general, el proporcionar distintos tipos de apoyo, tanto en el ámbito político como en materias comerciales y de abastecimiento de materias primas.

El estado de no beligerancia se asume por medio de una declaración formal efectuada por el gobierno del país que asume tal condición, que es notificada a los beligerantes y a los demás miembros de la comunidad internacional.

Cabe hacer presente que la condición de “no beligerante” no es reconocida por el Derecho Internacional Público, en una perspectiva estrictamente jurídica. Sin embargo, desde comienzos del siglo XX comenzó a ser una práctica frecuente de diversos Estados ante situaciones de conflictos armados internacionales. De hecho, el primer país que hizo tal declaración fue Uruguay, en junio de 1917, que declaró que no trataría como beligerante a ningún Estado americano que, para defender sus derechos, se hallare en guerra con países de otro continente.

Esta declaración del Gobierno uruguayo tuvo por finalidad justificar su apoyo político y económico a Estados Unidos, luego del ingreso de Washington a la Primera Guerra Mundial. Similares declaraciones hicieron España e Italia en septiembre de 1939, al inicio de la Segunda Guerra Mundial, con el propósito de validar su asistencia política, económica y logística a Alemania.

3. Neutrales. Tienen esta condición jurídica los países que no toman parte en las hostilidades. Los Estados neutrales deben mantener una actitud de abstención imparcial hacia uno y otro bando beligerante y, por lo tanto, no pueden ayudar a ninguno de ellos en forma activa ni pasiva. La neutralidad se traduce en ciertos derechos y deberes entre el Estado neutral y cada uno de los Estados beligerantes por igual. Ahora bien, la condición de neutralidad no significa indiferencia. Por el contrario, el Estado neutral puede tomar medidas para salvaguardar sus derechos, su integridad territorial y, en general, sus intereses internacionales.

De conformidad a las normas del Derecho Internacional, desde el momento en que comienza un conflicto armado internacional, los países que no participan en él quedan inmediatamente en la condición de neutrales. No obstante, constituye una práctica internacional frecuente que, en tal situación, quienes no van a participar en el conflicto hagan una declaración formal de neutralidad. Esto es especialmente válido tratándose de países limítrofes de aquellos que están en guerra, o en caso de que los neutrales teman que las hostilidades podrían alcanzar su territorio o sus intereses comerciales.

Cualquier apoyo que el neutral otorgue a un Estado beligerante, afecta su condición de neutralidad y puede quedar expuesto a represalias por parte de los beligerantes enemigos de aquel Estado al cual ha ayudado. Cabe hacer presente que si bien la condición de neutralidad impone obligaciones específicas al Estado que la invoca, ello no implica que la neutralidad contemple, en lo político, una imparcialidad absoluta. Es inevitable que en un conflicto bélico de grandes proporciones o en el que estén en juego cuestiones políticas o ideológicas fundamentales, los países que no participan en él, no sean ajenos a su resultado y en consecuencia favorezcan a uno u otro contendor, lo que se denomina “neutralidad benévola o parcial”. Sin embargo, lo importante en la condición de neutralidad, es el abstenerse de realizar acciones de apoyo al beligerante favorecido.



Anexo B. Material norteamericano en la FACH a inicios de 1944<sup>2</sup>

Fabricante	Cantidad	Modelo	Tipo	Motor	Matrículas
North American	11	NA-44	BS-1A Texan	Prat & Whitney R-1340 Wasp Jr.	201-202-204-205- 206-207-208-209- 210-211-212
	13	AT-6B	NA 5010 Texan	Prat & Whitney R-1340 AN-5010	213-214-215-216- 217-218-219-222- 223-224-225-226- 227
	14	AT-6C	AT-6C AAF Texan	Prat & Whitney R-1340	
Total	38				
Fairchild	22	M62-B	Cornell	Warner Super Scarab 165 hp	17-18-19-20-21-22- 23-24-26-27-28-29- 30-31-32-33-34-35- 36-38-39-40
	14	PT-19	Cornell	Ranger L-440-3 200 hp	41-42-43-44-45-46- 47-48-49-50-51-52- 53-54
Total	36				
Consolidated Vultee <sup>3</sup>	23	BT-13A	Valiant	Pratt and Whitney AC R-985-AN3	131-132-133-134- 135-136-137-138- 139-140-141-142- 143-144-145-146- 147-148-149-150- 151-152-153
Consolidated	3	PBY-5 <sup>4</sup>		2 x Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp C-3	400-401-402
Douglas	11	A-24B	Banshee	Wright Cyclone R-1820-60	701-702-703-704- 706-707-708-709- 710-711-712
Naval Aircraft Factory	4	N3N-1		Wright R-790 Whirlwind J-5 220 hp	180-181-182-183
Vought Sikorsky	13	OS2U-3	Kingfisher	Pratt and Whitney R-985-AN-2	300-301-302-303- 304-306-307-308- 309-310-311-312- 313-314

2 Fuente: Oficio (S) N° 65/185, del 4 de mayo de 1944, del Comandante de Grupo Edison Díaz Salvo, Director de los Servicios, al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.

3 En el documento original aparece como Consolidated, lo que no es preciso, ya que los Vultee adquiridos por la FACH fueron construidos en 1942 y la fusión de Vultee Aircraft con Consolidated se produjo el 17 de marzo de 1943, pasando a llamarse Consolidated Vultee Aircraft Corporation, conocida popularmente más tarde como Convair.

4 Posteriormente se recibieron tres anfíbios Catalina, un PBY-5A (404) y dos OA-10A (405 y 406). De ellos, el N° 405 fue el legendario "Manu-tara", que realizó el primer vuelo entre el continente e Isla de Pascua y el 406 el "Skua", primer avión de la Fuerza Aérea en unir en vuelo directo Punta Arenas con el territorio antártico nacional.



Photo by [unreadable]

# Capítulo XVII

Desarrollo hacia la  
Postguerra

**1**



Los primeros cursos en la Escuela de Especialidades desde la vida civil

**2**



Pérdidas de vidas y aviones durante 1944

**3**



La Conferencia de Chicago y sus efectos en el sistema aeronáutico chileno

**4**



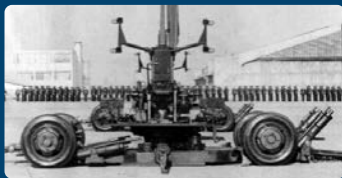
Evolución de la instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación

**5**



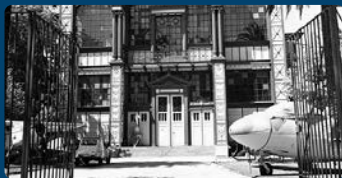
Cruceros Fuerza Aérea y de la aviación civil

**6**



Se crea el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea

**7**



Creación del Museo de Aviación

**8**



Cuestionamientos a los traslados en vuelo desde Estados Unidos

**9**



La Escuela de Aviación recibe el nombre de "Capitán Ávalos"



### 1. Los primeros cursos en la Escuela de Especialidades desde la vida civil.

A fines de los años 1940s había gran preocupación en el Mando institucional por elevar el nivel curricular de la formación tanto de oficiales como de suboficiales. Si se comparaban los procesos de formación de los oficiales y de los suboficiales en la Fuerza Aérea, se podía advertir un desfase entre ambos. En el caso de los oficiales, cuando comenzó la aviación militar con el Capitán Ávalos en 1913, se hizo a través de la creación de una Escuela Militar de Aeronáutica que fue generando sucesivas generaciones, que seguían luego una carrera profesional debidamente estructurada y reconocida en todas sus jerarquías. De esta manera al crearse la Fuerza Aérea en 1930, ya había una escuela en pleno funcionamiento. No había sucedido lo mismo con respecto a los suboficiales, ya que a esa misma fecha no se contaba con una escuela matriz para ellos, ni había todavía una carrera profesional orientada específicamente al complejo mundo de la aviación. Había además un tercer factor que gravitaba sobre ambos estamentos, que era el hecho de que no se contaba en ninguno de ellos con profesionales formados desde el comienzo en la misma Institución, sino que provenían ya fuera del Ejército o de la Armada, e incluso contratados desde la vida civil y encuadrados en un determinado rango o cargo.

Había también otro notorio desbalance que hacía necesario aumentar no solo la calidad, sino también la cantidad de los suboficiales que laboraban directamente con el material aéreo, en una flota compuesta de 128 aeronaves de diverso tipo, que se detallaron como Anexo al final del Capítulo XVI anterior. Como se desprende del Oficio Secreto Sec. I Op. N° 80/291 del 17 de agosto de 1944, que especifica el personal por áreas de desempeño, se advierte que para operar dicha flota se contaba con un total de 220 oficiales pilotos y solamente 392 suboficiales de mantenimiento, vale decir tres mecánicos por avión. Esta proporción no ofrecía problemas en cuanto al mantenimiento de línea, pero sí para trabajos propios de niveles más complejos de mantenimiento. Para los aspectos administrativos, se registraban 314 escribientes.

Persistía el gran problema de generar especialistas propios desde la vida civil, en cantidad y en calidad, en todas las áreas y en un establecimiento dedicado exclusivamente a ello. Así como para los oficiales se contaba ya con la Escuela de Aviación, para los suboficiales se había dado también un primer paso, con la Escuela de Mecánicos creada por D.S. N° 1.669 del 15 de julio de 1932, que dio origen posteriormente a la Escuela de Especialidades, (D.S. N° 666 de 16 de octubre de 1939). Pero junto con lo valioso de este paso, había que precisar la estructura curricular que debería tener, como también generar las instalaciones adecuadas a la cuantía y calidad que iba a requerir este proceso.

Hubo dos propuestas, ambas surgidas durante 1940. Una de ellas fue realizada por el Comandante de Grupo Rodolfo Berríos Torres quien se basó en un estudio que hizo de las carreras sobre “mecánica” que ofrecían la Universidad Técnica Federico Santa María y la Escuela de Artes y Oficios (actual USACH), los únicos establecimientos que las impartían a esa época. En su propuesta concluía que los programas de estudio eran similares y que contaban con los talleres, equipos, máquinas y herramientas necesarios para asegurar la calidad de la enseñanza. Esto se complementaba con asignaturas sobre materias comunes a la Educación Secundaria, además de nociones de comercio, contabilidad y legislación laboral y social. La única diferencia que advertía entre ambos era que el nivel máximo que ofrecía la Escuela de Artes y Oficios era el de “Técnico”, lo cual no era inconveniente por cuanto no se buscaba el de “Ingeniero” como el que ofrecía la Universidad. En materia de sueldos, Berríos hacía ver que “las remuneraciones obtenidas en las industrias por egresados de la Universidad eran, a la larga, inferiores producto de los beneficios obtenidos por los uniformados” (por especialidad, alojamiento, rancho, vestuario).

Recomendaba finalmente como imperiosa la conveniencia de contratar a personas tituladas en dichos establecimientos, lo cual se desestimó porque se consideró que la Institución, en menos tiempo, podía formar sus propios especialistas, con el valor agregado de que lo haría en un ambiente aeronáutico y militar desde el comienzo. No obstante, de este informe se rescató información útil para las necesidades curriculares que deberían satisfacerse.

Una segunda propuesta fue presentada por el Teniente 1º Marcos Loyola González, la cual era una especie de plan maestro para que la Escuela de Especialidades comenzara en exclusiva a ser la base generadora de nuestros suboficiales especialistas. Planteaba la necesidad de un asentamiento para la Escuela, la cual debía ubicarse “...en “El Bosque”, cerca de la Maestranza de Aviación, donde los futuros alumnos de Segundo, Tercero y Cuarto Año no solo podrán efectuar su formación práctica, utilizando material real, sino que también cooperarían con los trabajos realizados en la línea de vuelo.” Las instalaciones debían tener capacidad para albergar 200 alumnos, 5 oficiales y 50 personal de planta. “El recinto de la Escuela deberá ser completamente cerrado, a fin de mantener un régimen de internado, indispensable para el aprovechamiento de la instrucción”.

Los alumnos deberían tener entre 15 a 17 años, (“...un elemento joven y sano, no contaminado con ideas extrañas, muchas veces contrarias al ambiente militar.”), con nivel de educación entre 6º año primario a 2º Humanidades, estatura mínima de 1.55 m, aptitud física y médica compatible con el servicio y aprobar un examen de admisión en la misma Escuela. Como dato curioso, que habla de las condiciones de salubridad imperantes en la población General a la época, se establecían como restricciones entre otras: “...constitución débil por males como la tuberculosis; sordera de un oído; tener más de siete dientes con caries...”.

Proponía un régimen de estudios de cuatro años, para que el joven egresara alrededor de los 20 años y recibiera el grado de Cabo 2º o de Cabo 1º según el rendimiento que hubiera logrado. La enseñanza combinaría la teoría con la práctica, con clases en aula de preferencia en las mañanas y trabajo en talleres durante las tardes, en la misma Escuela o en la Maestranza, que se estaba comenzando a construir en 1940, proceso que culminó a fines de 1942. La instrucción teórica debía combinar ramos profesionales con los de Humanidades, estos últimos concentrados en los dos primeros años.

“La alimentación será variada y abundante, de primera calidad y calculada racionalmente de acuerdo con los componentes químicos de cada alimento... para contribuir a reparar con suficiencia el desgaste que producen el crecimiento natural del alumno y los trabajos físicos e intelectuales que le imponen el régimen y los estudios...se tomará como base la “ración Armada” con que la Marina provee a sus Escuelas suministrada con los \$ 120 que aporta cada alumno.” Se refería a que el Estado aportaba por alumno una asignación para alimentación, vestuario y educación durante toda su permanencia en la Escuela.

Luego de algunos términos sobre régimen de salidas y de vacaciones, el Teniente Marcos Loyola concluía: *A través de los años he visto a muchos jefes interesados por la educación del personal, pero los frutos han sido escasos por la falta de una Escuela que anualmente envíe a las filas a gente joven y entusiasta, con cariño por la Institución y sin estar maleados ni en su espíritu ni en sus costumbres. Así se ha visto que, a medida que progresa el material, nosotros más nos distanciamos de la eficiencia necesaria para su manejo y esto es un problema difícil y de solución no inmediata, que debe abordarse cuanto antes. Solo así tendremos una aviación eficiente y homogénea.*

Ambas propuestas se insertaban en el propósito compartido, cada vez más ampliamente, de alcanzar la verdadera independencia de la Institución, dejando de recibir personal de las otras instituciones para formar su dotación. De allí entonces que no fue sorpresivo que en la Directiva Anual de Instrucción, de marzo de 1941, firmada por el Comandante en Jefe General del Aire Armando Castro López, se disponía entre otros acápites, la apertura a la civilidad en ambas Escuelas Matrices. Este proceso comenzó en 1942, con el ingreso del primer Curso de Cadetes en la Escuela de Aviación, que se detalló anteriormente (Tomo II, pág.922 y siguientes), con miras a producir en el tiempo oficiales formados desde el inicio en la doctrina, práctica y cultura netamente aeronáuticas.

Para la Escuela de Especialidades el panorama se presentaba un poco diferente. Hasta entonces había estado impartiendo instrucción en algunas áreas a personal de planta institucional e, incluso, de otras Instituciones, como se advierte en el Oficio E.M. Secc. IIª Inst. N° 48, del 16 de enero de 1943, en el cual el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea le informa a su similar del Ejército:

*Tengo el agrado de informar a US. el resultado del examen final de los Sres. Oficiales del Ejército comandados en la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea, para efectuar el “Curso de Radiocomunicaciones y Meteorología”:*

*Tte. Sr. Alfonso Granada Ostolaza, ocupó el 1.er puesto.*

*Tte. Sr. Jorge Letelier Letelier, ” ” 4º ” ”*

*Tte. Sr. Roberto Araya Briones, ” ” 6º ” ”*

*Como se puede apreciar en el Cuadro de Notas y Clasificaciones adjunto, el aprovechamiento obtenido por estos Oficiales fue excelente, adquiriendo una sólida preparación en “Radiocomunicaciones y Meteorología”, quedando capacitados para desempeñarse en forma eficiente en estas especialidades. Saluda atentamente a US. ARMANDO CASTRO LÓPEZ, General del Aire, Comandante en Jefe.*

Paralelamente, se había realizado uno de los últimos cursos para personal de planta, el cual estuvo dedicado a la radiotelegrafía. Este era el medio más comúnmente usado para comunicarse los aviones con los aeródromos, y estos últimos entre sí. El aumento de la actividad aérea, la llegada de nuevos equipos y la instalación de nuevas estaciones, hacía necesario incrementar rápidamente la dotación de radiotelegrafistas. Fue así como bajo la dirección del Teniente Renato González Allende, como Jefe de Curso, y con la colaboración del Sargento 2º Armando Gacitúa Bascuñán como Jefe de Instrucción, la Escuela de Especialidades realizó entre 1942 y 1943 el primer Curso de Radiotelegrafistas, que tiene la particularidad de haberse efectuado íntegramente en la Fuerza Aérea, ya que anteriormente los especialistas se formaban en otras instituciones o en el extranjero. Estuvo integrado por 89 alumnos y luego de dos años, debió continuarse en el Grupo N° 3 en Temuco, adonde fueron trasladados los integrantes del curso y se les asignaron dos Oficiales y dos suboficiales para los efectos de mando e instrucción.

Al mismo tiempo que se cumplían estos Cursos, no se perdía de vista el objetivo principal, de formar integrantes directamente de la vida civil. En abril de 1942 y por disposición de la Comandancia en Jefe, una Comisión Técnica presidida por el Comandante de Escuadrilla Carlos Nogueira González (Jefe de la Maestranza), e integrada por los Capitanes de Bandada Luis Massa Sassi y Gustavo Herrera Ponce de León, se reunió para analizar las dos propuestas citadas anteriormente, la del Comandante Berríos y la del Teniente Loyola, y proponer en consecuencia las acciones necesarias para este fin. Las conclusiones a que llegó esta Comisión se pueden sintetizar en lo siguiente:

- Se desechaba la opción de contratar egresados de establecimientos civiles, por cuanto demandaban un mayor sueldo y no habiendo hecho el Servicio Militar, necesitarían por lo menos un año para familiarizarse con este nuevo ambiente.
- Se debía llamar a la brevedad a un Concurso para llenar 100 vacantes de Soldados Alumnos, chilenos, entre 22 y 26 años, solteros, con Servicio Militar cumplido, salud compatible con el servicio, 3º Humanidades (actual 1º Medio) o acreditar conocimientos de mecánica práctica

y especialmente, de motores de combustión interna.



En la foto se observan los siguientes alumnos del Primer Curso de Radiotelegrafistas efectuado por la Escuela de Especialidades Mecánicas entre 1942 y 1943: Soldados 1° Oscar Nercelles, Mario Riquelme (posteriormente tripulante radiotelegrafista en el histórico vuelo del “Manu-tara” de 1951), Gonzalo Bobadilla, Francisco Peñailillo, René Campos, Sergio Flores, Eleazar Bravo, Ramón Meza, Lester Maxwell, Eduardo Rodríguez, Raúl Palma, Guillermo Urzúa, Luis González, Francisco Alvarez, Armando Fritz, Bernardo Rojas, Ramiro Muñoz, Rubén Pezoa, Mario Orellana, José Alvarez, Apolinario Cuevas, Napoleón Carrillos, Luis Fernando Díaz, Víctor Cabrera, Emilio Vera, Edgardo Romero, Lorenzo Cerpa, Jorge Valdés, Pedro Gatica, Luis Gatica, Cosme Moreno, Humberto Cobos, Benito Hernández, Juvenal Vásquez, Luis Henríquez, José Rozas, Gustavo Chassin y Raúl Palma (MNAE).

- Los aceptados debían pasar agregados a la Maestranza Central de Aviación por un año, para su instrucción teórica y práctica, aprobada la cual pasarían a ser Cabo 2°. Su alojamiento debía ser proporcionado por el Grupo de Defensa Antiaérea, asimilándose al régimen interno de esa unidad.

Consecuente con este informe, en marzo de 1942 se efectuó este llamado público a concurso para ingresar a la Escuela, que tuvo una difusión más bien escasa porque no se contaba con medios ni experiencia como para hacer una campaña a nivel país. Se optó por repartir afiches en liceos y escuelas industriales, además de radiogramas a las unidades para que la noticia del concurso se difundiera en cada localidad. Esto en lo referido a postulantes civiles, por cuanto el Mando dispuso que, en paralelo al concurso, soldados conscriptos del Grupo de Defensa Antiaérea pudieran participar también, orientados a cursos para mecánicos, lo que no se pudo concretar en lo inmediato por una epidemia de meningitis que los afectó en agosto, por lo que esta posibilidad referida a los conscriptos quedó postergada para marzo de 1943.

Pese a la poca difusión, se presentaron alrededor de 420 postulantes que fueron sometidos a un riguroso examen de conocimientos, físico y médico, producto del cual finalmente se seleccionaron 60 jóvenes para ser internos por tres años. Por resolución de la Dirección de Personal D.P.2. N° 298, de 8 de julio de 1942, fueron dados de alta con el grado de Soldados 2° Alumnos Mecánicos (RA), a contar del 1 de julio de 1942 los siguientes ciudadanos:

Soldados 2° Alumnos Mecánicos (RA)			
1	Juan Farías Olivares	13	Hernán Morales Andrade
2	Miguel Rivas López	14	Fernando Morales Sura
3	Luis Osvaldo Sáez Ruíz	15	Luis Santander
4	Dagoberto Romero Núñez	16	Eduardo Corvalán Lepe
5	Enrique Rozas Saldívar	17	José II Fernández Pérez
6	Sergio Rodríguez Cáceres	18	Hernán Díaz Moya
7	Enrique Soto Soto	19	Fernando Guzmán Contreras
8	Aníbal Vera Soto	20	Carlos R. Guzmán Lagos
9	Gerardo Benavente Anguita	21	Enrique Martínez Sánchez
10	Juan F. Betancourt Labraña	22	Máximo Muñoz Velásquez
11	Renato Cárdenas Vidal	23	Ramón del Río Aguilera
12	José Cruzat Letter	24	Guillermo Serrano Neira



25	Mario Araya Rojas	43	Isidoro Rivera Vilca
26	Nicolás Adofacci López	44	Miguel A. Ubal Zúñiga
27	Juan Espinoza Ortíz	45	José Lancellotti Maroni
28	Mario Femenia Guajardo	46	Héctor Vargas Arata
29	Hugo González Bascur	47	Higgins Arellano Montecinos
30	Sergio Larraín Talloni	48	Aurelio Arellano Troncoso
31	Rosamel Martínez Melgarejo	49	Rodolfo Bellmann Westermeier
32	Augusto Maturana Repetto	50	Oscar Concha Meza
33	Adolfo Morales Muñoz	51	Francisco A. Espinoza Adriazola
34	Alfredo Mouat Gajardo	52	José Guerrero Gálvez
35	Marcos Neira Díaz	53	Eduardo Hernández Núñez
36	Vicente Paredes Lagos	54	Raúl Villablanca
37	Jorge Valcarce Rocco	55	Miguel Lioi Sciaraffia
38	Enrique Barrera Contreras	56	Fenelón Arce Águila
39	Pedro Burich	57	Juan I. Baltera Armand
40	Juan Comte Cobos	58	Alberto Garay Trichet
41	Wilibaldo Gajardo Ramos	59	Augusto Levet Ovalle
42	Lautaro Pérez Gómez	60	Fernando Quintana Bermudes

Su ingreso oficial se realizó el 21 de septiembre de 1942, en una ceremonia histórica por cuanto ingresaba el primer curso regular de la Escuela de Especialidades, tal como el 11 de mayo de ese mismo año, lo había hecho el primer curso de cadetes en la Escuela de Aviación. Comenzaba así el proceso, en ambas Escuelas Matrices, de la real y definitiva autonomía de la Fuerza Aérea, formando desde el primer día a los miles de jóvenes, que sustentarían sus alas en el futuro.

La Escuela emprendió esta nueva etapa pionera con el siguiente plantel de jefes y profesores: Director Capitán Gustavo Herrera Ponce de León, Subdirector Teniente 1º Marcos Loyola González, Jefe de Estudios Teniente 1º Raúl Reyes Vargas, Contador Subteniente Julio Superby Ríos, médico Cirujano Mario Bórquez Montero (llegó a General y Director de Sanidad), Dentista Julio Pertuiset Lira. Los profesores civiles eran Abraham Lohr Urquiza (Matemáticas), Armando Torres Cuevas (Historia), Castellano y Capellán Romelio Carreño Atenas, quienes también ejercían docencia en la Escuela de Aviación; y Orlando Riffo (Química) y Luis Lavín Faúndez (Dibujo Técnico). Los Instructores Militares, rubro que le ganó un reconocido prestigio a la Escuela eran el Suboficial Mayor Bernardino Gutiérrez Jaque, el Sargento 1º Manuel Bernales Araya y los Cabos 1º Juan Cantillana Peralta y los soldados Hernán Vilches y Caupolicán Antúnez.

El ingreso de los nuevos alumnos fue el 21 de septiembre de 1942, como se dijo, pero las clases regulares no comenzaron sino al año siguiente, ya que no se disponía de todas las instalaciones. Existían dos grandes hangares, el Blanco y el Rojo, que estaban destinados a la Escuela, pero esto se haría una vez que el Grupo N° 4 los desocupara y concretara su traslado a la Base Aérea de Colina, lo que se materializó entre 1944 y 1945. Las únicas instalaciones nuevas eran las llamadas “Barracas”, cinco dependencias de techo curvo, construidas de madera y recubiertas de latón acanalado, destinadas a dormitorios con capacidad total para 100 personas. Para las clases se habilitó un galpón, en las bodegas de la residencia “Mabille”, con cuatro salas: dos para teoría, un taller de motores y otro de banco, además de un baño y la ropería. A este galpón se accedía por un patio interior, que pronto se conoció como “Patio de Invierno” por las bajísimas temperaturas que registraba la mayor parte del año.

Con esfuerzo y gran voluntad se fue completando la naciente Escuela. Al norte del galpón había una larga edificación de adobe que cuando aumentaron los alumnos, tuvo que convertirse en dormitorio, pasando a llamarse “Barraca N° 1”. Contigua al Patio de Invierno había una cancha de básquetbol, frente a la cual se instalaron como monumentos, un avión Junkers R-42, un Breda y un Nardi, todos dados de baja. Cerca de la cancha, en una pequeña construcción, se habilitó una sala de curaciones para primeros auxilios, además de una oficina para el Jefe de Estudios y Comandante de la Compañía. En cuanto a la alimentación, el casino, los comedores y la cocina se agruparon en las viejas dependencias al costado norte del callejón de entrada con acceso a la Gran Avenida, donde estaba la Guardia N° 1. El casino solo tenía mesones laterales, por lo que los usuarios se

servían de pie y con utensilios de aluminio. Esta modalidad se mantendría todavía hasta mediados de 1953, en que se entregó el nuevo casino, al costado sur del Patio de Invierno. Paralelamente, algo similar ocurría en la Escuela de Aviación, que recibió un casino nuevo para los cadetes recién a mediados de 1958.

Este gran esfuerzo de adaptar dependencias dispersas para dar forma a una Escuela absorbió todo el resto del año 1942, de allí entonces que el aspecto lectivo comenzó recién en 1943, el cual incluyó no solo a los 60 postulantes aceptados originalmente sino también a un segundo grupo de alumnos provenientes de la civilidad y, además, una parte de la 2ª Compañía de Conscriptos del Grupo de Defensa Antiaérea con jóvenes seleccionados. A mediados de ese año, comenzó la construcción de un edificio para albergar las primeras salas de clases y un galpón para los talleres de instrucción, que inicialmente fueron de mecánica, motores, fotografía, meteorología, radio electricidad y armero artificiero.

Un hito pionero se cumplió cuando en 1944, la Escuela pudo desfilarse por primera vez como tal, en la Parada Militar de Fiestas Patrias, estrenando su tenida de parada, consistente en una blusa color azul petróleo, con gorra y pantalón blanco, además de fornituras del mismo color. La tenida de salida estaba compuesta por un pantalón y una blusa de cuello cerrado, color azul petróleo con botones dorados. En el hombro, unas presillas bordadas con un cordón celeste que llevaban dos letras “E” doradas al centro. La gorra era también azul petróleo con un cóndor metálico dorado y alas extendidas horizontalmente. La tenida se completaba con un cinturón de cuero y zapatos, todos negros. En régimen interno los alumnos usaban una “tenida de fatiga”, de color gris con un coschacho o gorro del mismo color, aunque para trabajos rigurosos, usaban un overol de tela más gruesa y de color azul oscuro. La insignia de la Escuela, que comenzó a usarse también en el uniforme de salida, fue diseñada por los propios alumnos que presentaron ideas por concurso, resultando dos ganadores, los alumnos Helio Ríos y Ricardo Díaz Pacheco. Se escogió el eslogan “Alas, Ciencia, Precisión”: Alas por la aviación; Ciencia por los estudios; y Precisión por la exactitud de las labores técnicas.

Finalmente, pudieron cumplirse los requisitos establecidos y fue así como en 1945 se graduó la primera promoción de jóvenes con el grado de Cabo 1º, que adoptó el nombre de “Forjadores (1942-1945)”. Siendo Director el Capitán de Bandada (A) Horacio Barrientos Jofré y Subdirector el Capitán de Bandada (I) Marcos Loyola, se graduaron en las especialidades que se indican:

<b>Escuadrilla “Forjadores (1942-1945)”</b>			
<b>Mecánicos Tripulantes (Escala fón 1)</b>		<b>Mecánicos de Avión, Armadores (Escala fón 4B)</b>	
1	Fenelón Arce Águila	1	Oscar E. Bau Rojas
2	Armand Juan I. Baltera	2	Eduardo Corvalán Lepe
3	Juan F. Betancourt Labraña	3	Hugo González Bascur
4	Dagoberto Romero Núñez	4	Héctor Jiménez González
5	Ricardo F. Toledo Banda	5	José Lancellotti Maroni
<b>Mecánicos de Avión, Motoristas (Escala fón 4A)</b>		6	Augusto Levet Ovalle
1	Oscar G. Concha Meza	7	Miguel Lioi Sciaraffia
2	Ramón Del Río Aguilera	8	Rosamel Martínez Melgarejo
3	Raúl V. Díaz Rojas	9	Enrique A. Martínez Sánchez
4	Juan M. Farías Olivares	10	Adolfo Morales Muñoz
5	José H. Fernández Pérez	11	Vicente Paredes Lagos
6	Wilibaldo Gajardo Ramos	12	Miguel Rivas López
7	Fernando Guzmán Contreras	13	Isidoro Rivera Vilca
8	José A. Guzmán Poblete	14	Jorge Vargas Cáceres.
9	Anselmo Reyes Tamayo		
10	Sergio Rodríguez Cáceres		
11	Enrique Soto		



## 2. Pérdidas de vidas y aviones durante 1944.

### En San Juan, Argentina.

El año 1944 comenzó trágicamente para la aviación chilena. Cuando la época veraniega estaba en todo su apogeo, un violento sismo azotó a la Provincia de San Juan en Argentina, el sábado 15 de enero de 1944. Al día siguiente de la tragedia, un avión de la Fuerza Aérea de Chile voló hasta Mendoza, llevando a un equipo médico encabezado por el Teniente Coronel de Sanidad del Ejército Dr. Jorge Castro, secundado por la enfermera Hilda Dossier e integrado, además, por otros siete médicos. Ellos tenían experiencia anterior, con el terremoto que había afectado a Chillán en 1939 y para el cual habían sido trasladados a esa provincia chilena en el Primer Puente Aéreo organizado por la Fuerza Aérea en su historia, el segundo de los cuales fue aquel organizado luego de los terremotos de Valdivia y Puerto Montt en 1960. Este equipo médico se dedicó a evaluar los requerimientos más urgentes, para informar a las autoridades chilenas y así poder priorizar la ayuda humanitaria oficial y privada, para enviarlas por vía aérea.

Este traslado fue asignado a la Línea Aérea Nacional, en ese entonces a cargo de un Oficial General de la Fuerza Aérea, el Comodoro del Aire Rafael Sáenz Salazar, desde el día 26 de mayo de 1943, quien permaneció en esas funciones hasta diciembre de 1946. Fue así como el miércoles 19 de enero de 1944, tres aviones Lockheed "Lodestar" de la Línea Aérea Nacional – de los que habían sido recientemente adquiridos en Estados Unidos – llevaron a San Juan más de tres toneladas de ayuda chilena para los damnificados. A las 11:25 horas despegó desde Los Cerrillos, el "Lodestar" 501 piloteado por Hernán Mujica Bordalí y Jorge Peñafiel, y el mecánico Víctor M. González. Llevaba de pasajeros a una comitiva de técnicos militares presidida por el director del Hospital Militar, General de Brigada don Víctor Labbé Vidal, y compuesta por el mayor Oscar Orrego Renard y el Capitán Alberto Stegmayer Eimbocks, y los suboficiales Juan González, Pablo Díaz Bianchi y Juan Espinoza. En las bodegas del avión se depositaron 1.108 kilos en aparatos de radiocomunicaciones y artículos eléctricos, para generar energía en la zona del terremoto y también para reanudar las comunicaciones entre localidades aisladas.

Dos minutos después del despegue del primer avión, partió el "Lodestar" 502, que habitualmente hacía el servicio expreso Santiago – Arica, piloteado por César Lavín Toro y Patricio Délano Barrios. Integraban la tripulación el ingeniero de la LAN, Raúl Álamos y el mecánico Augusto Sandoval Pradel. La máquina fue cargada con 1.057 kilos en artefactos ortopédicos, algunos medicamentos de urgencia y una partida de yeso especial para el tratamiento de quebraduras y luxaciones. Viajaron como pasajeros los doctores Rafael Urzúa, C. Cordero y

el facultativo argentino César Félix Aguilar. El “Lodestar” 502 aterrizó en el mismo campo aéreo que el avión anterior, a las 12:40 pm. Los pilotos comunicaron por radio que habían efectuado el viaje “sin novedad” en 73 minutos. Finalmente, a las 12:10 pm despegó el “Lodestar” 503, que usualmente estaba designado para cubrir el servicio al sur de Chile, piloteado por Alfonso Moreira Arriagada y Antonio Dagnino, llevando como mecánico a Fernando Mella Roa. Este avión portó 535 kilos en medicinas y materiales médicos. En este “Lodestar”, viajaron también un grupo de médicos y enfermeras, compuesto por los doctores Carlos Urrutia, Orlando Poblete, Roberto Aguirre, César Izzo y Vicente Pezantes, y por las enfermeras Rosa Chiarleoni, Elsa Quiñones, Signe Olsen y Ana Orellana. El 503 aterrizó en Los Tamarindos a la 1:45 pm.

El jueves 20 de enero de 1944, el Lodestar N° 503 de la Línea Aérea Nacional, sufrió un fatal accidente al despegar desde Los Tamarindos rumbo a San Juan, pereciendo la totalidad de sus ocupantes. El aparato iba piloteado por Eduardo Lazo Preuss y Eduardo von Bischoffhausen Vidaurre, a quienes acompañaba el mecánico Fernando Mella Roa, llevando como pasajeros al Consejero de LAN Alberto Cumplido, a dos médicos, dos soldados argentinos y cuatro enfermeras de la misma nacionalidad.

Alberto Cumplido Ducos, además de Consejero de la LAN, era un distinguido escritor y periodista, piloto civil, ex gobernador de la Isla de Pascua y destacado hombre de negocios. El piloto Eduardo Lazo, formado en el Club Aéreo de Chile, era Alférez de Reserva de la Fuerza Aérea, tenía 29 años, contaba con 5.185 horas de vuelo y más de un millón de kilómetros volados. El copiloto Eduardo Von Bischoffhausen, tenía 33 años, se había iniciado como piloto en la Escuela de Aviación en 1931, contaba con 4.560 horas de vuelo, cerca de 820.000 kilómetros recorridos y había participado en la guerra del Chaco, contratado por el gobierno boliviano. El mecánico Fernando Mella, tenía 34 años y 8 de servicios en la empresa; el año anterior había sido enviado a perfeccionarse a Estados Unidos.

Con el propósito de determinar en forma exacta las causas del fatal accidente, la Dirección de Aeronáutica designó Fiscal al Capitán de Bandada Enrique Byers del Campo para que instruyera el correspondiente sumario, en tanto que la Línea Aérea Nacional realizó también su propia investigación, a cargo del Jefe de Operaciones Marcial Arredondo Lillo, ex oficial de la Fuerza Aérea.

Las investigaciones concluyeron que la causa del accidente había sido un problema de estiba de la carga del avión, compuesta entre otras cosas, de pesados chuicos con leche y barricas de suero anti-gangrenoso, la cual no fue debidamente amarrada y asegurada. Por consiguiente, debido a la inercia que se produce en el despegue, la carga se fue corriendo hacia atrás dentro del fuselaje, hasta el punto de que, al dejar la pista, se desequilibró totalmente el avión, con la mayoría del peso en la cola. En estas precarias condiciones, los pilotos debieron tratar de evitar unos grandes pinos al final de la cancha, empujando el avión, el cual adoptó una posición casi vertical, sostenido por los motores, para luego caer de cola, iniciando una suerte de “spin” a la izquierda, estrellándose contra el suelo.



El Lockheed 18-56 Lodestar N° 504 de Línea Aérea Nacional, similar al N° 503 que se accidentara el 20 de enero de 1944 en Argentina, realizando vuelos de ayuda humanitaria por el terremoto que afectó al vecino país. (LATAM)

Las víctimas y comitiva fueron trasladadas a Santiago en un avión de LAN y otro de Panagra, después de haber recibido el homenaje de las más altas autoridades argentinas. El Comodoro

Sáenz despidió los restos en el Cementerio General, relacionando el auxilio de la Línea Aérea Nacional como una retribución espiritual de la ayuda similar que Argentina brindara con motivo del terremoto de 1939, en Chillán. Como homenaje al fallecido Comandante de la nave, la Empresa logró que se asignara su nombre a una de las calles que enfrentaban el edificio central de la Línea Aérea Nacional en Cerrillos, la cual conserva la denominación de “Piloto Lazo”. Este accidente interrumpió una destacable trayectoria de la aerolínea chilena que hacía solo doce días, el 8 de enero, había recibido del Consejo Interamericano de Seguridad, con sede en Nueva York, el Premio correspondiente a 1942 por haber recorrido aquel año 1.395.890 kilómetros transportando pasajeros y correspondencia, sin ningún accidente.

#### **En Puchuncaví.**

Todavía estaba latente el pesar por las víctimas del Lodestar en Argentina, cuando solo una quincena después, se produjo un nuevo accidente que esta vez fue en territorio nacional y afectó a la Fuerza Aérea. A las 09:30 horas del viernes 4 de febrero de 1944 y mientras realizaba un vuelo de ejercicio, se precipitó a tierra en las vecindades de Puchuncaví, el avión Vought Sikorsky N° 302, pilotado por el Subteniente Enrique Finlay Linacre, acompañado por el Teniente 1° Ingeniero, señor Héctor Borghero Oyarce, pereciendo ambos. El Teniente Borghero había contraído matrimonio poco tiempo antes.

Al no regresar el avión en el horario previsto a la Base de Quintero, donde pertenecía, se comenzó una intensa búsqueda, dificultada por la neblina. Alrededor de mediodía se supo que un arriero había encontrado los restos del avión en un lugar denominado como “El Rincón”, en la quebrada de “Carditos”, a 600 metros de altura. De inmediato se despacharon desde la Base de Quintero, ambulancias con cuadrillas de salvamento y dos médicos, el Teniente 2° (S) José Behm Jiménez y el doctor Raicevic, quienes solo pudieron constatar el fallecimiento de sus ocupantes.

#### **En Ixtepec, México.**

A mediados de aquel año, se produjo en México el accidente más serio registrado en todo el extenso y arriesgado proceso de traer en vuelo desde los Estados Unidos los aviones para la Fuerza Aérea. El día 12 de junio de 1944 una formación de tres aviones North American AT-6 que venía de Estados Unidos al país, cuyo líder era el Teniente 1° Jorge López Hutchinson, chocó con el cerro “La Mata”, a 25 kilómetros al norte del pueblo de Ixtepec, en México, cuando cumplían una etapa para aterrizar en el aeródromo Tapachula. Además del líder, las víctimas del accidente fueron los Tenientes 2° Roberto Reyes Mellafe, Juan Fernández Núñez y Jorge Zambrano Riquelme; y el Sargento 1° Carlos Abarca González. El Teniente Zambrano, además de su labor en la Fuerza Aérea, era Jefe de Instructores en el Club Universitario de Aviación y había formado a los seis primeros pilotos que tuvo dicho Club.

Los restos de los aviadores chilenos fueron traídos al país en un avión del Ejército mexicano, gestionando este traslado el Embajador de Chile Oscar Schnake y el Adicto Aéreo, Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas. El Comando del Aeródromo de Kelly, en San Antonio, se refirió al hecho en una declaración:

*El accidente ocurrido a tres aviones chilenos, adquiridos en Estados Unidos de conformidad a la Ley de Préstamos y Arriendos, en territorio mexicano, es hasta ahora el más grave de todos los que han sucedido desde que aviadores sudamericanos han venido a buscar aviones para sus respectivos países a este aeródromo. Con estos tres aeroplanos, son seis los que se han perdido yendo piloteados por aviadores sudamericanos, en un total de varios centenares que se han entregado de acuerdo con dicha ley. Este notable récord es más extraordinario aún si se considera el hecho de que esos aviones han debido volar miles de kilómetros sobre cordillera y terrenos de accidentada topografía.*

La mención a los pilotos sudamericanos cobra todo su valor si se considera que en 1942 se había extraviado y aterrizado de emergencia una formación de cinco aviones North American al interior de Venezuela, los cuales iban con destino a Brasil. Aunque no hubo pérdidas de vidas, los cinco aviones resultaron destrozados, siendo todos los pilotos de nacionalidad norteamericana.

Poco después, en septiembre de 1942, pilotos brasileños trajeron en vuelo 44 aviones Fairchild desde Estados Unidos hasta Río de Janeiro, en grupos de seis aeronaves y registrando casi 100 horas de vuelo en cada viaje, sin experimentar problemas ni accidentes.

#### **En Lo Espejo.**

A fines de ese mismo mes, se registró otro accidente, esta vez en territorio nacional. El martes 27 de junio de 1944, poco después de mediodía, se precipitó a tierra cerca de Lo Espejo, en la chacra Miraflores del Sr. Roberto Simpson, el avión North American AT-6 N° 241, tripulado por el Teniente 1° Roberto Taulis Bravo y el Alférez Jorge Collado Campino. Eran parte de una formación de cinco aviones, que iba a participar en la pasada de homenaje durante los funerales de los cinco aviadores muertos en el accidente de Ixtepec, en México. Mientras ejecutaba una aproximación táctica a la pista de El Bosque, el avión entró en pérdida a baja altura, por lo que el piloto no tuvo oportunidad de recuperarlo, a pesar de su gran experiencia.

El Teniente Taulis había nacido en Mendoza, se recibió de Bachiller en 1928 y estudió Arquitectura en la Universidad Católica durante dos años. Hizo su Servicio Militar en el Grupo de Defensa Antiaérea en El Bosque y estuvo en un curso especial que hizo la Escuela de Aviación, en el que logró el grado de Alférez. Se retiró para ingresar a la Escuela de Medicina, donde estudió dos años, pero se reincorporó a la Fuerza Aérea, recibiendo su título de Piloto de Guerra a fines de 1936. En 1942 realizó curso especial de bombardeo en picada en Corpus Christi. Contaba con 1.500 horas de vuelo y era instructor de los Clubes Aéreos de Rancagua y Melipilla. Muy preocupado del correcto uso y presentación del uniforme, cuando la Escuela de Aviación inició su primer Curso de Cadetes en 1942, tuvo a su cargo el diseño del uniforme inicial que usaron.

El Alférez Collado había estudiado Humanidades en el Instituto Nacional y posteriormente Arquitectura en las Universidades Católica y de Chile. Deportista meritorio, jugaba como arquero en el equipo del Small Star F.C. Ingresó el 16 de abril de 1942 a la Escuela de Aviación, en el primer Curso de Cadetes y recibió su título de Piloto Militar en diciembre de ese año. Se graduó en diciembre de 1943 como Oficial de la Fuerza Aérea y el 24 de abril de 1944 se le entregó su título de Piloto de Guerra.

#### **En Quintero.**

En otro accidente, el miércoles 6 de septiembre de 1944 y al parecer por una falla de motor, poco después de despegar cayó a tierra en unas dunas próximas a la Base de Quintero, el avión North American AT-6 N° 247, piloteado por el Subteniente Rafael Abarza Henríquez, quien llevaba de acompañante al Sargento 2° Luis Humberto Cortés. Al estrellarse, se incendió el avión, por lo que sus ocupantes perecieron carbonizados.

El Subteniente Abarza había ingresado en enero de 1942 a la Escuela de Aviación, siendo Alférez de Ejército, en el penúltimo Curso para Oficiales del Ejército y Armada que realizó dicho Instituto antes de comenzar con los cursos de Cadetes. El último grupo, con el que concluyó esta modalidad de recibir personal uniformado de otras instituciones, se incorporó en septiembre de 1942. Se había recibido como Piloto de Guerra y ascendido a Subteniente de Aviación el 17 de abril de 1943.

#### **En Corpus Christi, Estados Unidos.**

A la semana siguiente, otro accidente en el extranjero vino a enlutar las alas de la Fuerza Aérea. El 11 de septiembre de 1944, en la Base Aeronaval de Corpus Christi lideraba una escuadrilla de cinco aviones, el Teniente Carlos Vergara Casanova, piloteando un avión North American SNJ-4 N° 27346. En un viraje, su número de la izquierda, Alférez Sergio Igualt Ramírez, quien volaba en el SNJ-4 N° 10213, se adelantó y con la hélice pasó a llevar la cabina del líder, que quedó inmóvil, probablemente muerto en ese mismo momento. Por su parte el Alférez Igualt salvó su vida saltando en paracaídas.

El Teniente Vergara era hijo del General de Ejército Carlos Vergara Montero y sobrino de su hermano Ramón que, como Subsecretario de Aviación, encabezó el bombardeo de la Fuerza Aérea a la Escuadra Nacional sublevada, en septiembre de 1931.

### En Temuco.

El 15 de noviembre de 1944, a las 13:00 horas, aterrizaron en la Base Aérea de Maquehue, dos aviones North American AT-6 procedentes de Puerto Montt. Uno de ellos, pilotado por el Comandante del Grupo N° 5, Comandante de Grupo Diego Barros Ortíz, traía como pasajero al Intendente de Llanquihue, don Manuel Droguett. El segundo avión, el N° 226, era pilotado por el Subteniente Emilio Stange Bahner, llevando como copiloto al Alférez Luis Pezoa Vásquez. Ambos aviones se dirigían a Santiago, cumpliendo una comisión de servicio. Luego de cargar combustible, despegaron aproximadamente a las 13:30 horas, para proseguir hacia Los Cerrillos.

Cuando el avión del Subteniente Stange se había elevado unos 150 metros, a unos 400 metros de distancia en dirección al sur, el motor del aparato dejó de funcionar y se precipitó, medio de costado, hacia tierra, donde se produjo una explosión e incendio del aparato, resultando ambos tripulantes muertos. Al parecer, el Subteniente Stange trató de abrir la carlinga para lanzarse en paracaídas, pero no tuvo ni el tiempo ni la altura necesaria para completar la maniobra. Enterado de lo sucedido el Comandante Barros regresó de inmediato a Maquehue, dirigiéndose al lugar en el cual había caído la aeronave, donde retiraron los restos de los malogrados oficiales.

### En el Río Laja.

Diez días después, el 25 de noviembre de 1944 el avión Fairchild N° 98 de la Escuela de Aviación, tripulado por los cadetes del primer curso Jorge Silva Piderit e Isaac Meniz Sucker, cayó al Río Laja. Integraban ellos una formación de aviones Fairchild asignados al Primer Curso, que venía de regreso de un viaje de instrucción realizado hasta Puerto Montt.

Según dos testigos que se encontraban, casualmente, en uno de los puentes del Salto del Laja, alrededor de las 11:00 horas de ese día empezaron a pasar en dirección al norte estos aviones, de los cuales uno de ellos, el Fairchild N° 98, se desprendió de la formación dejando a los otros dos aviones que siguieran su vuelo y descendió hasta unos 70 metros haciendo evoluciones alrededor del Salto del Laja. De pronto, cuando la máquina evolucionaba a más o menos cinco cuerdas hacia el lado del puente superior, se clavó hacia las aguas desapareciendo en ellas. Aunque días después se rescataron algunos restos del avión, los cuerpos no aparecieron y solamente se ubicó a uno de ellos, el del Cadete Silva, el 25 de diciembre de 1944, cuyos restos se trasladaron a Santiago y fueron sepultados en el Mausoleo Institucional.

Silva había ingresado en 1943 a la Escuela de Aviación, como parte del segundo grupo de Cadetes que se incorporó ese año y que fueron conocidos como "los junianos". El Cadete Meniz formaba parte de un grupo de diez Cadetes becados por la Línea Aérea Nacional, para recibir instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación y quedar en condiciones de desempeñarse posteriormente como Copilotos en dicha Empresa. Fueron dados de Alta como tales el 1° de marzo de 1944 y como resultado final de esta novedosa iniciativa, solamente cuatro de ellos lograron culminar con éxito este Curso: Raúl Palacios Pinochet, Jorge Rivera Alonso, Hernán Salas Reyes y Vicente Valjalo Ramírez.



### 3. La Conferencia de Chicago y sus efectos en el sistema aeronáutico chileno.

Dentro de la historia institucional hay un hito que es ineludible considerar, cual es la Conferencia Internacional de Aviación Civil, realizada en Chicago entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de 1944, con delegaciones de 52 países. La delegación de Chile estuvo integrada por tres oficiales de la Fuerza Aérea: el Comodoro del Aire Rafael Sáenz Salazar, a la fecha Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional; el Comandante de Grupo Gregorio Bisquert Rubio, Director de Aeronáutica, y el Comandante de Grupo abogado Raúl Magallanes Barros, Auditor del Comando en Jefe. Ellos tuvieron la responsabilidad de firmar, a nombre del Estado de Chile, el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 en reemplazo del antiguo Convenio de París de 1919.

La importancia de esta Conferencia es que vino a consagrar, con acuerdo internacional, el conjunto de cambios que se habían venido produciendo en la aeronáutica mundial, particularmente en el transporte a partir de la década de los 1930s, tanto por la acelerada evolución tecnológica del medio aéreo, como por el enorme crecimiento que tuvo antes, durante y en la post Segunda Guerra Mundial. Estos cambios conforman una dinámica que se reseñará en sus trazos principales a nivel mundial, para luego explicar sus efectos en nuestro país.

#### a) Control del creciente tráfico aéreo mundial.

A comienzos de los años 30, la confiabilidad y mayor potencia de los nuevos motores y los adelantos en la metalurgia habían dado paso a una nueva generación de aviones, especialmente concebidos para el transporte de pasajeros y carga, que iban a revolucionar el transporte aéreo mundial. La industria aeronáutica de Estados Unidos empezó a entregar aviones completamente metálicos, más eficientes y aerodinámicos, como el Lockheed Electra 10A, el Boeing 247 y el Douglas DC-2. Esta nueva generación tenía mayor potencia y capacidad en la proa que los anticuados trimotores, lo que les permitía llevar nuevos equipos de radiocomunicaciones y de navegación, otorgando mayor seguridad a los vuelos nocturnos o sin visibilidad exterior, lo que comenzaba a marcar el fin de la vieja regla de “ver y ser visto”, que exigía a las tripulaciones volar fuera de nubes y con permanente atención al tráfico aéreo cercano.

Todos estos factores incidieron en que aumentara la flota aeronáutica comercial, hubiera una mayor oferta y regularidad de los vuelos, se fijaran aerovías y aumentara la demanda del público por usar el servicio aéreo. Al mismo tiempo, surgió la necesidad de crear



un sistema que organizara y dirigiera el tráfico en las aerovías, especialmente en las cercanías a los aeropuertos de mayor movimiento. En Estados Unidos, un grupo de aerolíneas instaló un primer centro de control de tráfico aéreo, el 1 de diciembre de 1935, en el aeropuerto de Newark, al que le siguieron en corto plazo los de Chicago y Cleveland. Al año siguiente, el Bureau of Air Commerce los puso bajo su responsabilidad el 6 de julio de 1936, les dio la categoría de un servicio federal y comenzó su expansión al resto del país. Con este paso, el tema del control del espacio aéreo se traspasaba desde las aerolíneas a una responsabilidad de Estado. Junto con ello, se echó a andar un amplio plan de modernización de las aerovías y la instalación de 231 radio faros no direccionales - NDB, para estar terminado durante 1939. Sabiendo de esto, la Fuerza Aérea de Chile envió a Estados Unidos al Comandante Gustavo Pinto Sepúlveda ese mismo año, para estudiar la organización y los elementos técnicos que se estaban aplicando.

La creciente tensión internacional hizo que a partir de 1939 Estados Unidos tomara acciones contra los intereses alemanes en América, en un proceso que se conoció como “desnazificación de la aviación sudamericana”. En efecto, salvo LAN que había sido creada y financiada íntegramente por el Estado de Chile, el resto de las líneas aéreas sudamericanas tenían ancestros profundamente ligados a empresas y capitales extranjeros, particularmente alemanes. Aeropostal Venezolana y Aeroposta Argentina provenían de la ex Compagnie Generale Aeropostale de Francia, en tanto que SCADTA de Colombia, SEDTA de Ecuador, el Lloyd Aéreo Boliviano la Lufthansa - Perú y las brasileñas Sindicato Condor (posteriormente Cruzeiro do Sul) y VARIG habían sido fundadas por inversionistas alemanes. Además, todas ellas, salvo la Aeropostal Venezolana, usaban trimotores Junkers JU 52 alemanes.

Chile no había estado ajeno a esta tendencia en cuanto a material de vuelo. El Ejército había adquirido ya en 1925 los dos primeros aviones Junkers que llegaron en exhibición al país, los monomotores F 13 y A 20, a los que siguieron ese mismo año seis trimotores R-42. La Aviación Naval contó ya en la década de los años 20 con los botes voladores Dornier “Wal”. Todo este material alemán, tanto de la Aviación Militar como de la Naval, pasó a formar parte del inventario de la recién creada Fuerza Aérea en 1930. En 1937 la Fuerza Aérea adquirió en Alemania doce bombarderos Junkers JU 86K-6, quince aviones Focke Wulf Fw-44 de instrucción y nueve Arado Ar-95, que podían ser usados como anfíbios. Por su parte, LAN incorporó cuatro bimotores JU 86Z-1 de pasajeros en 1938.

Resultaba natural entonces la presencia de técnicos, pilotos y agentes comerciales alemanes repartidos por toda Sudamérica lo que, unido al acceso aéreo a las regiones más remotas del continente, representaba una penetración en la economía y en el transporte de las naciones sudamericanas. Por otra parte, esta gran cantidad de personas repartida estratégicamente podía ser una eficiente red de informantes susceptible de ser usada en cualquier momento por el Tercer Reich. De hecho, en Chile se descubrió una amplia red de espionaje en pro de Alemania, la que fue puesta a disposición de los tribunales y ocupó parte importante de la prensa nacional de 1944 y 1945.

De allí entonces que el Presidente Roosevelt impulsó en 1941 una fuerte participación norteamericana en el transporte aéreo regional, liderada por las compañías Pan American y PANAGRA, las que se vieron favorecidas por la falta de competencia de las líneas de origen europeo, impedidas de cruzar el Atlántico por la guerra y por la paralización de las líneas locales, afectadas por la falta de repuestos alemanes. Paralelamente se aceleró una “política del buen vecino” destinada a preparar y capacitar en diferentes áreas al personal de las fuerzas aéreas sudamericanas. El ataque japonés a Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, no hizo sino acelerar el proceso.

En pleno fragor de la guerra, durante 1942, Gran Bretaña, Estados Unidos y Canadá visualizaron la necesidad de actualizar las disposiciones de carácter político, diplomático y técnico que deberían regir la aviación civil internacional una vez que terminara el conflicto. Los acuerdos anteriores CINA de 1919, (París), CIANA de 1926 (Madrid) y La Habana (1928), no iban a ser funcionales frente a la dramática evolución tecnológica experimentada por la

aviación en casi dos décadas, ni iban a resolver las cuestiones de derecho aéreo que esta misma evolución estaba planteando. Como ejemplo puede citarse el caso de Estados Unidos, que al involucrarse en esta guerra y por su lejanía geográfica con los Teatros de Operaciones, había desarrollado aviones de transporte y bombarderos de gran autonomía y capacidad de carga, que en la paz quedarían a disposición de las aerolíneas norteamericanas, invadiendo el mercado mundial. Gran Bretaña, por su parte, colindante con el Teatro de Guerra Europeo que le amenazaba directamente, se había orientado a la producción de aviones de mediano alcance, que no iban a tener la misma demanda que los norteamericanos, de mayores capacidades.

Previendo estos y otros problemas, dichos países iniciaron una serie de reuniones que culminaron con la Conferencia Internacional de Aviación Civil, que se inició en Chicago el 1 de noviembre de 1944, a la que concurrieron 52 de los 55 estados invitados. No se consideraron la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas - URSS, los países del Eje y sus simpatizantes. Luego de 37 días de extensas deliberaciones, se firmó el Convenio Sobre Aviación Civil al cual de allí en adelante se hace referencia como el “Convenio de Chicago”.

La importancia de este Convenio, que explica la vigencia que ha mantenido en lo principal, es que consagró definitivamente la soberanía de los Estados en el espacio aéreo sobre sus respectivos territorios y definió por primera vez las “Libertades del Aire” para proteger el derecho a participar en el negocio del transporte aéreo de aquellos países que no estaban en condiciones de disputarle la supremacía aerocomercial a Estados Unidos, el cual propugnaba la tesis de los “cielos abiertos”.

Las cinco Libertades a que se refiere el Convenio, fueron definidas como:

- Primera libertad: El derecho de volar sobre el territorio de otro Estado sin aterrizar.
- Segunda libertad: El derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas.

Estas dos primeras Libertades se conocen también como Libertades Técnicas, a diferencia de las siguientes que son Libertades Comerciales.

- Tercera libertad: El derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.
- Cuarta libertad: El derecho de embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.
- Quinta libertad: El derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros Estados.

En años posteriores se han incorporado otras tres Libertades:

- Sexta libertad: El derecho a que el operador aéreo de un Estado ejecute tráfico comercial entre otros dos Estados vía su propio territorio.
- Séptima libertad: El derecho a que el operador aéreo de un Estado realice tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.
- Octava libertad: El derecho a que el operador aéreo de un Estado realice tráfico comercial dentro del territorio de otro Estado (cabotaje).

Sobre la base de este Convenio, fue posible crear el primer organismo de real alcance mundial sobre este tema, la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional – OPACI, que dio paso finalmente el 4 de abril de 1947 a la actual Organización de Aviación Civil Internacional–OACI, (en inglés ICAO), para cuya sede se escogió la ciudad canadiense de Montreal.

Definido este Convenio, que es vinculante para los Estados, se pensó también en la época en otra forma de prevenir que el abrumador potencial norteamericano saturara el mercado del transporte aéreo internacional. Fue así como Gran Bretaña, Francia y Egipto, convocaron a una reunión para abril de 1945 en La Habana, esta vez para resucitar lo que

había sido la International Air Traffic Association. En esta oportunidad surgió la actual International Air Transport Association – IATA, como una asociación de las empresas aéreas estatales y privadas de todo el mundo, con la tarea de regular la competencia, fijando tarifas, itinerarios, características de los servicios y establecer un sistema de transferencia de pasajes entre los asociados.

A pesar de las buenas intenciones expresadas en los Acuerdos de Chicago y de La Habana las aerolíneas internacionales siguieron teniendo problemas para obtener las ansiadas autorizaciones de tráfico, especialmente entre Gran Bretaña y Estados Unidos, por lo que ambos Gobiernos se reunieron en Bermudas, en febrero de 1947 y negociaron un tratado bilateral que sirvió de modelo para el resto del mundo. Su efecto más relevante fue que los derechos de tráfico dejaron de ser administrados y negociados por las aerolíneas, pasando a tener los Estados dicha función.

b) Creación de la Junta de Aeronáutica Civil en Chile.

El regreso de la delegación chilena desde Chicago coincidió con la preparación de un nuevo reglamento Orgánico para la Fuerza Aérea, por lo que se le alcanzó a incorporar disposiciones para la Dirección de Aeronáutica, que consideraban en lo pertinente, los acuerdos del Convenio de Chicago. En breve, al aprobarse este Reglamento Orgánico el 20 de febrero de 1945 por D.S. S3 N° 128, quedó establecido que la Dirección de Aeronáutica era la única organización del Estado responsable de administrar los aeródromos y aeropuertos públicos, de fiscalizar a los privados y de brindar seguridad y protección a la navegación aérea. En la práctica, era una responsabilidad de la Fuerza Aérea y no de un organismo civil.

Esto se explica por el hecho que el caso de Chile ofrecía características particulares, ya que el desarrollo de nuestra aviación desde sus comienzos fue una iniciativa militar (General Pinto Concha, Capitán Manuel Ávalos, et al.) que fue involucrando luego a la aviación civil y deportiva, como también a la Armada, a diferencia de la mayoría de otros países, en que el impulso inicial provenía del sector civil, para luego buscar su aplicación castrense. Una muestra palpable de ello es la Directiva N° 6, del 18 de agosto de 1925, del Inspector General del Ejército (equivalente al posterior Comandante en Jefe) Mariano Navarrete, en la que instruye a la Dirección General de Aeronáutica Militar para:

- realizar una completa reorganización de la aviación militar concibiéndola como un arma,
- organizar la aviación civil como reserva de la militar y también para formar una aviación comercial,
- fomentar en la ciudadanía una conciencia aérea,
- analizar la conveniencia de una industria aeronáutica nacional, y
- estudiar la expansión territorial de la aviación, con la consiguiente demanda de personal, aeródromos y servicios de meteorología.

Acogido a retiro el General Navarrete, al año siguiente el Mayor Arturo Merino Benítez se aboca de concretar la Directiva y en tan solo cuatro años logra la formidable hazaña de dar forma a la estructura inicial del sistema aeronáutico chileno. Esta impronta militar se mantuvo posteriormente, como se ve en el hecho que, al crearse la Fuerza Aérea en 1930, ya existía la Línea Aeropostal Santiago-Arica (aviación comercial con aviones y dotación militar) y el Club Aéreo de Chile (aviación deportiva), sucesor del Aeroclub de Chile y refundado en 1928 al alero de la Fuerza Aérea.

No fue extraño entonces que, entre las tareas jurídicas del Estado Mayor de la recién creada Fuerza Aérea, figuraran las de "...organización, reglamentación y control de las líneas de aeronavegación comercial y de la industria aeronáutica." Para materializar el cumplimiento de estas tareas, el Decreto D.P. 140 del 11 de julio de 1930, que fijó la Planta de la nueva institución, ya consideraba un Auditor de Aviación, cargo que pasó a ocupar el abogado Edelberto Alcaino Quezada, que con el tiempo fue el primero que alcanzó el grado de Comodoro del Aire. Más adelante se incorporaron tres abogados: Raúl Magallanes Barros, Alfonso Santa Cruz Barceló y Eduardo Hamilton Depassier.

El Comandante de Grupo Raúl Magallanes Barros, era profesor de Derecho Internacional y Aeronáutico en la Academia de Guerra Aérea y en 1937 había representado a Chile en la “Conferencia Técnica Interamericana de Aviación” realizada en Lima. Durante 1944 le correspondió participar en la delegación que viajó a Buenos Aires para concertar un tratado aerocomercial con Argentina y luego, integrar la delegación chilena asistente a la conferencia de Chicago. En 1946 llegaría a ser el auditor General de Aviación con el grado de General de Brigada Aérea y en 1949, pasó a integrar la Junta de Aeronáutica Civil, en representación del Ministerio de Defensa.

El Comandante de Escuadrilla Eduardo Hamilton Depassier, era profesor de Derecho Aéreo en la Universidad Católica de Santiago. Había sido jefe de la desaparecida sección Legislación y Reglamentación de la Dirección de Aeronáutica, y a partir de 1945, de la Asesoría Jurídica del Director, habiendo participado en el Comité Aéreo de 1941 y en la Comisión Nacional de Aviación creada en 1942. Ambos organismos habían tenido por objetivo principal estudiar los problemas jurídicos que enfrentaba el transporte aéreo internacional en Chile. Hamilton Depassier era un ferviente partidario de la separación de la administración de la aviación civil y comercial, de la FACH y de entregarle estas responsabilidades a un organismo que debía crearse para tal efecto, como en efecto ocurrió finalmente. En mayo de 1946, le correspondió acompañar al Comandante Bisquert a la asamblea de la OPACI en Montreal, durante la cual se confirmaron los conceptos jurídicos de la soberanía aérea y de las cinco Libertades del Aire.

El 12 de enero de 1948, el General Celedón presentó al gobierno un proyecto de Ley para la creación del organismo “que tendrá por objeto estudiar, dirigir y resolver los diferentes problemas relacionados con la aeronavegación comercial en el país”. La entidad propuesta, que fue llamada Junta de Aeronáutica Civil, debería estar integrada por el Director de Aeronáutica, quien la presidiría; el Subsecretario de Relaciones Exteriores; tres representantes del Presidente de la República; el Subsecretario de Aviación y un representante del Consejo Nacional de Vías de Comunicación y a falta de éste, por uno del Ministerio de Vías y Obras. El proyecto en cuestión, generado al regreso del Comandante Bisquert de una visita realizada al Departamento de Comercio de los Estados Unidos, para conocer la organización de la aviación civil y comercial de ese país, fue aprobado por el Decreto Supremo N° 42 del 20 de enero de 1948, lo que sumado al nuevo reglamento orgánico de la FACH, marcaron el inicio de una nueva era en la organización y administración de la aviación comercial en Chile, al tratar sus problemas con un criterio especializado en estos asuntos y al disponer de los servicios operacionales que ésta requería.

Los primeros integrantes de la JAC en su sesión inaugural del 31 de marzo de 1948 fueron:

- Presidente: General de Brigada Aérea, Director de Aeronáutica, Gregorio Bisquert Rubio
- Consejeros:
  - Manuel Trucco Gaete, Subsecretario de Relaciones Exteriores;
  - Ramón Rodríguez, jefe de la Sección Tratados del mismo ministerio;
  - Carlos Vial Infante, miembro del Instituto de Ingenieros de Chile, en representación del Consejo de Vías y Obras de Comunicación;
  - José Claro Vial, abogado, piloto civil y Presidente de la Federación Aérea de Chile;
  - Harold Coghlan, médico y profesor de la facultad, organizador de las Brigadas Aéreas Sanitarias y piloto civil.

El General Bisquert sostuvo una conferencia de prensa en la que dio a conocer la importancia que tenía este nuevo organismo para la aviación chilena, particularmente para la aviación comercial. Expresó que era una necesidad para nuestro país, “por cuanto hasta el momento no existía ninguna organización oficial que se abocara a acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales de aeronavegación con otros países”, agregando que “esta organización, que depende directamente del Ministerio de Defensa Nacional, conocerá

oficialmente todo lo relacionado con la aeronavegación comercial, considerará los antecedentes para conceder su autorización para el establecimiento de nuevos servicios aéreos que lo soliciten, determinará su conveniencia, evitará la competencia perjudicial para los intereses del país, estudiará las estadísticas y resolverá si hay necesidad de la instalación de nuevas líneas aéreas o si es suficiente con las existentes actualmente”

Finalmente, para graficar el cambio, se señala que la última autorización otorgada por el sistema imperante antes de la JAC fue una “Provisional” a la Cía. Real Holandesa de Aviación KLM, para iniciar sus servicios en Chile de transporte aéreo internacional. En los “vistos” del Decreto N° 875 del 3 de diciembre de 1947, se señalaba: “lo propuesto por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en su oficio N° 2744 de 19 de noviembre de 1947 y lo dictaminado por la Auditoría General de Aviación en su Informe N°327 de 27 de noviembre del año en curso”. Y en el Artículo 4 agregaba: “La Dirección de Aeronáutica queda facultada para reglamentar este permiso provisorio provisional indicando las rutas que deban seguir las aeronaves, los puntos de entrada y salida del territorio nacional, los itinerarios y demás condiciones de la autorización”. Como la Dirección de Aeronáutica era una repartición de la Fuerza Aérea, resultaba que era responsabilidad de esta última velar por el cumplimiento de esta cláusula.

En cambio, al crearse la JAC, esta responsabilidad dejó de ser atingente a la Fuerza Aérea y el primer permiso que otorgó el novel organismo fue precisamente a la misma KLM, mediante el Decreto S.3. N° 238 de 23 de abril de 1948, en cuyos “vistos” dejó de figurar el informe de la Auditoría o el del Consejo de Vías y Comunicación, y tampoco el Decreto era propuesto por el Comandante en Jefe, colocándose simplemente “Vistos estos antecedentes y lo propuesto por la H. Junta de Aeronáutica Civil...”, mostrando así que había operado el cambio jurídico que traspasó las responsabilidades aerocomerciales de la Fuerza Aérea a la JAC.

Ya en funciones, el primer tratado bilateral que negoció la JAC, presidida por el Director de Aeronáutica, General Bisquert, fue un tratado bilateral con Argentina, en octubre de 1948, mediante el cual ambos países acordaron dejar en manos de sus respectivas autoridades aeronáuticas la administración de los derechos de tráfico, tratarse mutuamente con absoluta reciprocidad, otorgarse la quinta libertad para sus líneas aéreas y se autorizaron tres rutas regionales.



Momento de la firma del acuerdo de la Convención de Chicago en 1944. El tratado fue refrendado por 52 de los 54 estados que asistieron a la invitación. (ICAO)



#### 4. Evolución de la instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación

Los Cadetes ingresados en 1942 se recogieron a la Escuela de Aviación el 1 de marzo de 1943. Mientras ellos vacacionaban, se había realizado el llamado y selección de nuevos postulantes, para conformar el que sería el segundo curso de Cadetes ingresados a la Escuela directamente de la vida civil. Los requisitos incluían la nacionalidad chilena, ser soltero, no mayor de 20 años al 1 de enero de 1943, 5° año de Humanidades aprobado o nivel de estudios similar, estatura mínima 1.68 m, peso máximo 70 kilos, físicamente apto y suscribir un compromiso de servir como mínimo cinco años en la Fuerza Aérea a partir del nombramiento de Oficial.

Luego del proceso de selección, el lunes 15 de marzo de 1943 ingresaron 51 nuevos Cadetes. Dada la circunstancia que durante ese año debieron llamarse dos cursos, este primer grupo pasó a ser conocido familiarmente como “los marcianos”, por el mes en que ingresaron.

Los postulantes que ingresaron en este primer llamado fueron los siguientes:

1	Aguirre Oyarzún, Darío	20	Moisceff Arias, Jaime
2	Araneda Soto, Waldo	21	Manríquez Burboa, Roberto
3	Becerra Bernal, Dagoberto	22	Marchant Binder, Gastón
4	Benavides Uribe, Julio	23	Jorge Matus Ortega
5	Berg Espinoza, Raúl	24	Menis Suker, Pedro
6	Bunster Larrañaga, Luciano	25	Montero Concha, Jorge
7	Castro Paludán, Salvador	26	Montero Mancilla, Oscar
8	Contreras Cisternas, Luis	27	Müller Rivera, Alfonso
9	Crovani Arancibia, Waldo	28	Núñez Rousseau, José
10	Cuadra Gamboa, Oscar	29	Ochoa Romaní, Jorge
11	Espinosa Labarca, Sergio	30	Ominami Daza, Carlos
12	Figueroa Gutiérrez, Jorge	31	Peralta Ochoa, Agustín
13	Figueroa Gutiérrez, Sergio	32	Pérez Bravo, Hernán
14	Gallardo Monsalve, Hernán	33	Ramos Arteaga, Enrique
15	Gianoni Moreno, Mario	34	Riedemann Moellinghoff, Mario
16	Guerrero Gálvez, Braulio	35	Rodríguez Morral, Hernán
17	Gutiérrez Infante, Héctor	36	Rodríguez Parodi, Guido
18	Iribarren Sarmiento, René	37	Rojo Rojas, Oscar
19	Juica Morey, Jorge	38	Roth John, Roberto

39	Sepúlveda Larraechea, Félix	46	Valdés Herrera, Salvador
40	Sepúlveda Silva, Robinson	47	Vargas Fenner, Hernán
41	Sir Le-Fort, Eduardo	48	Vargas Miquel, Raúl
42	Sobrino Sanz, Ernesto	49	Vera Meza, José
43	Sothers Miranda, Juan	50	Villalobos Johnson, Manuel
44	Turconi Marón, Rinaldo	51	Wiegand Hoffman, Augusto
45	Valderrama Silva, Claudio		

El mes siguiente, abril de 1943, vino acompañado de varios hechos propios del nuevo cariz que había tomado la Escuela, en el sentido que los alumnos ahora eran Cadetes y no Oficiales como había sido hasta entonces. El primero de ellos se refería a los aspectos disciplinarios y al trato que debían tener las faltas de mayor gravedad. Había que mantener la disciplina necesaria en la formación de profesionales del Aire, por una parte, pero no había que olvidar por otra parte, que se requería formar el mayor contingente de oficiales posible.

Como una medida para balancear ambos aspectos, por Orden del Día N° 50, del 7 de abril de 1943, la Dirección de la Escuela estableció lo que se denominó “4ª Clase de conducta”. El criterio básico para ello fue que quedaría bajo observación el cadete que cometiera una falta de tal gravedad que bastaría que cometiera otra, por insignificante que fuese, para ser eliminado. De hecho, el primer afectado por esta nueva medida disciplinaria fue un Cadete que, entusiasmado por la sensación del vuelo, había sido sorprendido volando bajo las alturas permitidas, a pesar de las reiteradas instrucciones al respecto. Los cadetes sancionados con esta 4ª Clase permanecían en esta condición durante cincuenta días, sin derecho a salida, y dentro de la Escuela debían formar a cinco pasos de intervalo detrás de su respectiva Escuadrilla en toda formación que no fuera de desfile o de presentación. Esta posición poco airosa pronto fue conocida como “la escuadra de fierro”...

En sentido opuesto al anterior, se creó también la “Lista de Mérito” para premiar a aquellos cadetes que se distinguieran por su esfuerzo y dedicación, por sus condiciones de piloto y por su buena conducta. Los requisitos para ello era tener como término medio mensual de clases nota 8 o superior (escala 1 al 10); tener como mínimo nota 7 en Conducta, Interés Profesional, Pilotaje y Disciplina de Vuelo, no tener nota inferior a 5,5 en otras asignaturas y no haber tenido castigos durante el mes de clases. Esta distinción duraba treinta días y podía haber como máximo tres cadetes distinguidos en cada uno de los cursos regulares y uno en el de Administración. Mientras tenían esta condición, los cadetes usaban una barra dorada de 2,5 cm por 1 cm colocada bajo la piocha de Piloto Militar en los del Segundo Curso y a la altura del bolsillo izquierdo superior en el resto de los cadetes. Si un cadete había ganado esta nominación durante todo el primer año de Escuela, tenía derecho a mantenerla al año siguiente, mientras obtuviera un término medio mensual nota 7 y mantuviera los otros requisitos.

El segundo hecho importante de ese mes de abril de 1943 fue la graduación como Oficiales de los dos primeros cadetes contadores formados por la Escuela directamente desde la vida civil, honor que correspondió a dos integrantes de los cuatro que habían ingresado en 1942 a la especialidad de Administración. En efecto, por Decreto Supremo N° 237, de fecha 14 de abril de 1943, se otorgó el título de Alférez Contador a los Cadetes de Administración Jorge Núñez Herrera y Roberto Rötger Chijani, siendo destinado el primero al Cuartel General de la Fuerza Aérea y el segundo al Departamento de Administración de la Dirección de los Servicios. El Alférez Rötger era hijo de quien, a esa fecha, era el Director de Contabilidad, Comodoro Roberto Rötger Wyllie.

El egreso de estos Oficiales Contadores merece considerarse un hito histórico en el devenir de esta especialidad. Cuando se creó la Fuerza Aérea en 1930, entre sus organismos contaba con la Dirección del Servicio Administrativo, origen de la actual Dirección de Finanzas. Entre sus funciones, tenía la responsabilidad de estudiar y proponer todo lo relativo a los asuntos económicos, de Administración de Caja, Contabilidad, Inversión de Fondos, Alimentación, Vestuario, Alojamiento, Construcciones y, además, la fiscalización de lo concerniente a estos rubros en las Unidades y Reparticiones. En consecuencia, dicha Dirección cumplía misiones que se relacionaban con las finanzas, el abastecimiento y las construcciones, rubros que años más

tarde se agruparían de manera diferente dentro de la estructura institucional, al modernizarse el sistema logístico y crearse la especialidad de Abastecimiento, en la década de los años 1950. Desde su creación, la mencionada Dirección estuvo compuesta por Oficiales que provenían ya fuera del Ejército o de la Armada. De allí entonces la importancia de haber graduado estos primeros Alféreces Contadores, formados desde su base en el ambiente aeronáutico.

Un tercer hecho significativo de ese mes fue el segundo llamado de postulantes a Cadetes que tuvo que hacerse el 10 de abril de 1943, para llenar 140 vacantes en el Curso previsto para iniciarse el 1 de junio de ese mismo año. Dos ingresos dentro de un año hablan de la urgente necesidad de formar mayores dotaciones de pilotos y técnicos que tenía la Fuerza Aérea.

Se mantuvieron los mismos requisitos de ingreso que para el llamado anterior de ese año. Terminado el proceso de selección, los convocados se presentaron el lunes 7 de junio de 1943 a las 07:30 horas en la Plaza Bulnes, premunidos de colchón, almohada y útiles personales. Allí abordaron los microbuses “Federal” y camiones institucionales, que los transportaron hasta El Bosque. Este contingente de 117 Cadetes ingresados en junio, pasaron a conocerse como “los junianos”, para diferenciarlos de aquellos que fueron conocidos como “los marcianos”. Ambas denominaciones se incorporaron a la tradición oral institucional.

Ante el Comandante del Grupo de Instrucción, Capitán de Bandada Aníbal Solminihaç Bustamante, se presentaron 101 Cadetes de Aviación para la Rama del Aire, señalándose con un asterisco aquellos que años más tarde llegarían a ser Generales:

1	Hernán Aguirre Torrejón	33	Gutiérrez Bravo, Orlando *
2	Arredondo Gaarn, Carlos	34	Gutiérrez Mandriaza, Manuel
3	Astorga Vildósola, Agustín	35	Ibarra Ávila, José
4	Bakx Brath, Anton	36	Illanes Salfate, Raúl
5	Barría Latorre, Hernán	37	Kroeger Arancibia, Alfredo
6	Barrios Donoso, Daniel	38	Labarca Carranza, Florencio
7	Bécker Durán, Raúl	39	Lago Díaz, Eduardo
8	Benavides Becerra, Pedro	40	Lamas Barrios, Julio
9	Bracelis Muñoz, Hernán	41	Lapostol Orrego, Alfredo
10	Caballero Chacón, Héctor	42	Latorre Valenzuela, Hugo
11	Cabrera Ferrada, Alejandro	43	Leiva Morales, René
12	Cáceres Russo, Oscar	44	Leyton Torres, Juan
13	Capstick Monjes, José	45	López Hernández, Luis
14	Cárcamo Stuardo, Mario	46	Luderitz Pérez, Jorge
15	Carmine Andrade, Mario	47	Mancinelli Rodríguez, Alberto
16	Castro Castro, Carlos	48	Mancini Figueroa, Humberto
17	Cattán Gidi, Julio	49	Manquilef Rossat, Eduardo
18	Cerda González, Miguel	50	Marcelli Maccari, Orlando
19	Cisternas Silva, Tito	51	Mendoza Ortíz, Luis
20	Córdova Godoy, Enrique	52	Miranda Pinto, Rolando
21	Córdova Rahmer, Héctor	53	Montalva Fernández, Dantón
22	Del Río Urrutia, Jorge	54	Montt Araya, Enrique
23	Demmer Schnaidt, Germán	55	Muñoz Santibáñez, Alfredo
24	Engler Bayolo, Sergio	56	Niemann Núñez, Enrique
25	Fernández Alonso, Jaime	57	Nieto Larrea, Jorge
26	Figueroa Carrasco, René	58	Norambuena Lagarde, Mario
27	Figueroa Ubilla, Claudio	59	Ochoa Carrillo, Renato
28	Galaz Guzmán, Ernesto	60	Olmedo Del Pino, Sergio
29	Gautes Salcedo, Alfonso	61	Olmos Herreras, Isidro
30	Gasc Opazo, Pedro	62	Opazo Espejo, Mario
31	Girardi Arestizábal, Silvio	63	Ormazábal Cubillos, Víctor
32	González Cornejo, Hiram	64	Ormeño Maldonado, Luis



65	Ortíz Cabezas, Arnoldo	84	Salvatierra Romero, Luis
66	Palma Bobadilla, Elen	85	Sazo Lizama, Caupolicán
67	Peña Mac Caskill, José	86	Silva Arcillón, Mario
68	Poch Toro, Jorge	87	Silva Piderit, Jorge
69	Quiroga Gangas, Carlos	88	Soler Manfredini, Juan *
70	Ramírez Gebauer, Guillermo	89	Soto Guzmán, Luis
71	Ramos García, Raúl	90	Torres López, Roberto
72	Rebolledo Aravena, Paulino	91	Urrutia Armijo, Tomás
73	Riera Marré, Jorge	92	Valenzuela Plaza, Tomás
74	Ríos Vender, Mario	93	Valenzuela Salas, Fernando
75	Riquelme Vidaurre, Sergio	94	Vásquez Pedemonte, Mario
76	Rodríguez González, Adolfo	95	Vega Muñoz, Miguel
77	Rosas Viancos, Mario	96	Vidal Alvear, Roberto
78	Ruíz de Loyzaga Negrotti, Ítalo	97	Weber Cañas, Julio
79	Saavedra Lagos, Pablo	98	Whittle Muñoz, Leonardo
80	Saavedra Paredes, Renato	99	Ruíz Navarro, Zenón
81	Salas Benavente, Eduardo	100	Zúñiga Girard, Eduardo
82	Salas Hernández, Pompilio	101	Zúñiga Jiménez, Fernando
83	Saldías Sánchez, Juan		

Ingresaron también 16 Cadetes Contadores a la Rama de Administración:

1	Burón Labbé, Jaime	9	Heredia Valenzuela, Rafael
2	Del Río Kowoll, Hernán *	10	Haupt Díaz, Oscar
3	Fábrega Jerez, Gonzalo	11	Meza Manubens, Enrique
4	Fuentealba Schwartz, Carlos	12	San Martín Villalobos, Arcadio
5	Gálvez Barragán, Belfor	13	Sepúlveda Muñoz, Eulogio
6	Gómez Gómez, Roberto	14	Simon Preller, Alfonso
7	González Battle, Enrique *	15	Soto Peralta, Manuel
8	Hernández Rojas, Juan	16	Villaruel Cortés, Enrique

Estos dieciséis cadetes de Administración estaba previsto que permanecieran solamente seis meses en la Escuela, de manera que se graduaran a fines de ese año 1943, junto con los cadetes ingresados en 1942. Para ello fueron sometidos a un intenso programa de doctrinal, a cargo del Comandante de su Sección, el Subteniente Jorge Montaner Serrano.

La urgente demanda por nuevos pilotos imponía un acelerado ritmo a las actividades de instrucción de la Escuela. Con estos tres Cursos de Cadetes ya funcionando, aquellos ingresados en 1942 y los dos ingresados en 1943, pudo establecerse en la Escuela el sistema de tres Escuadrillas, propio de la modalidad norteamericana, para realizar e identificar los tres niveles de instrucción de vuelo: Primaria, Básica y Avanzada. De acuerdo con este esquema, los ingresados en 1942 constituían la IIIª Escuadrilla (Avanzada), que se encontraba al mando del Capitán de Bandada Aníbal Solminihaç Bustamante, siendo su Ayudante el Teniente 2º Eleodoro Calderón Loyola y como Oficiales de Sección los Tenientes 2º Carlos Vergara Casanova, Domingo Vásquez Vásquez y Alberto Parodi Bustos. Los Cadetes ingresados en marzo pasaron a conformar la IIª Escuadrilla (Básica) y aquellos que lo hicieron en junio constituyeron la Iª Escuadrilla (Primaria).

El 9 de julio de 1943 cumplieron con su “Juramento a la Bandera” los cadetes de la IIª y IIIª Escuadrillas, en una solemne ceremonia que se realizó en el patio de ejercicios del Grupo de Defensa Antiaérea, presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Para esta ocasión formaron las Escuelas de Aviación y de Especialidades, el Grupo N° 4, el Grupo de Defensa Antiaérea, la Maestranza Central, los Arsenales de Aviación y el personal de la Comandancia en Jefe. Luego de una alocución patriótica del Director de la Escuela, los Cadetes prestaron su juramento al estandarte, que había sido confeccionado por las Religiosas Adoratrices de la Cruz Blanca y que consistía en el estandarte propiamente tal, una asta, un portaestandarte de terciopelo azul, un peto de bronce con un cóndor y un rosetón tricolor. Este estandarte acompañaría las formaciones y desfiles de la Escuela por mucho tiempo, en su nueva etapa exclusiva con cadetes.

Los nuevos Cadetes se presentaron en su Revista de Reclutas el viernes 3 de septiembre de 1943, la cual fue presenciada por el Comandante de la IIª Brigada Aérea, Comandante de Grupo Luis Lepe Núñez, junto al Director subrogante de la Escuela, Comandante de Escuadrilla Félix Olmedo Prat. El Comandante de Instrucción, Capitán de Bandada Renato García Vergara (posteriormente Comandante en Jefe) presentó a los Cadetes Reclutas al Subdirector de la Escuela, Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas. La Iª Escuadrilla estaba al mando del Teniente 1º Osvaldo Croquevielle Cardemil y la IIª lo era por el Teniente 1º Ernesto Bentjerodt Becker, desempeñándose como Oficiales instructores los Tenientes 2º Jorge Basoalto Valenzuela, Jorge Montaner Serrano y Antonio Espinace Araneda.

La instrucción de vuelo primario, que correspondía a los Cadetes, se encontraba bajo la responsabilidad del Capitán de Bandada Aníbal Solminihac Bustamante, quien tenía a su cargo al siguiente cuerpo de instructores: Tenientes 1º Humberto Bustos Palma, René Cárcamo Vidal, Fernando Sarabia Le Fort, y Osvaldo Croquevielle Cardemil, Tenientes 2º Rodolfo Guesalaga Merino, Rogelio González Mejías, Eleodoro Calderón Loyola, Edilio Del Campo Thorud, Germán Díaz Visconti, Domingo Vásquez Vásquez, Jorge Basoalto Valenzuela, Lautaro Farías Vidal, Alberto Parodi Bustos, Mario Camus Orrego y el Subteniente Antonio Espinace Araneda.

Por su parte, la instrucción de vuelo avanzado estaba dedicada a los oficiales alumnos, que la estaban recibiendo en la Escuela desde antes lo hiciera el primer Curso de Cadetes. Instrucción a cargo del Teniente 1º Oscar Muñoz Constant, con los siguientes instructores: Tenientes 1º Osvaldo Farías O., Jorge López Hutchinson y Ernesto Bentjerodt Becker y el Teniente 2º Werner Martínez Giessen. Estos Oficiales alumnos, que formaban la Escuadrilla de Aplicación, representaban la última etapa de lo que había sido hasta entonces la única forma de ingresar como Oficial a la Fuerza Aérea, vale decir, provenir ya fuera del Ejército o de la Armada. Durante ese año 1943 terminó de operar esta modalidad, pasando de allí en adelante a obtenerse la oficialidad aérea exclusivamente sobre la base de Cadetes formados en la misma Escuela de Aviación. El ciclo se cerró con la graduación de estos Oficiales alumnos, en dos promociones durante el año.

La primera graduación se realizó el 17 de abril de 1943, en que los siguientes Alféreces recibieron sus nombramientos como Piloto de Guerra y su ascenso a Subtenientes de Aviación, oficializados por Orden del Día N° 45, de fecha 1 de abril de 1943, de la Escuela de Aviación: Orlando Núñez Soto, Claudio Sepúlveda Donoso, Mario Vivero Ávila, Luis Cisternas Delgado, Rolando Acuña Fernández, Rafael Abarza Henríquez, Jorge Avaria Oportot, Mario Arriagada Mora, Alfredo Molina Flores y José Berdichewsky Scher. Posteriormente, el 9 de noviembre de 1943 ocurrió lo propio con los Alféreces: Humberto Tenorio Iturra, César Bórquez Gómez, Humberto Vottero Henríquez, Fidel Alviña Del Canto, Emilio Stange Bahner, José Martini Lema, Rafael Ordenes Muñoz, Jorge Thaubý Parga, Mario Lazo Leiva, Anselmo Gálvez Dávila y Jorge Rojas Rodríguez.

La Escuela de Aviación cerró sus actividades anuales, con una Revista Final que se realizó el jueves 30 de diciembre de 1943, durante la cual se efectuó la investidura de los nuevos Oficiales egresados, lo que en esta oportunidad tenía un especial simbolismo por cuanto se graduaba el primer Curso de Cadetes de Aviación que habían ingresado en 1942 reclutados directamente desde la vida civil. Junto con ellos se graduaba también el primer curso de Oficiales de Administración, 14 de los 16 cadetes que habían ingresado en junio de 1943, los cuales recibieron una instrucción acelerada pero completa sobre su especialidad para quedar en condiciones de destinarlos a Unidades. Ambos casos, los cursos de pilotos y los de administración, traslucen en su relativamente corto tiempo de escuela, el intenso ritmo que se imprimió a la formación de nuevos Oficiales para atender las demandas operativas, logísticas y administrativas que estaba provocando la mayor dotación de material aéreo.

Como era tradicional en las graduaciones de Oficiales desde la creación de la Escuela en 1913, el acto fue presidido por el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos Morales y la Primera Dama Sra. Marta Ide de Ríos; junto al Ministro de Defensa Nacional General Oscar Escudero Otárola, otros Ministros de Estado, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, altos jefes de las Fuerzas Armadas, adictos extranjeros,

autoridades civiles y numeroso público. Poco antes de las cinco de la tarde, en formación de gran parada, el batallón de presentación de la Escuela de Aviación hizo su ingreso al lugar de la ceremonia, rindiendo momentos después los honores de reglamento al Presidente de la República, quien revistó el destacamento a los sones de la Canción Nacional.

A continuación, se realizó la hermosa y emotiva ceremonia del relevo de escoltas del estandarte, que con espartana sencillez simboliza fielmente el profundo amor a la Patria y a su bandera que caracteriza al uniformado chileno. A los compases de la Canción Nacional, hizo su ingreso el estandarte portado por el Alférez Jaime Núñez Núñez, escoltado por los Alféreces César Topali Bruckmoser y Fernando Rojas Mercado, efectuándose el tradicional paseo de la enseña tricolor frente a los cadetes formados, al cabo del cual tomó su posición dentro de las filas. El Vicario Castrense pronunció una alocución, luego de la cual bendijo el estandarte y se procedió al relevo del abanderado y de los escoltas. Particularmente emotivo fue el momento en que, de acuerdo con la tradición aérea, el nuevo portaestandarte se inclinó con una rodilla en tierra frente al pabellón antes de recibirlo y lo besó con respeto y devoción, mientras la Escuela presentaba armas.

Se procedió luego a la investidura oficial de los nuevos Alféreces como tales, entregándoles a cada uno su nombramiento según el siguiente detalle y señalándose con un asterisco quienes alcanzaron el generalato:

Alféreces Rama del Aire			
1	Fernando Serrá Cotonat	16	Eleuterio Molina Betancourt
2	Federico Niemann Núñez	17	Gerardo López Angulo *
3	Sergio Igualt Ramírez	18	Jorge Collado Campino
4	Pablo Pfingsthorn Schmidt	19	Miguel Puga Maudier
5	Hernán Büchi Guzmán	20	Luis Pezoa Vázquez
6	Oscar Eggers Henríquez	21	Víctor Robinovitch Castro
7	César Topali Bruckmoser	22	Francisco Castro Tapia
8	Jorge Urrutia Bravo	23	Fernando Rojas Mercado
9	Urcisinio Galleti Acuña	24	Emilio Salas Retamal
10	Hugo Llamazares Sepúlveda	25	Miguel Orellana Paredes
11	René Peralta Pastén *	26	Mario Leighton Cartagena
12	Nicanor Díaz Estrada *	27	Elzo Bahamondes Escobar
13	Rosamel Pereira León	28	Alfredo Gary Godoy
14	Oswaldo Latorre Holtegel *	29	Alfredo Aguilar Zerón
15	Hiram Leigh Guzmán *	30	Fernando Legües Macías.

Alféreces de Administración			
1	Enrique Villarroel Avilés	8	Enrique Meza Manubens
2	Enrique González Battle *	9	Arcadio San Martín Villalobos
3	Gonzalo Fábrega Jerez	10	Manuel Soto Peralta *
4	Jaime Burón Labbé	11	Eulogio Sepúlveda Muñoz
5	Rafael Heredia Valenzuela	12	Roberto Gómez Gómez
6	Juan Hernández Rojas	13	Hernán Del Río Kowoll *
7	Alfonso Simon Preller	14	Oscar Haupt Díaz

El Alférez Hernán Del Río Kowoll se especializó posteriormente en Comunicaciones y Electrónica, por lo que pasó a la Rama Técnica, de la cual con el tiempo fue el Oficial más antiguo, con el grado de General de Brigada Aérea.

El Director de la Escuela, Comandante de Grupo Darío Callejas, despidió a los egresados con una sentida alocución, luego de la cual se procedió a la entrega de premios a los egresados. El Alférez Fernando Serrá Cotonat obtuvo el primer lugar de la promoción y se hizo acreedor a los premios “Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile”, “Adicto Aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica”, “Adicto Aéreo de la República Argentina”, “Adicto Aéreo de Gran Bretaña” y “Cooperación Militar”.

Serrá no pudo recibir personalmente sus premios, por cuanto se encontraba en los Estados Unidos de Norteamérica como parte de la delegación que envió la Fuerza Aérea para efectuar un Curso de Perfeccionamiento de Vuelo, en la Estación Aeronaval de Corpus Christi en Texas, que era la principal Base aérea de la Armada norteamericana en la costa que enfrenta al Golfo de México. Posteriormente, a su regreso de Estados Unidos, el Subteniente Serrá se retiró de la Fuerza Aérea y fue contratado en LAN, donde cumplió eficientes servicios, especialmente en la Posta Aérea de Magallanes.



Fernando Serrá Cottonat, primero de la izquierda de pie, ya como piloto de la Línea Aérea Nacional, junto a oficiales de la Fuerza Aérea de Chile en bahía Catalina, Punta Arenas, posando en el North American NA-44 Texan N° 208.

Dicha delegación había viajado a los Estados Unidos el 1 de diciembre de 1943, vía Panagra, a cargo del Teniente 2° Carlos Vergara Casanova y estuvo integrada por los Subtenientes Agustín Rodríguez Pulgar, César Bórquez Gómez, Fidel Alviña del Canto, Jorge Rojas Rodríguez, Humberto Vottero Henríquez y los Subalféreces Fernando Serrá Cottonat, Sergio Iguait Ramírez, Pablo Pfingsthorn Schmidt y Emilio Salas Retamal. Estos cuatro subalféreces recibieron sus despachos de Oficiales en Estados Unidos, en forma simultánea con el resto de su curso en Chile.

Otros premios que se entregaron fueron: al Alférez Federico Niemann Núñez los de “Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Chile” y “Adicto Aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica”; al Alférez César Topali Bruckmoser los de “Dirección del Personal de la FACH”, “Dirección de la Escuela de Aviación” y “Adicto Aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica”; al Alférez Enrique Villarroel Avilés el de “Dirección de Contabilidad” y al Alférez Enrique González Battle el de “Subdirección de la Escuela de Aviación”. El premio “Club de la Fuerza Aérea de Chile”, instituido para distinguir al Mejor Compañero de cada promoción, recayó en el Alférez Urcisinio Galletti Acuña. En forma especial se entregó también el “Premio Cooperación”, otorgado por el Adicto norteamericano, al Sargento 1° Víctor Sepúlveda Vera.

No obstante haberse planteado que estos nuevos oficiales recibirían su instrucción avanzada en el Grupo N° 2 de Quintero, en el cual se encontraba la Escuela de Tiro y Bombardeo, en la práctica esto no pudo hacerse debido al recargo de actividades que tenía dicha Unidad. Por esta razón, el Comandante en Jefe dispuso por Oficio Confidencial N° 535, de fecha 19 de abril de 1944, que fueran destinados directamente a unidades de vuelo y que cumplieran en ellas dicha instrucción en material North American T-6, que ya se encontraba disponible prácticamente en toda la Institución. De acuerdo con esta disposición, los nuevos oficiales comenzaron a ser despachados a sus nuevas unidades en el mes de mayo de 1944.

La Superioridad de la Fuerza Aérea tenía especial preocupación por los nuevos oficiales, para que comenzaran su carrera profesional debidamente y también para tener una retroalimentación oportuna del provecho que significaba su formación como cadetes en la Escuela de Aviación. Por esta razón, el propio Comandante en Jefe, General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, envió a las cuatro Brigadas Aéreas el Oficio Circular “Confidencial” P.1 N° 535, del 11 de mayo de 1944, que decía lo siguiente:

*Con fecha 5 de mayo han sido destinados a las Unidades de la Fuerza Aérea Oficiales egresados de la Escuela de Aviación, que constituyen el primer núcleo formado desde Cadetes en nuestro primer plantel de educación, de acuerdo con las nuevas disposiciones legales y reglamentarias que establecieron la Escuela de Cadetes y el Reclutamiento propio de Oficiales.*

*Es de especial interés para el Comandante en Jefe infrascrito y para el Director del Personal, contar con antecedentes minuciosos y precisos de las actuaciones de estos Oficiales en las Unidades. Aparte de las recomendaciones que a los Comandantes les corresponde dar a estos nuevos Oficiales, deben también ellos velar por su educación en el ambiente militar, sus actividades dentro y fuera del Cuartel y su inclinación al estudio. Todo esto bajo una tuición personal y una dirección moral e intelectual, sin que ello signifique descuidar la parte disciplinaria. En esta forma estarán los Comandantes en situación de dar informes de calificación exactos y ecuanímenes de la actuación de cada uno de ellos.*

*Estos Informes de Calificación serán enviados con fecha 31 de Diciembre, directamente a la Dirección del Personal, a fin de que la Superioridad pueda valorizar estos nuevos elementos. Otra copia de este Informe se remitirá a la Escuela de Aviación, con el objeto de que este establecimiento tome nota del resultado obtenido con los Oficiales de su formación y pueda hacer, si es de necesidad, las modificaciones a la enseñanza y métodos adoptados. (Fdo.) MANUEL TOVARIAS ARROYO, General del Aire, COMANDANTE EN JEFE.<sup>6</sup>*

La llegada de más material de vuelo norteamericano y el funcionamiento de los cursos de Cadetes de Aviación comenzaban ya a mostrar sus resultados a comienzos de 1944, en cuanto a fortalecer la capacidad institucional para apoyar los nuevos compromisos que había asumido Chile frente a la situación de guerra que vivía el mundo. Ya se habían definido las Zonas Aéreas a cargo de las respectivas Brigadas y se había creado el Comando Costanero con la compleja finalidad de realizar el patrullaje aeromarítimo para cubrir la vigilancia y protección del extenso litoral nacional. Sin embargo, estas tareas originaban constantes demandas de personas, aviones, apoyo logístico e instalaciones. La tarea había sido y continuaba siendo difícil. La Escuela de Aviación había tenido que sobreponerse durante 1943 a una serie de inconvenientes en la instrucción de vuelo. Había aumentado drásticamente la dotación de alumnos, primero con la incorporación del primer Curso de Cadetes en 1942 y luego con dos cursos más en un año, (los “marcianos” y los “junianos”), sin que aumentara en proporción la cantidad de instructores y de aviones.

En el Oficio Sub-Dirección N° 118/388, de fecha 29 de diciembre de 1943 a la Comandancia en Jefe, el Sub Director de la Escuela Comandante de Escuadrilla Darío Callejas Rojas (por ausencia del Director, Comandante de Grupo Jorge Gana Eastman) resumía esta situación y proponía medidas para enfrentarla, cuya lectura ahorra mayores comentarios:

*La instrucción aérea ha pasado durante el año que termina, por una irregularidad y anormalidad que han debido, necesariamente, afectar profundamente su eficiencia y su terminación oportuna.” Anotaba, entre otras razones, tres principales. “a) Falta de instructores.-El envío de numerosos oficiales de esta Escuela a Estados Unidos ha motivado un desequilibrio tal entre instructores e instruídos, que han debido darse a algunos maestros hasta ocho alumnos para su instrucción... su permanencia prolongada en el extranjero produjo el cambio continuo de los maestros de vuelo de la casi totalidad de los Sub-Alféreces y Cadetes, con el consiguiente perjuicio de la instrucción. b) Escasez de material.- La instrucción aérea del Curso Básico debió ser iniciada con considerable atraso debido a que el material Vultee solo llegó al país en cantidad suficiente, a mediados de Septiembre. El vuelo primario debió iniciarse muy tarde (1° de Octubre) con solo doce aviones para cincuenta y un alumnos. c) Exceso de comisiones. La Escuela...ha debido soportar el mayor peso, en oficiales y material de vuelo, de las comisiones que se han producido durante el año en la Fuerza Aérea. Dichas comisiones, representativas de la Fuerza Aérea (cooperación con el Ejército, festivales, etc) ...debieron restar actividad a la instrucción de vuelo.*

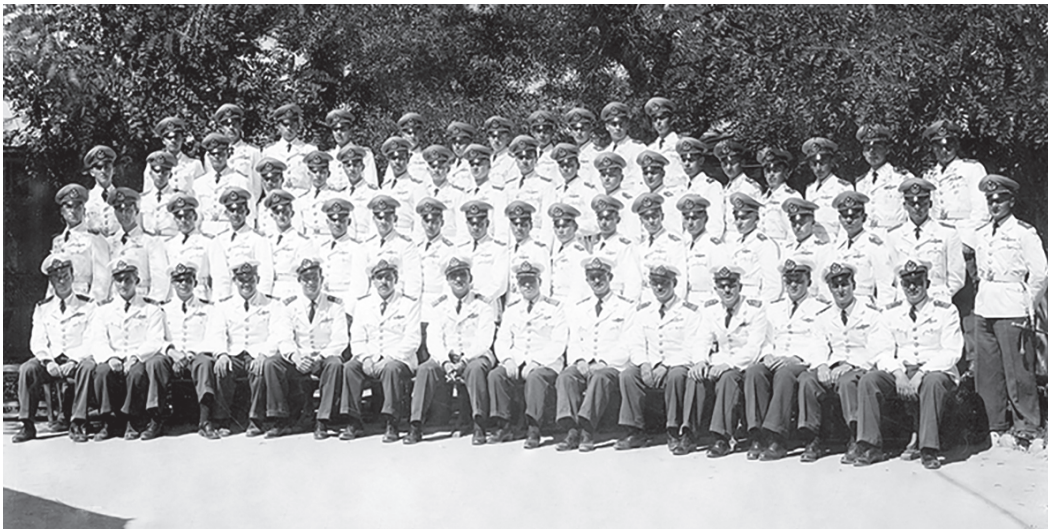
<sup>6</sup> Nota del editor: Al final del presente Tomo Tercero, se ha agregado como Apéndice, un relato que hace el Coronel de Aviación Don Víctor Robinovitch Castro, integrante de este Primer Curso de Cadetes de Aviación, de sus vivencias durante los dos años de Escuela y que complementa lo que aquí se ha reseñado sobre aquel importante proyecto.

*De aquí que resulta perfectamente justificado que esta Escuela no se presente, al finalizar el año escolar, como debiera hacerlo, sino que muy lejos de ello, deba conceder los títulos de Oficiales o la promoción al II Año respectivamente, a muchos Sub-Alféreces y Cadetes que todavía no han logrado volar solos el avión correspondiente a la gradualidad en la instrucción aérea. Por consiguiente, los nuevos Alféreces de Aviación no egresarán de este establecimiento con sus títulos de Pilotos de Guerra, como se venía realizando anual y normalmente.*

*Para normalizar esta situación,...se ha dispuesto continuar la instrucción aérea durante los meses de febrero y marzo, con los actuales instructores y aviones y dar término a los Programas de Vuelo Primario y Básico en la primera quincena de mayo del año venidero... se solicita a US. disponer que los Sub Tenientes y los nuevos Alféreces que fueron alumnos de esta Escuela durante este año, sigan perteneciendo a ella hasta que obtengan sus títulos de Pilotos de Guerra.*



Instrucción de infantería de los cadetes en 1945. En la fotografía, en segunda fila el cadete Fernando Matthei Aubel, quien se convertiría en el primer Comandante en Jefe ingresado como cadete, desde la vida civil. (Colección Fernando Matthei A.)



Primer curso de Oficiales egresados de la Escuela de Aviación que venían de la vida civil, en 1943. (MNAE)



### 5. Cruceros Fuerza Aérea y de la aviación civil.

Se aprecia el gran esfuerzo que hizo la Escuela, fortalecida por la llegada de más aviones y el regreso de instructores, para darle al año 1944 un comienzo más auspicioso, como lo muestran las noticias de prensa dando cuenta del raid de una escuadrilla de 34 aviones Fairchild del curso Primario, de ida y regreso entre El Bosque y El Belloto, el día 27 de abril. Una formación numerosa como ésta, liderada por el propio Subdirector, Comandante Callejas, en un vuelo que no tuvo novedades, refleja el intenso ritmo que tomó la instrucción de vuelo al compararlo con la situación del año anterior. Habla también muy en alto de la dedicación de los instructores, que volaron integrados en la formación: Tenientes Ricardo Solari Thomas, Eleodoro Calderón Loyola, Germán Díaz Visconti, Ernesto Beltrami Quevedo, Horacio Rojas Donoso y Renato Soto Marín. En otro avión arribó también el Director de la Escuela, Comandante Gana. La presencia de los aviadores y sus máquinas atrajo numeroso público a la cancha, que pudieron ver además el aterrizaje de dos potentes bombarderos en picada Douglas A-24B “Banshee” (versión terrestre del Douglas SBD-5A “Dauntless” de uso naval).

Esta mayor actividad operativa de la Fuerza Aérea tenía su reflejo en la aviación civil, que se había visto también reforzada con la entrega de los aviones Aeronca L-3B-AE que se adquirieron por medio del Lend Lease Act con fondos de la Colecta Nacional “Alas para Chile”. Esto se tradujo en una intensa dinámica manifestada en varios vuelos. Así, por ejemplo, el 9 de marzo 1944, Dora Koeppen Maisan, de 24 años, auxiliar de vuelo de LAN y piloto civil desde 1940, conocida cariñosamente como “Mucki”, inició un vuelo en solitario entre Los Cerrillos y Antofagasta en el Aeronca CC 32 destinado al club aéreo de dicha ciudad, premunida solamente de artículos de aseo personal, un chaleco salvavidas “Mae West”, una pistola 6,35, chocolate y un termo. Ese día cumplió dos etapas: Cerrillos - Quintero y Quintero - Ovalle. El segundo día debió pernoctar en La Serena por meteorología. Al tercer día pudo cumplir La Serena - Vallenar; Vallenar - Copiapó; Copiapó - Taltal y de allí a Antofagasta, donde aterrizó a las 15:45 horas en Cerro Moreno.

En el mes siguiente, una formación de siete Aeronca liderados por el instructor del Club Aéreo de Chile, Mauricio Serrano Palma, realizaron en abril de 1944 un crucero entre Los Cerrillos y Ancud, ida y regreso, con un recorrido aproximado de 2.400 kilómetros. Acompañaron a esta Escuadrilla, sin formar parte de ella, otros dos aviones civiles: el “Brasil” donado por la firma brasileña “Enrique Lage” piloteado por el instructor del Club Aéreo Aladino Azzari y un avión Taylorcraft, particular, piloteado por su dueño Gaspar Toro Bascuñán.

Este crucero de catorce pilotos civiles fue el más largo, el de mayor esfuerzo y el primero realizado en el país por aviones de turismo en formación, de una reducida potencia de 65 hp, velocidad baja de 65 millas por hora y una modesta autonomía de 2:15 horas. Estas características obligaron a una planificación muy precisa de las diferentes etapas, Chillán, Temuco, Puyehue, Osorno y Ancud; junto con una férrea disciplina. Se estableció la partida para las seis de la mañana del jueves 6 de abril y si algún piloto designado se atrasaba, quedaba descalificado para participar, para lo cual había tres pilotos esperando en el aeródromo para reemplazarlos. Despegaron a la hora señalada, entre nubarrones bajos hasta Chillán, donde encontraron fuertes precipitaciones y turbulencias que los hicieron estrechar la formación. Se reabastecieron en Rapaco, aeródromo de Puyehue y más tarde en Pampa Alegre (Osorno), luego de seis y media horas de vuelo bajo una lluvia torrencial. En este último punto fueron revistados por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Aurelio Celedón Palma, quien en un avión Fairchild PT-26 de la Fuerza Aérea acompañado del entusiasta aviador Eduardo Pinochet Cartes precedía a esta formación, despidiéndolos para la última etapa, con destino Ancud, que se cumplió sin inconvenientes, al igual que el viaje de retorno a la capital.

Es destacable en este raid el profesionalismo de los pilotos civiles, a cuya eficiencia, organización y disciplina habían concurrido por años los oficiales pilotos de la Fuerza Aérea que, como era práctica habitual, se desempeñaban como instructores en los Clubes Aéreos. Este provechoso nexo y unión con la aviación civil se mostraba además en el hecho de que todos los pilotos participantes eran Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea: Mauricio Serrano Palma, Jorge Jarpa Reyes, Ricardo Valderrama, Jorge Wenborne Prendergast, Julio Gallardo, Orlando Valdebenito, Mario Quiroga, Alberto Morera Ribas, Romilio Saavedra, Arturo Christie Merlini, Arturo Vidal, José Claro Vial y Germán Lamarca.

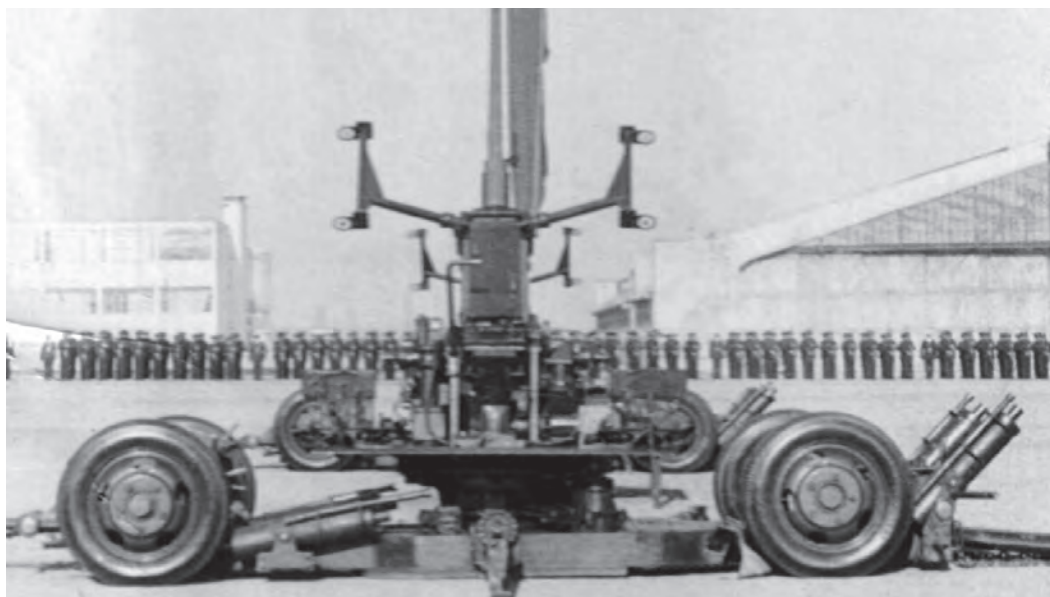


Fotografía del raid a Ancud realizado en abril de 1944 por siete Aeronca entre los Cerrillos y Ancud ida y vuelta. La formación se encuentra sobrevolando el seno de Reloncaví, entre La Chamiza y Ancud. Se pueden observar la isla Maillenes en primer plano y más al fondo la isla Guar. (Colección Patricio Wenborne)



Una fotografía aire-aire del Aeronca L-3B CC-XAA CC-30, que formó parte de los seis aviones de su tipo en cumplir el vuelo de largo aliento Santiago-Ancud-Santiago en 1944. (Colección Patricio Wenborne)





## 6. Se crea el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.

En otra modificación de la estructura operativa institucional, el 15 de mayo de 1944 y en el marco del décimo tercer aniversario de su creación, el Grupo de Defensa Antiaérea pasó a denominarse Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea, permaneciendo en su mando el Comandante de Escuadrilla Erik Riesle Barrón. El Comandante en Jefe, General Tovarias, quiso darle un especial realce a esta ceremonia invitando a autoridades civiles y militares, además de diplomáticos, por cuanto se elevaba de categoría a esta Unidad. Oportunidad en que se realizó una misa de campaña oficiada por el capellán Teniente 1º Romelio Carreño, durante la cual bendijo además el nuevo estandarte del Grupo y el 2º Comandante, Alfredo Fernández Gertner, dictó una conferencia alusiva que finalizó con la lectura del Decreto respectivo.

Este Grupo nació junto con la Fuerza Aérea en 1930, ante la necesidad de complementar la defensa de nuestro espacio aéreo y especialmente de nuestras Unidades, con material terrestre. Su origen es previo a 1930, época en que existía bajo la forma de la antigua “Compañía de Guardia del Grupo Técnico”. Este Grupo Técnico databa a su vez, de los comienzos de la aviación militar con el Capitán Manuel Ávalos Prado en El Bosque, en que dicho Jefe debió organizar no solo la instrucción de vuelo sino también y no menos importante, el mantenimiento y el abastecimiento del material aéreo. (Tomo Primero, Cap. III).

Este Grupo Técnico pasó a llamarse más adelante “Maestranza y Parque de Aviación”. Para la vigilancia y seguridad de sus instalaciones se creó la mencionada “Compañía de Guardia”, a la cual los regimientos de la Guarnición de Santiago le enviaban cierta cantidad de soldados conscriptos, con su Revista de Reclutas cumplida, por cuanto esta unidad era eminentemente de carácter técnico y no de instrucción. El propósito principal de esta Compañía era constituir la Guardia del Cantón “El Bosque” y apoyar también al personal de la Maestranza y Parque en trabajos internos. Al crearse la Fuerza Aérea en 1930 y dentro de la estructura que se fijó para la nueva Institución, se separaron los componentes del Grupo Técnico y pasaron a constituir dos entidades separadas: la Maestranza Central de Aviación (más adelante Ala de Mantenimiento) y el Parque Central, que pronto pasó a llamarse Arsenales de Aviación (posteriormente Ala de Abastecimiento).

En breve, la Compañía de Guardia cambió también su denominación: el 16 de enero de 1931 y de acuerdo con su finalidad original, pasó a llamarse “Grupo de Defensa Antiaérea” siendo su primer Comandante el Teniente 1º Gustavo Bonilla Rojas. Se le proveyó también de

material antiaéreo: ametralladoras Hotchkiss (japonesa) 1920, de 7 mm; ametralladoras “Madsen” M-909 de 7 mm y fusiles ametralladoras norteamericanos Browning M-920 de 7 mm, por lo cual adoptó el nombre de Compañía de Ametralladoras. No obstante, y como el Comandante en Jefe, Comandante de Grupo Marmaduke Grove (marzo - junio 1932), autorizó que se creara dentro del Grupo una Batería Antiaérea, le dio el carácter de unidad independiente como arma de Defensa Antiaérea, asignándole como fecha de fundación el 15 de mayo de 1930. A pesar de su organización y propósito, el nuevo Grupo estuvo dotado solamente de ametralladoras durante la primera década de su existencia. Esto cambió en 1943, cuando dentro del acuerdo de cooperación entre Chile y Estados Unidos recibió material antiaéreo más moderno, acorde con su finalidad y con la época de guerra que vivía el mundo: cañones antiaéreos Browning Colt de 37 mm y de 76,2 mm, cañones NA M3 de 76 mm y ametralladoras antiaéreas de calibre .50 (12.7 mm), refrigeradas por agua, todos ellos con sus correspondientes medios de transporte y de tracción, tanto de los servidores como de las piezas.

Mantuvo su lugar de asentamiento en la Base Aérea “El Bosque (Guardia N° 4) hasta el 12 de julio de 1956 en que, convertido en Regimiento Escuela de AAA se trasladó a la Base Aérea de Colina, que hasta entonces había sido el hogar del Grupo de Caza y Bombardeo N° 4 con sus legendarios A-24 Banshee y que había entrado en receso en 1954. Esta Base, que albergaba ahora al Regimiento Escuela, había sido construida en 1927 por la empresa Latecoere para operar su pionera ruta a Sudamérica con la Compagnie Generale Aeropostale, conocida entonces como la “Aeropostale”, antecesora de Air France. La operación de esta Línea fue autorizada por el Gobierno de Chile en 1928 e inicialmente operó en Colina y en Los Cerrillos, que había sido adquirido el 22 de julio de 1929 al Arzobispado de Concepción, con parte de los fondos donados por el filántropo estadounidense Daniel Guggenheim para el desarrollo de la aviación en Chile. La base principal de operaciones y de mantenimiento de la Aeropostale estaba en Colina, pero su terminal de pasajeros estaba en Cerrillos que ya estaba prestando servicios, hasta que se produjo su adquisición y se habilitó como el Aeropuerto de Santiago, que fue inaugurado oficialmente el 30 de julio de 1934. La Aeropostal se concentró entonces en Los Cerrillos y negoció con el Gobierno de Chile el traspaso de sus instalaciones de Colina, que posteriormente fueron asignadas a la Fuerza Aérea.

A través de su historia, el Regimiento ha tenido las siguientes denominaciones, de acuerdo con la sucesiva renovación de su equipamiento y las funciones que le han ido siendo asignadas a través del tiempo:

- 1930-1931 Compañía de Guardia del Cantón El Bosque.
- 1931-1944 Grupo de Defensa Antiaérea.
- 1944-1945 Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.
- 1945-1947 Regimiento de Defensa Antiaérea.
- 1945-2003 Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.
- 2003. Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales



## 7. Creación del Museo de Aviación.

Ya se había avanzado lo suficiente desde las primeras etapas de la aviación en Chile como para que surgiera la inquietud de reunir y preservar los testimonios materiales de aquellos comienzos en un lugar especial y permanente: un Museo Aeronáutico. Esta inquietud encontró un decidido impulsor en el Teniente 1° Enrique Flores Álvarez, gran cultor de la historia institucional, que ya había publicado un primer Tomo de ella y que en 1942 había aterrizado en la Avenida Bulnes de la capital, como una forma de llamar la atención de la ciudadanía para incentivarla a cooperar en la Campaña “Alas para Chile”. El General Tovarias, Comandante en Jefe, se hizo eco de esta inquietud y lo autorizó para ocupar una parte del inmueble en que funcionaba la Academia de Guerra Aérea en Catedral 2092, para instalar una primera versión de lo que podría ser un Museo.

El incansable Teniente Flores ya se había preocupado con antelación de reunir elementos de los comienzos tanto de la aviación militar como de la civil, a los que añadió otros de su propiedad. Dentro de este primer bagaje estaba el altímetro del Bristol en que el Teniente Dagoberto Godoy realizó el primer cruce por aire de la cordillera de los Andes por su parte más alta, en 1918; el núcleo de la hélice del Bleriot en que se accidentara el Teniente Francisco Mery Aguirre, primer mártir de la aviación militar chilena; una maqueta del hidroavión Dornier Wal; y un motor Gnome et Rhône. Era Flores sin duda un apasionado de la aeronáutica, como lo demuestra el hecho de que, siendo aún un adolescente, antes de ingresar a la vida castrense, había ganado una competencia de aeromodelismo, otra de sus pasiones. En 1928 ingresó a la Escuela Militar y siendo ya Subteniente de Ejército, pasó en junio de 1930 a la recién creada Fuerza Aérea. Como augurio de su vocación por la historia, participó siendo Subteniente en el bombardeo aéreo a la Escuadra sublevada, en Coquimbo, en septiembre de 1931. Por sus especiales condiciones como piloto, tuvo la responsabilidad de recibir y probar el material Avro 626 en 1935 y dos años más tarde, estar a cargo en Italia de la recepción de los aviones Breda de combate y Nardi de instrucción, hasta 1938. Había comandado en 1943 la primera formación de aviones Vultee BT-13 que se trajo en vuelo desde Estados Unidos.

Estos sólidos antecedentes explican el gran apoyo que recibió de la Superioridad para confiarle los comienzos del primer Museo Nacional de Aviación que tuvo la Fuerza Aérea, el cual fue inaugurado junto con una Sección de Aeromodelismo, el 7 de julio de 1944, en una ceremonia que encabezaron los Ministros de Defensa General Oscar Escudero y de Educación, Benjamín Claro Velasco, acompañados por los Comandantes en Jefe del Ejército y de la Fuerza Aérea, y por delegaciones de ambas Instituciones, de la Panagra, de la LAN y del Club Aéreo de Chile.

En la ocasión, el Ministro de Defensa Nacional firmó el Decreto de creación del Museo, con sede en Santiago, comprendiendo tanto la aviación militar como la civil y bajo la dependencia de la Dirección de Aeronáutica, que quedaba responsable de su organización y mantenimiento.

A pesar de este auspicioso comienzo, los primeros años del Museo fueron de un constante peregrinaje. La Academia de Guerra cambió de ubicación, varias cuadras en la misma calle Catedral y el valioso contenido de reliquias y curiosidades del Museo se depositó en la antigua sede de la Dirección de Aeronáutica, la Alameda Bernardo O'Higgins 1452, que compartía la instalación con el Círculo de Oficiales en retiro Veteranos del 79, en cuya planta baja se desplegó en exhibición. Al cambiar dicha dirección de domicilio físico nuevamente el museo debió buscar otra ubicación. Su contenido estuvo un tiempo repartido entre organismos y personas solidarias, incluyendo el Museo Histórico de Chile, hasta que se logró la destinación de un recinto fiscal para albergarlo. Este fue el Pabellón "Chile", con el que nuestro país había participado en la Exposición Universal que se realizó en París, Francia, entre el 6 de mayo y el 31 de octubre de 1889, en el marco de la celebración del centenario de la Toma de la Bastilla. El símbolo principal de esta Exposición fue la Torre Eiffel, que servía como arco de entrada a la Feria. Al igual que dicha Torre, el pabellón "Chile" era de construcción enteramente metálica, con la diferencia que aquella estaba pensada para su emplazamiento permanente, en tanto que nuestro pabellón fue diseñado desde el comienzo para ser desarmable y poder traerlo al país, de acuerdo con la idea de nuestro representante diplomático en Francia en aquella época, don Carlos Antúnez.

Una vez en Chile, el edificio metálico se armó en la Quinta Normal en 1894 para albergar la Exposición de Minería y Metalurgia que se hizo ese mismo año, después de la cual pasó a ser conocido como Pabellón de las Industrias. Otro evento importante que se realizó en este Pabellón fue la primera Exposición de Modelos de Aeroplanos que se hizo en Sudamérica, organizada por el Aero Club de Chile y que fue inaugurada el 9 de octubre de 1913 por el propio Presidente de la República don Ramón Barros Luco. Estuvo largo tiempo también destinado a bodega y otros fines, hasta que en 1968 fue traspasado al Círculo de Precursores de la Aviación, encabezado por el entusiasta Armando Venegas de la Guarda, quien, a su vez, lo traspasó a la Dirección de Aeronáutica con el expreso fin de que fuera utilizado para instalar en él al Museo Nacional de Aviación, que efectivamente funcionó allí por más de dos décadas. Destacan en este período sus Directores, General de Brigada Aérea Eleodoro Calderón Loyola (1972-1984) y Coronel de Aviación Mario Jahn Barrera (1984-2002) que le sucedió. A este último le correspondió materializar la construcción de sus nuevas instalaciones, especialmente diseñadas para su propósito en Los Cerrillos y efectuar su traslado e instalación en ellas en 1992, con el nombre de "Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile".



Firma del Decreto de la creación del Museo de Aviación el 7 de julio de 1944, actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. (MNAE)



## 8. Cuestionamientos a los traslados en vuelo desde Estados Unidos.

Los accidentes en este proceso de traslado de material aéreo norteamericano a Chile provocaron críticas de la opinión pública y cierta alarma en la población, por cuanto había un desconocimiento General de los aspectos técnicos y operativos involucrados en ellos. Este clima de expectación llegó a su máximo en junio de 1944, con motivo del mencionado accidente en el aeródromo de Tapachula, lo cual hizo que el Congreso Nacional, pidiera la concurrencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Tovarias, para que entregara la visión de conjunto de la Institución sobre este candente tema. En agosto de 1944, el máximo jefe aéreo realizó una completa y objetiva revisión de los antecedentes y experiencias resultantes ante la H. Comisión de Defensa del Senado de la República, cuyo Presidente, Senador Eleodoro Guzmán Figueroa, informó al resto de la Corporación en sus aspectos principales, que se resumen a continuación:

### I.- TRASLADO DE AVIONES DESDE EL EXTRANJERO.

#### A. Causas que imponen la traída de aviones por el aire.

*Desde que hubo posibilidad de adquirir material, de acuerdo con el Convenio de Préstamos y Arrendamientos (Lend and Lease), quedó en evidencia la necesidad imperiosa de traer los aviones en vuelo, debido a la carencia casi absoluta de fletes<sup>6</sup>. No obstante, esta práctica se ha realizado sin apartarse de las necesarias normas de prudencia y sin rebasar en ningún momento los indispensables márgenes de seguridad.*

*Es así como solo se ha dispuesto tal procedimiento para los aviones de entrenamiento avanzado (North American) y los de entrenamiento básico (Vultee). Los aviones de entrenamiento primario o elemental (Fairchild) en cambio, se han traído sin excepción, embarcados, no obstante que aún éstos son transportados por el aire por otros países sudamericanos.*

*En otras palabras, solo se traen en vuelo los aviones cuyo radio de acción, velocidad, estabilidad en condiciones atmosféricas difíciles, etc. dan la indispensable garantía de seguridad, dentro de las circunstancias previsibles.*

#### B.- Experiencia de los pilotos.

*Aunque las razones ya expuestas bastan para demostrar lo imperioso del procedimiento adoptado, que lo hacen de absoluta necesidad, conviene tomar en cuenta la experiencia que nuestros pilotos adquieren en estos cruceros de esfuerzo.*

6 Nota del editor: Esta escasez de fletes se explica por la permanente amenaza de ataques submarinos, tanto alemanes como japoneses, que gravitaba sobre las líneas de comunicaciones marítimas del litoral americano del Pacífico y que, en el caso chileno, demandaba que su Fuerza Aérea estuviera especializada y concentrada en labores de patrullaje aeromarítimo, en estrecha labor con la Escuadra Nacional.

*Esta experiencia es inapreciable si se considera que en su carácter de pilotos de guerra, los Oficiales pueden verse obligados un día a efectuar trabajos similares, ya que en un caso tal, habrá muchas circunstancias en que tengan que desempeñar su papel sin poder elegir las condiciones ni el momento propicios. La práctica adquirida en estos vuelos habrá de serles preciosa en semejante oportunidad.*

*C.- Preparación del equipo.*

*Casi parece innecesario referirse a la preparación del material, ya que se trata de aviones nuevos, sometidos a todas las pruebas del caso por las autoridades aeronáuticas norteamericanas, controladas y certificadas por un Jefe de la EACb, destacado expresamente en San Antonio (Texas). Tal procedimiento no solo es una garantía, sino que constituye la certeza absoluta que están en perfectas condiciones para responder al esfuerzo al que van a ser sometidos. En consecuencia, cabe solo estudiar la preparación de los vuelos desde el punto de vista del personal.*

*D.- Selección de los pilotos.*

*La selección del piloto que se envía para traer el material en vuelo, no solo puede considerarse estricta sino que rigurosa. Así, es requisito previo que para actuar de piloto en estos raids, el Oficial tenga registrado en su bitácora de vuelo un mínimo de 500 horas, vale decir, una experiencia aérea indudable. Si a esto se agrega que deben haber satisfecho el curso de reentrenamiento, destinado precisamente al dominio del nuevo material que se está recibiendo, se concluye que la selección en lo que se refiere a preparación profesional, es en absoluto rigurosa.*

*Agregado este antecedente al minucioso examen médico a que son sometidos antes de partir y que certifica su perfecto estado, no solo desde el punto de vista fisiológico, sino que también en sus condiciones de piloto; y al estudio que efectúa la Dirección del Personal para calificar su conducta privada, puede concluirse que los oficiales que se envían a traer aviones en vuelo son los mejores que se dispone.*

*En lo que se refiere a los Jefes de Formaciones (leaders), a todos los requisitos anteriores deben agregar la experiencia previa en un viaje anterior idéntico, que les proporciona conocimiento cabal de la ruta, de las condiciones que deben esperar en las diferentes etapas, de los recursos normales y de emergencia que tendrán a su alcance.*

*Para completar esta preparación del personal efectuada antes de salir de Chile, una vez arribados a San Antonio (Texas), son concentrados en los aeródromos militares donde reciben, prueban y practican, durante un período de entrenamiento controlado por el jefe chileno allí destacado y de las autoridades aéreas norteamericanas, con los mismos aviones que van a pilotear. Tal previsión que más que suficiente, es casi exagerada, permite asegurar que en el momento de partir, los pilotos están en las mejores condiciones posibles para emprender el viaje a Chile.*

*Analizadas las condiciones del material y del personal, falta considerar los medios que se les dota para su trabajo en ruta y para asegurar la buena navegación.*

*E.- Elementos de navegación.*

*Los aviones traen su equipo completo de navegación, radiotransmisor y receptor, girocompás, etc. Para usar sus instrumentos y para información de ruta, se entrega a los pilotos un juego completo de cartas para la navegación aérea que abarca todo el recorrido y los Air Route Manual (Manuales de Ruta) en uso de las Fuerzas Armadas norteamericanas, que comprenden los tramos: Brownsville (Texas) a Albrook Field (Panamá) y de allí a Santiago. Además, se les proporciona el Airport Directory (Guía de Aeródromos) del área que comprende Ecuador, Perú, Bolivia y Chile y que complementa las informaciones contenidas en los derroteros.*

*Por último, se entrega a cada piloto un ejemplar de la Guía de Ruta entre Kelly Field (Texas) y el puerto aéreo de Arica, en Chile, guía que ha compilado nuestra misión aérea y que contiene toda la información que se pueda requerir sobre descripción de la ruta, condiciones atmosféricas y meteorológicas predominantes, descripción de los aeródromos, su orientación, dimensiones, facilidades*

*de aprovisionamiento, de comunicaciones, de señales y de reparaciones que pueden ofrecer, etc. Esta guía es de la mayor importancia, pues está ampliada y corregida de acuerdo con los informes que de cada viaje han elevado los "leaders" de las escuadrillas y bandadas traídas con anterioridad, lo que la hace un verdadero resumen de la experiencia de nuestros propios pilotos.*

#### F.- Preparación del crucero.

*Antes de iniciarse los raids y mientras están concentrados en Kelly Field, el Jefe de nuestra Misión en San Antonio reúne a todos los tripulantes en conferencias de Oficiales, en las que se estudia la ruta, se analizan los datos e informaciones que proporcionan los manuales, se hace la composición de las escuadrillas, dándose a cada "leader" la oportunidad de hacer las observaciones que estime necesarias acerca de los oficiales más indicados para actuar como pilotos y los que deben destinarse a "Oficiales de Navegación", número que cada uno debe ocupar en la formación.*

*Durante este mismo período, se asigna a cada Oficial un tema que debe desarrollar en dichas conferencias, con asistencia de todos ellos, lo que sirve para repasar conocimientos y refrescar la memoria en los diferentes temas y que comprenden: teoría del beam (radio compás, radiogoniómetro), equipo de radio de los aviones, equipo de jungla, meteorología tropical, vuelo de altura, vuelo instrumental, operación del tipo de avión que se trae, repaso de navegación, uso del calculador de posición simplificado, etc.*

*Por último, cuando se trata de varias bandadas, se les fija la hora de despegue con un intervalo estudiado para que puedan prestarse la necesaria asistencia y se proporcionen las informaciones de las condiciones de la ruta, mientras están en vuelo.*

*Con todos estos antecedentes, puede asegurarse en la forma más enfática, que en la tarea de traer los aviones en vuelo se selecciona cuidadosamente al personal, se estudia minuciosamente la ruta, se prevén todos los detalles y se adoptan todas las medidas de seguridad al alcance del hombre. Nada queda pues, al azar y solo la intervención de fenómenos imprevisibles pueden causar accidentes como los que se han producido que deben considerarse, por lo tanto, como inevitables.*

## II.- ACCIDENTES OCURRIDOS EN EL PAÍS.

*Los ocurridos en el último tiempo, de carácter totalmente diferente al ya analizado, de acuerdo con los datos estadísticos que lleva el Estado Mayor de la Fuerza Aérea, constituyen un porcentaje muy inferior al que debe aceptarse como normal en las actividades aéreas militares, hoy intensificadas como nunca antes en la Institución.*

*En cada caso se instruye la investigación sumaria administrativa de rigor, que no se limita a determinar responsabilidades sino también, lo que es más importante, a obtener un informe técnico de las causas que los han producido, para deducir de él las medidas que podrían adoptarse para prevenirlos en lo futuro, dentro de lo posible.*

*Sin embargo, tales medidas no pueden extenderse en su totalidad al factor humano, el más complejo de los que intervienen en el problema. Así, en el desgraciado accidente último que costó la vida al Teniente 1° señor Roberto Taulis y al Alférez señor Jorge Collao, ha quedado demostrado que este factor, el hombre, no solo fue el principal sino el único causante del accidente. En efecto, a pesar de tratarse de un excelente piloto, con larga y reconocida experiencia de vuelo, por razones que no es posible determinar, sufrió un error fatal en la estimación de la altura del avión que piloteaba. Este error se tradujo en la pérdida del avión, por haber sido lanzado a una maniobra sin que dispusiera de la altura suficiente para recuperarse de ella. ¿Error de lectura del altímetro? ¿Falta momentánea de control personal? Todas estas interrogantes tienen una sola respuesta: error humano y como tal, imprevisible e inevitable, mientras sean hombres quienes manejan los aviones...*



### 9. La Escuela de Aviación recibe el nombre de “Capitán Ávalos”.

El 8 de diciembre de 1944 y como un justo homenaje a su creador, la Escuela de Aviación recibió el nombre de “Capitán Ávalos”. Con ello se quiso mantener en la memoria colectiva la gran y trascendente obra de este pionero de la aviación militar, que se describió en detalle en el Tomo Primero, Capítulos Primero y Segundo y que se recordará a través de una breve reseña.

El Capitán Manuel Ávalos Prado nació en Santiago el 2 de agosto de 1885 egresó de la Escuela Militar en 1904, como Alférez de Artillería. Siendo Teniente, el Ejército lo envió a Europa a efectuar cursos de vuelo y supervisar la adquisición del material aéreo inicial Bleriot, Breguet, Deperdussin y Voisin. Ascendido a Capitán, a su regreso le correspondió organizar y poner a funcionar la Escuela de Aeronáutica Militar, que había sido creada por Decreto Supremo N° 187 del 11 de febrero de 1913 por el Presidente don Ramón Barros Luco y su Ministro de Guerra y Marina don Jorge Matte Gormaz. El nombre oficial del establecimiento era el ya mencionado, pero se le nombraba también como Escuela de Aeronáutica Militar, incluso en documentos oficiales. El Capitán Ávalos ejerció como Director interino de la Escuela (por su grado) hasta el 13 de marzo de 1915, en que asumió el Mayor de Artillería Carlos Lira Quintanilla.

Tan pronto Ávalos asumió su cargo, debió armar los aviones llegados de Francia, supervisar la postulación al Primer Curso de Vuelo que comenzó el 17 de marzo de 1913 y servir él mismo como instructor para dicho curso, ya que fue el primer piloto militar que tuvo Chile. La Escuela se instaló inicialmente dentro de la chacra Lo Espejo, en una propiedad fiscal colindante con el Regimiento Ferrocarrileros, que operaba la línea férrea militar de trocha angosta a El Volcán, por el Cajón del Maipo. El regimiento y la nascente escuela estaban en un sector de esta chacra, conocido como “El Bosque” por una tupida arboleda que existía allí. Con la llegada de los aviones desde Francia, el regimiento debió ceder sus instalaciones a la escuela y se trasladó a un nuevo recinto en Puente Alto. Por necesidades operativas del vuelo, el Ejército compró los terrenos de la viña del señor De Mabile, lo que permitió ampliar la “cancha” hacia el norte, terreno en que posteriormente se instaló la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”.

Aunque dejó de ser Director interino en marzo de 1915, el Capitán Ávalos continuó como oficial de planta de la Escuela hasta febrero de 1916, en que ingresó a la Academia de Guerra, en la cual se encontraba también como alumno en un curso superior el Capitán Arturo Merino Benítez, artillero también, con el cual pueden haber compartido el interés por los temas aeronáuticos como había sido una constante en numerosos oficiales del Ejército, particularmente aquellos que habían permanecido en Europa. Existe al respecto, en el Archivo Histórico institucional un ejemplar de la



conferencia “Sobre la futura proporcionalidad de las armas” que dictó el Capitán Merino Benítez en 1918, siendo ya Oficial de Estado Mayor, en la que postulaba incluir núcleos de aviación en la capacidad de combate del Ejército de Chile.

Lamentablemente, el Capitán Ávalos falleció el 3 de enero de 1919, a la temprana edad de 34 años, víctima del tifus exantemático que azotó Santiago entre 1918 y 1919. En cuanto al nombre de la Escuela, en 1920 se cambió el de Escuela de Aeronáutica Militar por el de “Escuela de Aviación”. No obstante, y con una mayor perspectiva de su obra pionera, el 8 de diciembre de 1944 la Escuela incorporó su nombre en la forma de “Capitán Ávalos”, en una solemne ceremonia con motivo de la celebración del “Día de la Fuerza Aérea” que por muchos años se hizo el 12 de diciembre. El 5 de mayo de 1989 y siendo Director de ella el Coronel de Aviación Jaime Parra Santos, se completó el nombre quedando el actual de Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.



# Capítulo XVIII



Los Caminos del Aire

**1**



**Incorporación del material A-24. Declaración de Base Aéreas**

**2**



**Esfuerzos para la integración aérea de Magallanes (1944/46)**

**3**



**La Dirección Meteorológica de Chile**

**4**



**Creación de la Escuadrilla Comandancia en Jefe, actual Grupo N° 10 (1945)**

**5**



**La Dirección de Sanidad y la Medicina de Aviación.**

**6**



**La huella del North American B-25 Mitchell**

**7**



**El Presidente González Videla. Primeras Bases y vuelos Antárticos**

**8**



**La relación postguerra de la Fuerza Aérea de Chile con sus pares norteamericanos**



### 1. Incorporación del material A-24.

En paralelo a los trágicos hechos que afectaron a la aviación chilena en los comienzos de 1944, otro suceso de distinta naturaleza vino a reconfortar los ánimos y a reforzar la capacidad operativa de la Fuerza Aérea, cuando entre enero y febrero de ese mismo año se produjo la llegada del material A-24 “Banshee”, en cantidad de doce aviones. Este modelo era la versión para uso terrestre del A-24 “Dauntless” de uso naval y en portaaviones, el cual contaba con características especiales, incluyendo el gancho para aterrizaje en la parte inferior del fuselaje. Su llegada marcó un hito porque fueron prácticamente los únicos aviones de combate que se recibieron durante el período de la guerra, ya que el resto fueron aviones de instrucción y de patrullaje aeromarítimo lo cual, como se explicó anteriormente, fue determinado más por las necesidades de Estados Unidos que por los requerimientos de Chile para su defensa.

El grueso de las horas de vuelo institucionales se consumía en dichas actividades que, aunque eran necesarias, no tenían para los pilotos las exigencias del entrenamiento para combate aéreo, el cual estaba muy limitado porque el material para ello, los Breda 65, permanecía ya por tiempo prolongado fuera de vuelo, aproximadamente desde 1942, al igual que los Nardi de instrucción, por diversas limitaciones que se detallaron en el Tomo Segundo (pág. 803 – 833). La certeza de contar con el reemplazo llevó finalmente a dictar la baja definitiva de la mayor parte del material italiano, por O.C.J. N° 104, del 20 de marzo de 1944, dos meses después de la llegada de los A-24, la cual consideraba:

- 14 aviones Breda, los N° 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 16, 18, 19 y 20;
- 16 motores Piaggio P-XI-RC-40 (N° 1108, 1110 al 1119, 1121 al 1123, 1128 y 1129);
- Dos aviones Nardi FN.305 N° 1 y 4 ;
- Dos motores Alpha Romeo 115-1, N° 372 y 383.

Se recordará que de los 20 aviones Breda originales, que adquirió el General Aracena en 1937, 6 se destruyeron en accidentes, correspondiente a los siguientes:

N° FACH	Fecha accidente
1	09-06-1939
17	13-09-1939
5	31-10-1939
11	03-11-1939
15	03-01-1939
10	06-05-1942

En cuanto a los Nardi FN.305, de los nueve originales, tres se perdieron totalmente en accidentes, correspondientes a los números FACH 8 (2 de septiembre de 1938), 3 (6 de septiembre de 1938) y 7 (6 de enero de 1941), 2 se dieron de baja en la O.C.J. mencionada, los números FACH 1 y 4, y los cuatro restantes (2,5,6 y 9) se dejaron en servicio, siendo asignados posteriormente al Grupo de Aviación N° 4 por Oficio (1ª Sección) N° 10/156, del 26 de abril de 1944.

La llegada del material A-24 fue entonces una verdadera inyección de motivación para los pilotos ya que apuntaba al centro mismo de la razón de ser de una Fuerza Aérea: ser un arma aérea, preparada para volar, combatir y vencer. Además, se trataba de un avión que contaba con experiencia reciente en combate y cuya efectividad justificaba la interpretación que los aviadores norteamericanos le daban a su sigla en inglés, SBD, que oficialmente correspondía a Scout Bomber Douglas (bombardero explorador) y que ellos interpretaban como Slow But Deadly (lento pero letal). Casi en el umbral de su obsolescencia al estallar la guerra, sin embargo, participó en las cinco batallas entre portaaviones que se produjeron, entre las cuales resaltó su participación en la de Midway, en que infligió severos daños de difícil recuperación a los de la flota japonesa.

Previo a su arribo a Chile, se había enviado a Estados Unidos a 18 oficiales al mando del Teniente 1° Luis Botteselle Pahul para recibir instrucción de vuelo en la Estación Aeronaval de Corpus Christi, Texas. El curso consistió en una fase de vuelo primario en N3N, para luego pasar a una intermedia en Vultee BT-13 y una avanzada en SNJ-4, la versión naval del North American AT-6 Texan y culminó en agosto de 1943. De ellos, nueve fueron designados para volar el A-24B, haciendo el curso respectivo en una base en Tampa, Florida.

Los A-24 se trasladaron en vuelo desde los Estados Unidos a Chile, durante enero de 1944, cumpliendo las siguientes etapas: San Antonio-Brownsville / Brownsville-Veracruz / Veracruz-San José de Guatemala-Managua / Managua-David-Río Hato/ Río Hato-Turbo/ Turbo-Cali / Cali-Salinas-Talara / Talara-Chiclayo-Lima / Lima-Arica/Arica-Antofagasta-Santiago. Lo hicieron secuencialmente en forma de cuatro Bandadas de tres aviones cada una, cuyos tripulantes se indican a continuación. Cada bandada de tres aviones consideraba cuatro pilotos, teniendo el cuarto la función de navegante y eventual reemplazo de alguno de los otros tres.

Primera Bandada:

Tenientes 1° Jorge López Hutchinson (líder), Arturo Benson Álvarez, Emilio Schoenherr Schmidt y César Ruíz Danyau; Sargento 1° Carlos Liberona.

Segunda Bandada:

Tenientes 1° Eduardo Middleton Aguirre (líder), Roberto Taulis Bravo, René Ianiszewski Courbis y Ricardo Solari Thomas.

Tercera Bandada:

Tenientes 1° Ernesto Miranda Díaz (líder) y Alfredo Lavín Ramírez, Tenientes 2° Domingo Vázquez Vásquez y Cirilo Halley-Harris Mac Donald.

Cuarta Bandada :

Capitanes de Bandada Alfonso Scheihing Ritter y Darío Bobadilla Cabello, Teniente 1° Luis Botteselle Paúl y Teniente 2° Juan Solminihac Andrade.

De esta última Bandada, solamente llegaron dos aviones a Chile, por cuanto el tercero, pilotado por el Capitán Bobadilla, se accidentó al aterrizar sin tren en Turbo, Colombia. El piloto debió permanecer por más de cuarenta días en ese lugar, incrustado en plena selva, mientras llegaban los repuestos y partes para reparar la aeronave, la cual pudo traer finalmente en vuelo a Chile.

El traslado de estos aviones recogió las experiencias que estaban dejando los vuelos que ya se habían realizado para traer al material North American AT-6 y Vultee BT-13, pero, aun así, enfrentó dificultades similares a las que habían tenido aquellos, propias del sobrevuelo por más de 10.000 km de territorios, con climas diferentes y posibilidades de apoyo terrestre más bien mínimas.

Los Banshee fueron asignados al Grupo de Aviación N° 4, asentado provisionalmente en la Base Aérea El Bosque entre 1944 y 1945, al mando del Comandante de Grupo Fernando Ortega Yáñez, donde los aviones recibieron la numeración del 701 al 712. Permanecían estacionados frente al tradicional hangar de cemento, donde cada mañana eran abordados por los pilotos del grupo para trasladarlos en vuelo a Colina, que era el sector alejado de centros urbanos, donde operaban y hacían sus prácticas de tiro. Como norma General, a las 17:00 horas los traían de regreso a El Bosque. Durante ese año, se agilizaron las negociaciones para expropiar los terrenos que tenía "Air France" en Colina, para que la Fuerza Aérea pudiera contar definitivamente con ellos e instalar allí las dependencias adecuadas para el Grupo N° 4, Colina, el 1 de marzo de 1945, una vez que su pista fue ampliada a 1.200 x 40 metros, operando hasta 1948. Las nuevas instalaciones, aunque bastante precarias, permitieron por lo menos la operación en ellas de los nuevos aviones, los que conformaban en ese tiempo la principal Unidad de Ataque de la Fuerza Aérea. El entrenamiento de las tripulaciones consistía en prácticas de formación diurna y nocturna, vuelo cordillerano, bombardeo en picada y horizontal, ametrallamiento, ataque naval, reconocimiento armado, y cruceros de exploración.

Cuando se logró habilitar Colina, terminó el peregrinaje diario entre ésta y El Bosque, conformándose una Base de Combate, donde se vivía, se respiraba y se vivía en función de este fin. El lema del Grupo N° 4 en la época era: "¡Siempre volando!". Aprovechando esta nueva situación, el adiestramiento de los pilotos en bombardeo en picada y en planeo, ametrallamiento y el ataque con bombas de profundidad, fue completo y muy metódico.

La operación del avión se caracterizó por mantener un alto promedio de aviones en vuelo por su fácil mantención, así como su diseño, que permitía una plataforma estable para el tiro y bombardeo. Tenía un alcance aproximado de 5.000 kilómetros, que lo hacía ideal para realizar cruceros a largas distancias. Durante su operación en El Bosque, requirió trasladarse a Quintero para realizar entrenamiento de tiro y bombardeo. Esta situación cambió, una vez que la unidad fue trasladada a la Base Aérea de Colina.

Durante su breve operación en el Grupo de Aviación N° 4 en la zona central del país, estos aviones sufrieron una alta atrición, propia de los aviones de la época, perdiendo más de la mitad de la dotación en diversos accidentes y hacia 1948 quedaban en operación solo unos cuatro o cinco aviones, los que posteriormente serían trasladados a Punta Arenas. Aun así, realizaron el entrenamiento de las tripulaciones de combate de la institución y también realizaron algunas actividades en ayuda de la comunidad, como lo fue el bombardeo de las concentraciones de hielo en el cerro La Paloma (cerca de la Base Aérea de Colina) el 8 de enero de 1947 para provocar un deshielo prematuro de la zona cordillerana y así mitigar la falta de agua de regadío debido a la larga sequía que afectaba al país. Ese día temprano en la mañana, dos aviones despegaron de Colina, uno de ellos cargado con dos bombas de 100 libras y una de 500 libras, en tanto que el otro avión realizó el seguimiento y el registro fotográfico de la misión. Pese a provocar un agrietamiento con el bombardeo, después de un par de días se pudo comprobar lo inefectivo del procedimiento y no se volvió a intentarlo.

Los accidentes del Banshee tuvieron pocas consecuencias fatales. Aparte del accidente del avión 42-54345 (705) durante su traslado a Chile, el primer avión en causar baja fue el 708, el 5 de junio de 1944, durante un traslado entre Santiago y Quintero. Al arribar, sufrió una pérdida de sustentación (stall) en el cabezal, estrellando su ala izquierda durante el impacto y quedando atravesado en la pista. Sus tripulantes, piloto Teniente Cirilo Halley-Harris y el Soldado Víctor Huerta, resultaron ilesos. Los extensivos daños causaron su baja el 13 de noviembre de 1944. Poco después, el 26 de septiembre de 1944, el N° 709 se accidentó mientras carreteaba hacia el umbral de la pista, colisionando con el AT-6 N° 231 que estaba estacionado, sin tripulantes. Su piloto, Comandante Eduardo Muñoz Cortés-Monroy, resultó ileso en tanto que ambos aviones fueron recuperados. El 9 de enero de 1946, el N° 706 tripulado por el piloto Subteniente Jorge Rojas Rodríguez y el Sargento Manuel Álvarez, capotó al aterrizar nocturno en Arica, al culminar un raid desde Punta Arenas, sufriendo daños que determinaron su baja en abril de ese año. En la misma instancia, aterriza sin bajar el tren de aterrizaje el N° 703, tripulado por el Subteniente Humberto Vottero y el Teniente de Sanidad Elzo Pertuisset. El 30 de octubre de 1947 se accidentó el N° 711, después de realizar de un entrenamiento de tiro contra blancos terrestres. El piloto, Subteniente Darío Aguirre, aterrizó en la Base Aérea de Colina sin bajar el tren por olvido. El avión sufrió daños de un 25%.

El 12 de abril de 1948 fueron trasladados los últimos cuatro aviones de la flota a Punta Arenas para pasar al inventario del Grupo de Aviación N° 6, operando en Bahía Catalina. Al menos tres aviones alcanzaron a participar en la celebración de las Glorias Navales de ese año, los 704, 707 y 710, formando junto a una bandada de Consolidated Vultee BT-19 Valiant y una de North American NA-74 (NA-44). Para la celebración de las Glorias del Ejército de ese año formaron los cuatro aviones A-24B. Su operación culminó en 1950 con la desactivación de los aviones que quedaban en vuelo, los que fueron desguazados para ser vendidos como chatarra, sin que se hubiera conservado alguno de los fuselajes para su posterior restauración.

La duración en operaciones del A-24B Banshee o “bestias pardas” como fueron conocidos por las tripulaciones o simplemente “Dauntless”, fue muy breve, seis años. Esta situación fue experimentada por la mayoría de las flotas de aviones que fueron obtenidas durante la Segunda Guerra Mundial a través de la Ley de Préstamos y Arriendos del gobierno norteamericano, debido a que todas las líneas de producción fueron detenidas una vez finalizada la guerra y los excedentes fueron en su mayoría destruidos, por lo cual las líneas logísticas se tornaron difíciles de mantener, situación que afectó a varios aviones de la institución como los PT-19 Cornell, BT-13A/B Valiant, A-24B Banshee, AT-6 Texan, OS2U-3 Kingfisher, B-25J Mitchell, P-47D Thunderbolt, AT-11 Kansan, PBY-5/5A/OA-10A Catalina, etc.



Los A-24 Banshee del Grupo de Aviación N° 4 operaron provisionalmente en la Base Aérea El Bosque hasta que la pista de la Base Aérea Colina estuvo disponible a partir de 1946. Sin embargo, operaron por poco tiempo y los aviones sobrevivientes fueron transferidos a Punta Arenas, al Grupo de Aviación N° 6 en la Base Aérea Catalina, hasta el fin de sus días de operación en 1950. (Colección Rino Poletti B.)

### Concepto de Bases Aéreas.

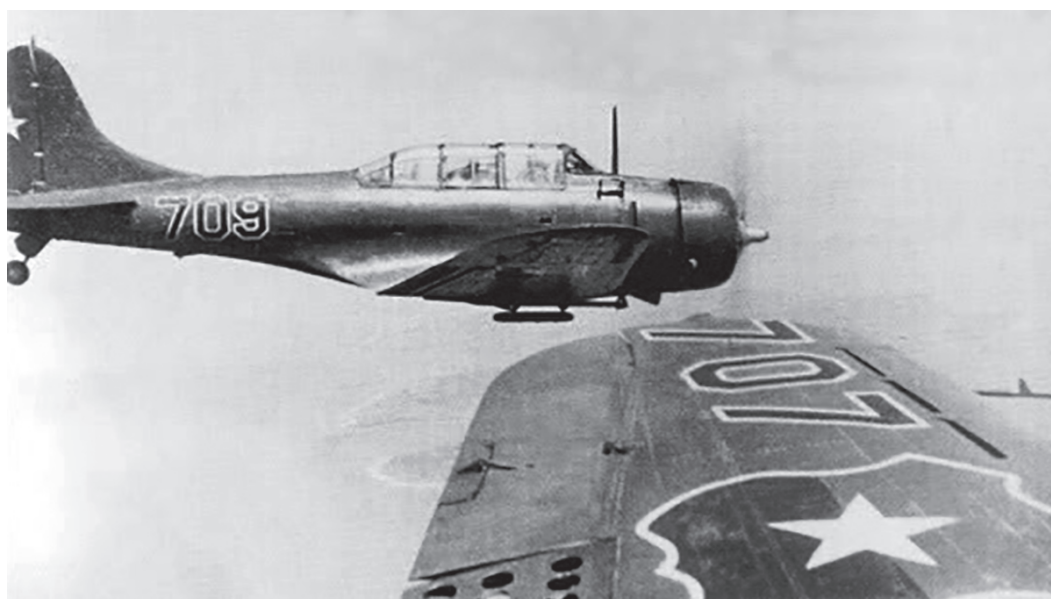
La llegada de nuevo material y la nutrida actividad del Comando Costanero confluyeron para establecer categorías en los puntos desde donde se operaba, creándose el concepto de Bases Aéreas, un aeródromo que contara en forma permanente con los servicios que aseguraran la conservación y buena mantención del material de vuelo. Además, y mientras se mantuviera la actividad de patrullaje aeromarítimo, se creaban dos Sub Bases, las de Talcahuano (AVSUBTAL) y Mejillones (AVSUBMEJ), dependientes del Comando Costanero (AVCOMCOST). Solo se podía operar desde ellas y, en casos muy justificados, desde otros puntos, por un plazo mayor de 48 horas, en cuyo caso la autorización la otorgaba el propio Comandante en Jefe. Solamente se exceptuaba esta norma en caso de maniobras, ejercicios de la Fuerza Aérea o de cooperación con el Ejército y la Armada.

Fue así entonces como por Orden de la Comandancia en Jefe, Iª Secc. N° 55, del 24 de marzo de 1944, se declararon Bases Aéreas las siguientes:

- En Iquique. : Base Aérea de “Los Cóndores”.
- En Quintero. : Base Aérea de “Quintero”. (Comando Costanero)
- En Santiago. : Base Aérea de “El Bosque”.
- En Temuco. : Base Aérea de “Maquehue”.
- En Puerto Montt. : Base Aérea de “Chamiza”.
- En Punta Arenas. : Base Aérea de “Catalina”. (Comando Costanero).

No figura la que sería posteriormente la Base Aérea de Cerro Moreno, ya que sus instalaciones se encontraban todavía en construcción y en espera también del traslado del Hangar “Brest” desde el Aeródromo de Portezuelo a Cerro Moreno, el que ocurrió recién en mayo de 1944.





## 2. Esfuerzos para la integración aérea de Magallanes.

El reto de conectar por el aire en forma permanente a Punta Arenas con el resto del país estaba contenido, como un dictum de Merino Benítez, en el Decreto N° 1.167 del 21 de marzo de 1930 de creación de la Fuerza Aérea, en su considerando N° 5:

*Que, a más abundamiento, el primer ensayo en esta materia, la Línea Aérea Nacional entre Santiago y Arica, organizada en la forma dicha, ha constituido un éxito muy halagador que conviene asegurar y extender a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes.*

El propio General Tovarias, desde antes de asumir la Comandancia en Jefe, tenía un especial interés en la ruta hasta Magallanes, que había conocido con bastante detalle, particularmente cuando comandó el Grupo N° 5. Estando ya en el más alto cargo institucional, tenía ante sí el desafío de mostrar a la ciudadanía que la Fuerza Aérea, a poco más de un decenio de vida, ya estaba en vías de lograr dicho objetivo.

No era que Punta Arenas hubiera estado totalmente aislada por aire. Por el contrario, y tal como lo detalla Alberto Fernández en su obra “La Aviación en Magallanes” (Ed.1994 DGAC) desde los albores de la aviación y pese a su lejanía, hubo allí diversos vuelos de chilenos y de extranjeros. El primer vuelo o “volación” como se les llamaba entonces, que vieron los puntarenenses lo hizo un chileno, Luis Omar Page, el domingo 23 de agosto de 1914 en el Club Hípico local. El aparato era un Bathiat-Sánchez, construido en Francia por otro chileno, José Luis Sánchez Besa, quien, al saber las intenciones de Page de hacer las primeras demostraciones de vuelo en Punta Arenas, se lo había vendido a un precio módico. Retribuyendo las facilidades que tuvo Page para efectuar este vuelo, que terminó con todo éxito, bautizó a su máquina con el nombre de la ciudad y lo colocó a ambos lados del aparato. Dos años más tarde, el piloto chileno David Fuentes Sosa llegaba a la ciudad austral a bordo del vapor “Chiloé”, trayendo consigo un monoplano biplaza Bleriot de 80 HP, bautizado “Talcahuano”, con el que venía haciendo demostraciones en Santiago, Valparaíso y Talcahuano, su ciudad natal. En esta máquina marcó otro hito histórico el 1 de noviembre de 1916, al ser el primero en cruzar en vuelo el Estrecho de Magallanes, desde Punta Arenas a Porvenir, lo que le tomó 18 minutos en medio de un fuerte vendaval. El regreso debió hacerlo vía marítima por el corte de un tirante de los planos de gobierno.

A estos primeros vuelos, se les sumaron otros más adelante e incluso más allá de la frontera. El siguiente fue el del piloto italiano Mario Pozzati junto al mecánico Oscar Friedly en el primer vuelo a Río Gallegos en el “Magallanes” (junio 1921), luego una demostración de un hidroavión Vought UO-1 embarcado en el “U.S. Cincinnati” (mayo 1924) y, por cierto, el “Tsingtau” de Gunther Plüschow que a partir de 1928 recorrió la zona magallánica en Chile y llegó a Ushuaia (1929).

Sin embargo, si bien todos estos vuelos habían permitido a los puntarenenses conocer la aviación y sus ventajas en cuanto a medio de transporte, persistía la necesidad de establecer vuelos regulares entre el centro del país y Magallanes, propósito que desde la década anterior se planteaba la Fuerza Aérea. Si bien es cierto dicha ruta había sido abierta años antes, con la breve operación de la Línea Experimental Puerto Montt - Punta Arenas en 1937, lo cierto era que no estaba totalmente consolidada, ya que para pasajeros comerciales la Línea Aérea Nacional no la cubría regularmente y la Fuerza Aérea volaba muy esporádicamente hacia el extremo austral. La presencia institucional en Punta Arenas era el Grupo N° 6, con ocho aviones NA-44 (N° 204 y 206 al 212) y dos Focke Wulf FW-44 (N° 6 y 15). Las nuevas capacidades que estaba incorporando la Institución renovaron el interés por lograr este propósito. Había también un interés geopolítico de por medio, ya que la Aeroposta Argentina había establecido un servicio regular con su extremo patagónico, del cual se valían gran número de puntarenenses ya que su rapidez compensaba de sobra lo oneroso que resultaba con relación al transporte marítimo. Aunque conveniente por razones prácticas, este vínculo de Aeroposta generaba una fuerte influencia argentina en el extremo austral. Al respecto, el General Tovarias orientaba al Estado Mayor General en su Oficio N° 143, del 28 de junio de 1944, con estas instrucciones:

*...mientras no se disponga del suficiente material adecuado, no se intentará el establecimiento de un servicio regular y permanente; ya que no sería posible destinarle el material de que se dispone, en desmedro de los servicios establecidos... la necesidad de vincular esas regiones aisladas de nuestro territorio con el resto del país y servir las con elementos nacionales, tan buenos o mejores que los que Argentina ha puesto en servicio, es la razón primordial que ha movido al infrascrito a auspiciar y promover por todos los medios la pronta realización de este anhelo. Para su ejecución, solo falta recibir el material adecuado, cuya adquisición ya ordenada a nuestra Misión en Washington, se está gestionando.*

Por esta razón, se había avizorado una buena oportunidad en el viaje que realizó el Presidente Juan Antonio Ríos Morales, a Punta Arenas en febrero de 1944, para celebrar el Centenario de la Toma de Posesión del Estrecho de Magallanes por parte de nuestro país. El Primer Mandatario se trasladó a la zona a bordo del buque madre de submarinos "Araucano" de la Armada Nacional y por ello, la Fuerza Aérea dispuso que dos botes voladores PBY-5 del Grupo de Aviación N° 2 escoltaran al buque hasta Punta Arenas y aguardaran órdenes allí. El General Tovarias, que se encontraba por esos días inspeccionando posibles puntos para enclaves aeronáuticos en la zona austral, voló desde Coyhaique a Punta Arenas en un T-6, el día 7 de febrero de 1944, con el mecánico Liberona, para esperar allí al Presidente, en un vuelo muy azaroso por las tormentas y vientos encontrados en la ruta.

Sus previsoras medidas culminaron con el vuelo que realizó el Presidente Ríos, junto al propio General Tovarias y otras autoridades, a la zona General de Tierra del Fuego, el día 17 de febrero de 1944, en el PBY-5 N° 402, pilotado por el Capitán de Bandada Washington Silva Escobar. Este vuelo, que fue el primero realizado en la zona más austral de Chile por un Presidente de la República, despertó un renovado interés en consolidar esta ruta. El otro bote volador participante estuvo pilotado por el Teniente 1° Oscar Leiva Silva.

Otros vuelos se sucedieron durante el año, en un empeño común por conquistar definitivamente esta ruta, tanto por parte de la Misión Aérea Norteamericana (MANA) y la Línea Aérea Nacional, como de la propia Fuerza Aérea. Entre el 6 y el 15 de abril de 1944, el Coronel de la USAAF Paul T. Hanley, jefe de la MANA, realizó un viaje en el avión bimotor Beechcraft de la Misión, de ida y regreso entre Santiago y Magallanes, con el propósito de evaluar e informarle a la Línea Aérea Nacional sobre las posibilidades de inaugurar en breve plazo un servicio regular de dicha Empresa a la zona austral. Le acompañaban el Mayor de la USAAF Wilson T. Jones, el Presidente del Club Aéreo de Chile Francisco Echenique y el Capitán de Bandada Hernán López Angulo. La duración misma de este viaje, diez días, entrega una idea de las dificultades de todo tipo que tendría que superar una línea aérea regular para establecerse.

En un extenso informe posterior a LAN y a la Fuerza Aérea, en mayo de 1944, y luego de describir con detalle las diversas etapas, el Coronel Hanley identificaba al mal tiempo, el terreno montañoso y la escasez de luz diurna como los principales obstáculos a vencer. Para ello proponía el empleo de aviones modernos, con gran capacidad de combustible, buenos equipos de radio y dotados de sistemas anti-hielo en alas, hélices, carburadores y tubos pitot; un buen sistema de observación y pronósticos meteorológicos; información radial permanente durante el vuelo; radioestaciones terrestres para apoyar la navegación aérea; infraestructura para aterrizajes nocturnos; canchas principales de gran dimensión para prevenir problemas por mala visibilidad o cansancio del piloto; canchas alternativas a las principales; definición de mínimos en cada cancha para operar; inspección rutinaria de estas pistas; confección de una carta con curvas de nivel y exámenes periódicos de vuelo a ciegas a los pilotos. Estas materias parecen muy obvias actualmente, pero se consignan para dar una idea más cabal de la situación imperante a la época.

El viernes 29 de septiembre de 1944, en cinco horas y media, volaron desde Puyehue hasta Punta Arenas tres bimotores Douglas DC-3, de la U.S. Army Air Force, cuya llegada causó gran revuelo porque se le veía como un anticipo cierto del próximo establecimiento de una línea aérea definitiva, que disminuyera el aislamiento de esa región. Viajaron a bordo Oficiales norteamericanos y de la Fuerza Aérea de Chile, entre ellos el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Gregorio Bisquert Rubio; el Capitán de Bandada Manuel Sotomayor Eberhard; el jefe del Servicio de Radiocomunicaciones Capitán de Bandada Alejandro Schwerter Gallardo; el Jefe de Ingeniería de la Fuerza Aérea, Comandante de Escuadrilla Oscar Navarro y los aviadores norteamericanos, Mayores Shmidlapp, Mac Alpin y Andrews, los Capitanes Stebbins, Insignie y Mogains y los mecánicos Harrison, Widenn y Schreckergar.

El Capitán Schwerter estaba encargado de organizar e instalar las radioestaciones que deberían funcionar en cada aeródromo, lo cual era vital para la seguridad y el éxito de la futura línea Santiago – Punta Arenas. Además, debía ver la posibilidad de extender la comunicación radiotelefónica de la Fuerza Aérea que conectaba a Punta Arenas con el resto del país, que hasta allí funcionaba solo algunas horas al día. El Comandante Ingeniero Oscar Navarro tenía la misión de inspeccionar la construcción de aeródromos para la futura línea entre Santiago y Punta Arenas, y revisar los estudios de factibilidad que se hacían para construcciones aeronavales en Cabeza de Mar, a 50 kilómetros de Punta Arenas. A esa época, se visualizaba que esta ruta estaría apoyada con aeródromos en las siguientes localidades: Santiago, Chillán, Concepción, Temuco, Chamiza, Ñirihuau y Cerro Guido.

La mayor experiencia de los pilotos y las potencialidades que exhibía el nuevo material A-24 llevaron a que se pensara en logros superiores, como enlazar todo el país por el aire. Fue así como el Comandante del Grupo N° 4, Comandante de Escuadrilla Eduardo Muñoz Cortés-Monroy, le propuso al General Tovarias, por Oficio Ay. N° 221, del 8 de noviembre de 1944, un detallado plan para que una bandada de A-24 pudiera unir en vuelo Punta Arenas y Arica en el día. Una característica importante del vuelo propuesto era que tuviera un carácter netamente militar, vale decir, que los aviones llevaran su armamento completo y las tripulaciones portaran el equipo que debieran usar en un caso real de combate. El desafío era mayor si se consideran las condiciones y restricciones existentes a la época: informes meteorológicos poco confiables, comunicaciones de alcance limitado, lugares de aterrizaje poco seguros, apoyo logístico precario en la ruta, particularmente en cuanto al carguío de combustible y, así como éstos, otros de menor cuantía.

Pese a estas restricciones, primó el espíritu de lucha y la valentía de los pilotos. Al igual que aquellos aviadores de la Línea Aeropostal que recordó Merino Benítez en 1930, una vez más aquí también hubo en 1944 “muchachos valerosos que quisieron enfrentar las dificultades, los peligros y la muerte”, tal como lo harían otros, muchos años más tarde, en reactores monomotores, cruzando el Atlántico en Hawker Hunter en la Operación “Atlantes” en 1974, o venciendo los desiertos oceánicos del Pacífico, en aviones F-5E, en la Operación “Manu Tamai” en 1998, cadena de valor y calidad, que enlaza a través del tiempo, a las generaciones de pilotos de la Fuerza Aérea de Chile.

El Comandante Muñoz exponía que, en caso de resultar exitoso, se expusiera este vuelo a la ciudadanía:

*y ellos sepan apreciar la labor que desarrolla la Fuerza Aérea de Chile, la bondad del material adquirido y las posibilidades tangibles de un futuro establecimiento de Líneas Aéreas, que unan los dos puntos extremos del territorio nacional, en vuelos de no más de 15 horas de duración.*

El vuelo propuesto encontró amplio apoyo y se otorgó su autorización, disponiendo todas las medidas preventivas del caso, principalmente, el abastecimiento de combustible, la información meteorológica permanente a lo largo del día y la provisión de fondos para los gastos que pudieren surgir a lo largo del viaje, el cual se puso en práctica el día 24 de noviembre de 1944. Por coincidencia, en esos mismos días el Jefe de la MANA, Coronel Paul T. Hanley, llevando como copiloto al Capitán de Bandada Enrique Flores Álvarez, habían realizado este mismo vuelo entre Punta Arenas y Arica en un día, 16 de noviembre de 1944, demorando quince horas en un avión bimotor Beechcraft C-45 y con tres pasajeros, con solo dos escalas, una en Puerto Montt y la otra en Santiago.

De acuerdo con la Orden de Operaciones N° 3, del 21 de noviembre de 1944 del Grupo N° 4, la bandada de A-24-B estuvo integrada como se indica:

- N° 709: Capitán de bandada Mario Guevara Rodríguez (Piloto) y Capitán de Bandada José Mellado León (Administración);
- N° 710: Teniente 1° Alfredo Lavín Ramírez (Piloto) y Sargento 1° Luis Cornejo Q. (Mecánico);
- N° 703: Teniente 1° Cirilo Halley-Harris Mc Donald (Piloto) y Sargento 2° Raúl Díaz (Mecánico).

El vuelo debía iniciarse en Magallanes y consideraba escalas técnicas en Puerto Montt, El Bosque, Vallenar, Antofagasta y Arica. Conforme a este diseño, la bandada se trasladó en primer término a Magallanes, despegando desde Santiago a las 13:00 horas del martes 21 de noviembre, en una primera etapa hasta Puerto Montt. (Chamiza), donde aterrizaron a las 16:00 horas, después de tres horas de vuelo a nivel de 6.000 pies. Por condiciones meteorológicas, continuaron viaje al día subsiguiente, jueves 23, a las 07:45 horas hacia Punta Arenas (Bahía Catalina). En la ruta encontraron capas de stratus cúmulos que los obligaron a volar primero a 10.000 pies y más adelante, a la altura del lago San Martín, a 20.000 pies, debiendo usar máscaras de oxígeno, lo que les sirvió de práctica con ellas. Luego de 3 horas y 58 minutos de vuelo, arribaron a Bahía Catalina, con remanente para 45 minutos más. Allí pernoctaron y se prepararon para iniciar al alba la operación.



Los pilotos del raid se fotografian delante de sus máquinas en el sur de Chile, durante una de las escalas técnicas para repostar combustible y resolver inconvenientes de la etapa. La curiosidad de los locales es evidente al ver los poderosos A-24. (MNAE)

Con pronósticos meteorológicos favorables, los aviones despegaron de Bahía Catalina a las 04:45 horas del viernes 24 de noviembre. Un fuerte viento del NW los obligó a volar sobre territorio argentino, a 12.000 pies, sin contacto visual en gran parte del tramo, por lo que una vez que lo recobraron y luego de 3 horas y 30 minutos de vuelo, aterrizaron en Ñirihuau, escala no prevista. Por falta de elementos adecuados, la recarga de 1.000 litros de combustible demoró casi dos horas, reiniciando vuelo hacia Chamiza a las 09:50 horas, donde llegaron a las 11:50. Con mejores elementos, cargaron rápidamente combustible y partieron hacia El Bosque a las 12:15 horas, arribando a las 15:20 horas.

Pese a todo su empeño, el reloj avanzaba inexorablemente y fue así como habiendo despegado a las 16:00 hrs. desde El Bosque, arribaron a Antofagasta a las 19:30, prácticamente en condiciones nocturnas. Allí no se disponía de luces para demarcar la pista ni tampoco para cargar el combustible, lo que debieron hacer ayudados con las linternas que portaban los aviones. A las 20:20 hrs. recibieron el estado de tiempo en lo que quedaba de la ruta, que indicaba Iquique totalmente cubierto, así también como toda la costa hasta Quintero. Aunque se indicaba que Arica estaría despejado y dado lo avanzado de la hora, el líder resolvió dar por terminado el crucero allí mismo, no contando con la seguridad que Arica se mantuviera despejado, ni teniendo contacto radiotelefónico que pudiera apoyar un descenso instrumental frente a ese punto si se requiriera. Aunque no se completó según lo planeado, este vuelo de 28 horas sin fallas de material permitió comprobar la excelente calidad de los aviones y la buena preparación del personal de mecánicos. Por otra parte, dejó en claro la necesidad de avanzar en el carguío de combustible, ya que solamente Chamiza, Bahía Catalina y El Bosque contaban con bombas automáticas y en todos los otros puntos debía usarse bombas reloj y desde tambores.

A pesar de este inconveniente, la Fuerza Aérea persistió en consolidar su enlace aéreo propio con Magallanes, en diversos vuelos. El 11 de febrero de 1945 5 aviones Vultee BT-13 viajaron en el día desde El Bosque hasta Punta Arenas, al mando del Comandante de Escuadrilla Carlos Tapia De la Maza. Despegaron a las 09:45 hrs., con escalas en Los Ángeles, Puerto Montt y Ñirihuau, arribando aprox. a las 21:00 hrs. a Bahía Catalina, Punta Arenas. El viaje no había sido anunciado, por lo que fue una sorpresa para la ciudad, más aún por arribar en condición nocturno, con sus luces de aterrizaje encendidas.

Por la ruta marítima, en febrero de 1945 y al mando del Teniente Oscar Leiva como piloto, el Teniente Arturo Parodi Alister como copiloto y el Alférez Fernando Rojas Mercado como navegante, el hidroavión Catalina PBY-5 N° 400 realizó por primera vez el vuelo directo entre Punta Arenas y Quintero, recorriendo la distancia de 1.300 millas marinas en 12 horas y 8 minutos. Completaban la tripulación el Sargento Juan López, el Cabo Héctor Tejo y el Soldado Francisco Durán, además de 4 pasajeros civiles que se embarcaron en calidad de testigos. El vuelo fue muy agitado, ya que, a poco de salir de Punta Arenas, se encontraron con un violento temporal que los obligó a montar a 4.000 metros, volando con pésima visibilidad y una temperatura de 15 grados bajo cero. Las condiciones no mejoraron mucho en el resto de la travesía y las comunicaciones radiales fueron dificultosas, por lo que al llegar sanos y salvos a Quintero, fueron felicitados calurosamente.

El domingo 25 de febrero 1945, justamente el día en que cumplía dos años al mando de la Institución, el General Manuel Tovarias Arroyo despegó a las 07:30 horas desde Punta Arenas como líder de una escuadrilla de 4 aviones Douglas A-24 y luego de una escala técnica en Ñirihuau, arribó finalmente a El Bosque a las 17:30. Había completado en Punta Arenas una visita de inspección para ver las posibilidades de establecer nuevos campos de aterrizaje en la zona austral, para configurar a la brevedad una ruta aérea definitiva. Ya se estaban realizando obras, tales como la construcción de aeródromos e instalación de servicios de radio y meteorología. Declaró a "La Prensa Austral":

*La línea aérea del sur es perfectamente posible, con todos los medios que disponemos y que dispondremos. La ruta, con sus bases perfectamente equipadas con radio y estaciones de meteorología, posibilitan la seguridad del vuelo de tal manera que no se presentan inconvenientes para llegar a esta zona. El Grupo de Aviación N° 6 cuenta con bastante material, pero una vez listos los trabajos proyectados en sus instalaciones, llegarán nuevas máquinas, será todo material moderno de transporte de pasajeros y que podrá servir, en algunos casos, para la atención médica de la zona.*

La idea del vuelo está explicada en el libro “Algo así como una autobiografía” del General de Aviación Fernando Ortega Yáñez, en esa época Comandante del Grupo N° 4:

*Mi intención, madurada largamente durante todo el año, era terminar éste con un raid entre Colina y Punta Arenas, en el que tomaran parte los A-24 y también los AT-6, los primeros con mis pilotos y los segundos con los civiles. Suponía que sería un buen broche de término del año y mostraría el buen entrenamiento alcanzado por mi Unidad. Tenía una segunda intención que no era otra que, de regreso al norte, ver hasta qué punto podía trasladarse una Unidad de combate a lo largo de Chile y si era posible que hiciéramos el trayecto Santiago-Arica en el día. Era algo ambicioso, pero que sinceramente creía factible. Ya veríamos qué resultaba y hasta donde llegaríamos. Este raid era solo de los A-24, los AT-6 se quedarían en Colina.*

Consecuente con esta idea, se designaron dos Escuadrillas, una compuesta por 9 aviones A-24 y otra por ocho aviones North American T-6, las cuales se trasladaron en vuelo a Punta Arenas desde Santiago, con escalas, entre los días 4 al 6 de enero de 1946. Al aterrizar en Balmaceda, en este traslado, uno de los A-24 resultó dañado, como lo explica el mismo Comandante Ortega, en la citada obra:

*...llamo a la Torre de Balmaceda e indago las condiciones meteorológicas allí. Me informan que está CAVU (Ceiling and Visibility Unlimited), pero ... viento soplando desde el sureste, en ráfagas de cincuenta a sesenta kilómetros por hora. ... advierto a la escuadrilla que deberán extremar prudencia al aterrizar y ...hacerlo con algo de potencia. A pesar de mi advertencia, la ráfaga que se oponía a uno de mis aviones cesa de soplar cuando éste está casi en tierra y, cayendo pesadamente, arrastra la punta de una de sus alas.*

Este incidente puede explicar por qué los nueve aviones dispuestos originalmente, debieron reducirse a ocho en el viaje de regreso.

Al mando del Comandante de Escuadrilla Fernando Ortega Yáñez, esta agrupación estuvo compuesta por los siguientes aviones y pilotos:

Escuadrilla T-6	
Avión	Tripulación
267	Capitán de Bandada Mario Guevara Rodríguez
273	Teniente Dagoberto Urzúa C.
260	Teniente Roberto Araos Tapia
242	Teniente Eleuterio Molina Betancourt
263	Teniente Mario Lazo L.
240	Subteniente (Rva.) Samuel Irrarrazaval R.
238	Subteniente (Rva.) Guillermo Montenegro
236	Subteniente (Rva.) Jorge Jarpa Reyes
Escuadrilla A-24	
Avión	Tripulación
712	Comandante de Escuadrilla Fernando Ortega Yáñez
711	Teniente Domingo Vásquez Vásquez
710	Teniente José Berdichewsky Scher
709	Teniente Carlos Toro Mazote Granada
707	Teniente Diego Aracena González
706	Subteniente Jorge Rojas Rodríguez
704	Subteniente José Martini Lema
703	Subteniente Humberto Vottero Henríquez

El plan de vuelo contemplaba los siguientes tramos: Punta Arenas – Ñirihua / Ñirihua – Puerto Montt / Puerto Montt – Colina / Colina – Antofagasta / Antofagasta – El Buitre (Arica). Aproximadamente a las 04:00 horas del 9 de enero de 1946, comenzó en Punta Arenas el despegue de los aviones para cumplir esta misión. El estado del tiempo era de nubosidad media y alta, viento fuerte y arrachado del norte, con turbulencia fuerte desde Aysén al sur. Las disposiciones para la ruta fueron: montar en formación hasta alcanzar la altura más aconsejable, de acuerdo con cómo

se presentara el tiempo. La navegación debía efectuarse por bandadas independientes y una vez en línea de vuelo, desplegarse en formación abierta, sin perder de vista a los líderes de las bandadas. El aterrizaje debía seguir los procedimientos normales.

Ya en la primera escala comenzaron a presentarse los problemas logísticos, que iban a comprometer el éxito de la misión, principalmente, en cuanto al carguío de combustible, dadas la gran cantidad de aviones participantes y la precariedad de las instalaciones. En Ñirihuau, solamente se contaba con tambores de combustible de 200 litros, de los cuales había que trasvasijar el líquido a los aviones, mediante una bomba reloj manual. Esta labor la ejecutaron los mismos pilotos y algunos mecánicos, luchando además con las fuertes ráfagas del viento imperante. Esto consumió importantes lapsos de tiempo, con el consiguiente retraso de lo planificado.

La escuadrilla de T-6 dio por terminado su crucero con su arribo a la Base Aérea de Colina. De los A-24, que habían aterrizado allí antes que los T-6, solo continuaron dos bandadas. Luego de un breve descanso para los pilotos, despegó la primera bandada, con el líder Comandante Ortega, a las 14:30 horas. Le siguió a las 16:45 horas la segunda. La tercera debió cancelar y quedarse en Colina, porque lo avanzado de la hora no le permitiría llegar hasta Arica ese día.

Los agotados pilotos en una de las escalas en el viaje hacia Arica. La primera bandada arribó de noche a Arica y las consecuencias fueron dos aviones accidentados, afortunadamente sin lesionados que lamentar. Sin embargo, las lecciones aprendidas de esta operación de largo aliento servirían para mejorar la infraestructura de apoyo en tierra, así como de radio ayudas, para mejorar el desempeño en misiones de ese tipo. (MNAE)



Prosiguiendo con la misión, ambas bandadas arribaron a Antofagasta con la lógica diferencia de hora por sus respectivos despegues. Por lo tanto, solamente la bandada con el líder, que había despegado primero desde Colina, pudo intentar cumplir la meta. La segunda debió quedarse en Antofagasta, porque el tiempo remanente ya no le permitiría cumplir el propósito del vuelo. El Comandante Ortega emprendió entonces la última etapa, entre Antofagasta y Arica, con los aviones N° 712, 706 y 703. En este tramo no pudieron mantener la formación abierta, debido a la oscuridad, por lo cual el líder autorizó seguir el vuelo individualmente.

Sobre su bandada, el Comandante Ortega explica:

*La primera era, necesariamente, la mía y mis pilotos los elegí entre Subtenientes, más que nada para poder velar sobre ellos durante el trayecto. El vuelo hasta Arica lo hizo mi bandada de noche y despegamos cuando aún no llegaban la segunda y la tercera. Tal vez si las hubiera esperado, me habría sido posible cambiar a mis Subtenientes por pilotos más experimentados, pero el tiempo urgía.*

Al momento de tomar la decisión en Antofagasta de seguir hasta Arica con su bandada, el Comandante Ortega no sabía del retraso de la segunda y de la cancelación del vuelo de la tercera. De allí entonces que, ante la inminencia del plazo, resolvió seguir con los Subtenientes "...para que por lo menos parte del grupo cumpliera con el propósito inicial."

El primero en aterrizar en “El Buitre”, aproximadamente a las 21:30 horas, fue el avión N° 706 pilotado por el Subteniente Jorge Rojas Rodríguez, llevando como acompañante al Sargento 2° Manuel Álvarez. Lo hizo prácticamente a ciegas, con sus luces apagadas porque las baterías de a bordo habían consumido su carga y la cancha no contaba tampoco con iluminación. Sufrió un semi-capotaje, al perder la rueda izquierda cuando estaba próximo a tocar tierra, en un punto por donde pasaba la línea del ferrocarril. Una sección de riel, colocada a un metro de altura precisamente en la trayectoria de la cancha e invisible en la oscuridad, fue la causante del desperfecto. Los daños que sufrió el avión hicieron que posteriormente la Dirección de los Servicios decretara su baja, con fecha 15 de abril de 1946.



Estado en el que quedó el A-24 N° 706 al aterrizar en el Aeródromo “El Buitre” el 9 de enero de 1946. La extensión de los daños obligó a dar de baja al avión. (MNAE)

El segundo en aterrizar fue el avión N° 712, al mando del Comandante Fernando Ortega Yáñez, quien logró hacerlo sin problemas. Finalmente, hizo lo propio el N° 703 pilotado por el Subteniente Humberto Vottero Henríquez, acompañado por el Teniente de Sanidad Elzo Pertuiset Lira. Aterrizó sin bajar el tren de aterrizaje, posiblemente debido al excesivo esfuerzo a que habían sido sometidos los pilotos. Aunque el avión sufrió daños, no fue dado de baja y pudo ser reparado posteriormente.

A pesar de todos los inconvenientes, estos tres pilotos se habían constituido en los primeros en unir todo el largo del territorio nacional en un día, en aviones monomotores. Su gran esfuerzo fue reconocido por el Comandante en Jefe, General Tovarias, quien les envió un radio de felicitación a nombre de la Fuerza Aérea. Sin perjuicio de ello, este vuelo había dejado en evidencia una vez más, la absoluta falta de infraestructura aeronáutica y la carencia de elementos vitales como las ayudas a la navegación, mejores comunicaciones radiales y un amplio apoyo de meteorología.

A nivel local, no cejaban los esfuerzos para conectar las localidades de Magallanes por la vía aérea. Dentro de sus planes de desarrollo, la Vicepresidencia de LAN dispuso asentar el Lockheed Electra CC-LEN 505 en Punta Arenas, para unirla con Porvenir, avión que arribó el 12 de abril de 1945. A su vez, la Fuerza Aérea puso un Vultee BT-13 a disposición de LAN en Punta Arenas, para reemplazar al Electra cuando éste no pudiera cumplir sus vuelos a Porvenir. Dicho avión, piloteado por el Teniente 1° Julio Tapia Jiménez, se trasladó en vuelo desde Santiago encabezando una formación que integraban además cuatro aviones Fairchild y arribando el sábado 14 de abril de 1945. Los otros pilotos eran el Subteniente Mario Arriagada Mora, los Alféreces Oscar Eggers Henríquez y Francisco Castro Tapia (ambos del Primer Curso de Cadetes de 1942) y los Oficiales de Reserva, Teniente 1° Alfonso Robles y Alférez Rodolfo Rosenberg Spoerer, quienes habían viajado especialmente a Santiago para conducir los dos Fairchild asignados al Club Aéreo de Punta Arenas, al cual pertenecían. Este último piloto, el Alférez de reserva Rosenberg, abogado y Juez, perdió la vida poco después en Porvenir, el 16 de junio de 1945, piloteando uno de estos mismos Fairchild, el N° 97.

Un hito importante se produjo el sábado 30 de junio de 1945, cuando LAN inauguró oficialmente el servicio entre Punta Arenas y Porvenir, y a continuación decidió adquirir aviones DC-3, el primero de los cuales arribó al país en diciembre de ese año. La Fuerza Aérea comisionó a LAN al Teniente 1° Cirilo Halley-Harris Mac Donald y un avión AT-6, para impartir cursos de vuelo instrumental en dicha Línea. El 30 de septiembre de 1945 arribaron tres bimotores



DC-3 a Punta Arenas, con seis tripulantes norteamericanos, llevando una comisión chilena cuya labor era verificar y proponer soluciones técnicas para establecer el funcionamiento de un servicio comercial que enlazara Magallanes con el centro del país. La comisión estaba encabezada por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Gregorio Bisquert, el jefe del servicio de Radiocomunicaciones, Capitán de Bandada Alejandro Schwerter, el Ingeniero Jefe de la Fuerza Aérea, Comandante Oscar Navarro y el Capitán de Bandada Manuel Sotomayor Eberhard.

El Capitán Schwerter debía estudiar la instalación de radioestaciones en cada aeródromo y la ampliación a todo el día del servicio radiotelefónico de la Aviación desde Magallanes hacia el norte, que hasta entonces funcionaba solo algunas horas. El Comandante Navarro era el responsable de inspeccionar la construcción de aeródromos entre Santiago y Punta Arenas, que deberían servir a la futura línea aérea, definidos como los de Santiago, Chillán, Concepción, Temuco, Chamiza en Puerto Montt, Ñirihuau en Coyhaique y Cerro Guido en Punta Arenas.

Finalmente, y sobre la base de estos trabajos previos, LAN adquirió en 1946 dos nuevos aviones DC-3, con los cuales dio inicio al “Servicio Experimental Santiago- Punta Arenas”, que vino a llenar esta sentida aspiración de los puntarenenses.

### Avión de ataque Douglas A-24 Banshee de la Fuerza Aérea de Chile

Douglas A-24B Banshee N° 701 del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Colina, 1946.



Douglas A-24B Banshee N° 707 del Grupo de Aviación N° 6, Base Aérea Catalina, 1948.





### 3. La Dirección Meteorológica de Chile.

Este organismo, que es parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, es uno de los servicios públicos más longevos de Chile ya que su trayectoria se remonta al siglo XIX. En efecto, en octubre de 1849 llegó al país la Expedición Naval Astronómica Norteamericana, a quienes el Presidente Manuel Bulnes autorizó para instalar un observatorio en el cerro Santa Lucía, para realizar y registrar observaciones astronómicas y meteorológicas. Concluida su misión en 1852, el Gobierno adquirió esas instalaciones y la información registrada, sobre cuya base se creó el Observatorio Astronómico Nacional. Ocho años después, en 1868, este Observatorio se trasladó a la Quinta Normal de Agricultura, a las dependencias que ha ocupado hasta la actualidad y dio origen a la Oficina Central Meteorológica, dependiente de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, publicando ya al año siguiente los primeros Anuarios de esta disciplina. El 26 de marzo de 1884 el Presidente Domingo Santa María le da el carácter de un Servicio oficial, al establecer por Decreto Supremo N° 714 el Sistema de Observación Meteorológica simultánea a nivel nacional. Con el tiempo se le incorporan en 1910, la Oficina de Pronósticos Marítimos de Valparaíso y la Oficina de Previsión de Tiempo, dependiente del Ministerio de Industrias y Obras Públicas, dando origen así al Instituto Central Meteorológico y Geofísico. En 1928 se unifican todos los servicios meteorológicos en un solo organismo oficial, que recibe el nombre de Oficina Meteorológica de Chile, dependiente del Ministerio de Guerra.

La rama correspondiente a la aviación militar era el Servicio Meteorológico y Aerológico, creado en 1927, orientado a servir principalmente a la aviación. Los pocos cruceros realizados a comienzos de esa década, en el afán de extender la aviación hacia las provincias, muy pronto demostraron las dificultades y peligros de realizarlos sin disponer de una información meteorológica confiable y oportuna. (Tomo II, p.551-2). Ya en 1932 se contaba con tres observatorios centrales: el de Los Cóndores en Iquique y el de Maquehue en Temuco, que alimentaban con su información meteorológica a un tercero, ubicado en El Bosque en Santiago, que la recibía diariamente y la procesaba para dar forma a las cartas meteorológicas para la aviación. Estos tres observatorios, a su vez, obtenían su información desde nueve estaciones meteorológicas de segundo nivel, equipadas con aparatos de lectura directa en Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Quintero, Chamiza, Palena, Lagunas y Aysén.

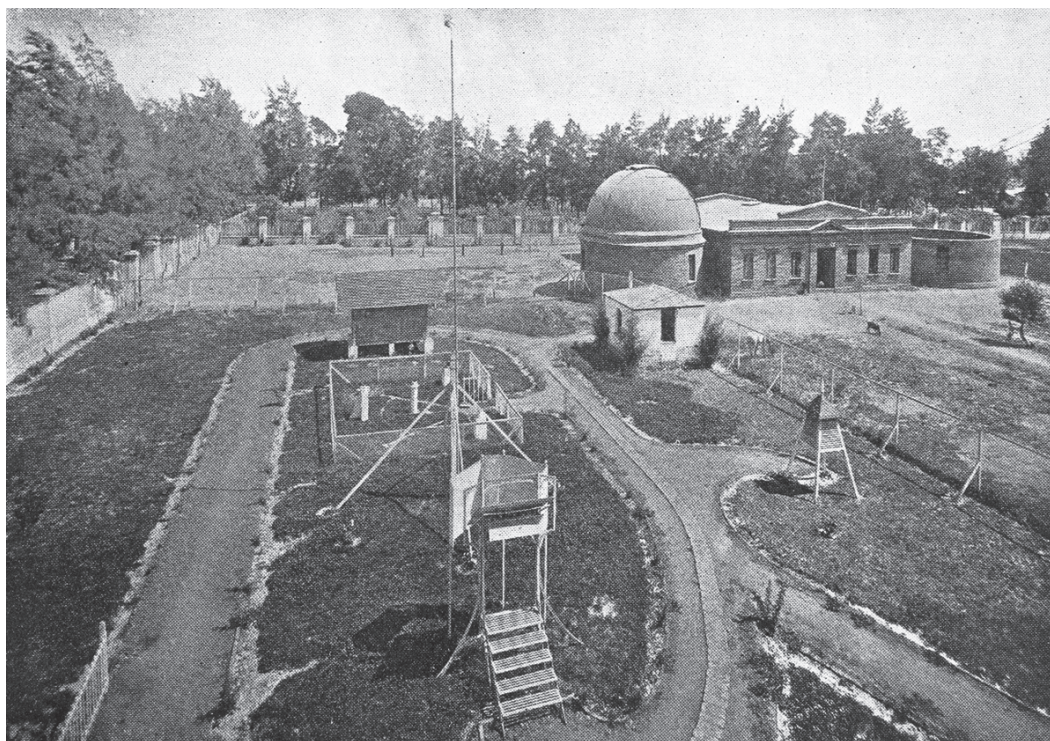
Un gran artífice e impulsor de esta actividad fue el meteorólogo Julio Bustos Navarrete, quien ejercía como profesor de Meteorología en la Escuela de Aviación, para un curso especial para pilotos de dos años de duración. Tempranamente y con solo 19 años, el joven Bustos había instalado el modesto Observatorio “El Salto” en el cerro San Cristóbal en Santiago, el 19 de

marzo de 1919, sólo con instrumental astronómico portátil y meteorológico. Su trabajo tesonero fue debidamente considerado y diez años más tarde, en 1929, se le autorizó a instalarse con el instrumental más completo que había ido adquiriendo, en el Torreón Victoria, construido en 1925 en el mismo cerro. Su prestigio profesional había adquirido gran solidez y sus informes fueron publicados por mucho tiempo, como fuente líder, prácticamente en todos los periódicos de la capital y difundidos por las principales emisoras radiales, haciéndose especial mención que eran "...del Observatorio El Salto de don Julio Bustos Navarrete".

Su reconocida valía profesional lo llevó a ser contratado como Profesor de Meteorología en la Escuela de Aviación, donde con el total respaldo del entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, creó la Estación Meteorológica "El Bosque". La finalidad original de dicho edificio se amplió posteriormente con los años y ante el crecimiento de la actividad aérea, para convertirse en la inconfundible "Torre de Control" de El Bosque. Para su función original, se encargó a Europa una completa dotación instrumental de barómetros, barógrafos, termógrafos, hidrógrafos, anemómetros, pluviómetros, nefoscopios (miden forma y velocidad de nubes), teodolitos y globos para sondajes meteorológicos, que ya en 1929 colocaban a este Observatorio como el mejor existente en el país. Diariamente se dibujaba en un tablero de vidrio una "Carta de Tiempo" con información sinóptica para todo Chile, para conocimiento y uso de todos los pilotos de la Escuela. Junto a ella, se mostraba el "Estado del Tiempo en todo el país" con mayor detalle y localidades, sobre los vientos dominantes, nubosidad, lluvias y otros, que proporcionaban una idea General del estado meteorológico de la ruta prevista.

Además de profesor, Bustos Navarrete fue designado Director del Servicio Meteorológico de la Aviación, donde extendió sus intereses hacia los estudios sismográficos, con los que estableció valiosos vínculos científicos con otros países del llamado "Cinturón de Fuego del Pacífico", entre otros Japón, que en 1955 le aportó como donación un completo equipo sismográfico para su observatorio. Falleció en Santiago el 15 de septiembre de 1961, a la edad de 55 años.

La Oficina Meteorológica de Chile pasó en 1973 a llamarse Dirección Meteorológica de Chile y quedó bajo la dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil.



Fotografía de 1870 de la infraestructura de la Estación Quinta Normal de la Dirección Meteorológica de Chile. (DMC)



#### 4. Creación de la Escuadrilla Comandancia en Jefe, actual Grupo N° 10.

La necesidad de contar con una unidad especializada en transporte aéreo comenzó a perfilarse en los inicios de la década de los 1940. Cuando ocurrió el terremoto de Chillán de enero de 1939, la Fuerza Aérea puso en acción el primer Puente Aéreo de su historia (Tomo II, pág.854-58), entre el 25 de enero y el 12 de febrero, con 39 aviones de su inventario, de los cuales solamente 16 tenían una capacidad efectiva para transportar personas o carga: 11 bombarderos Junkers JU-86, 2 trimotores Junkers R-42, 2 botes voladores Dornier J “Wal”, a los que sumó después el Sikorsky S-43 “Magallanes”, siendo el resto monomotores. Por parte de la aviación comercial, la Línea Aérea Nacional aportó sus Junkers JU-86, Curtiss “Condor” y trimotores Ford, más un DC-3 de la PANAGRA. Los escasos Clubes Aéreos apoyaron también con vuelos locales. Pese a que se usaron aviones que no estaban destinados netamente a transporte, como era el caso de los bombarderos, igual se registraron 1.181 pasajeros y 414 heridos evacuados, además de 110 médicos y 50 enfermeras que se llevaron a la zona, todo ello a través de 322 vuelos.

La operación de este Puente Aéreo dejó, entre otras, dos grandes experiencias. La primera de ellas fue la cruda realidad de la falta de infraestructura aeronáutica y de ayudas a la navegación aérea, particularmente pistas, apoyo meteorológico, comunicaciones y radio ayudas, las que quedaron patentes en la pérdida de tres aviones por accidentes: 2 de la Fuerza Aérea (JU-86 N° 7 y el Avro 626 N° 21) y un JU-86 de pasajeros de la Línea Aérea Nacional. La segunda experiencia fue la demostración práctica, por primera vez a una escala mayor, de la gran rapidez y ubicuidad del medio aéreo en emergencias como ésta para el apoyo y abastecimiento de la población, contribuyendo a acortar el tiempo para la recuperación de las zonas afectadas. Esto marcaba ya una gran diferencia con lo ocurrido para el terremoto de 1928, en que los aviones Moth que se enviaron a la zona poco pudieron hacer, limitados por su capacidad, la falta de combustible y la carencia de aeródromos.

Siempre en la perspectiva del transporte, el incremento de las actividades institucionales que significaron el nuevo rol de patrullaje y la mayor actividad de instrucción, exigían del Alto Mando una mayor movilidad. Fue así entonces que, como un primer paso, el General Tovarias dictó la O.C.J N° 50 de 31 de marzo de 1944 que creaba la Escuadrilla del Comando en Jefe y cuyo texto decía:

*Teniendo en consideración la necesidad de que los oficiales que prestan sus servicios en las oficinas del Cuartel General del Comando en Jefe, Comando de Brigada y Base Aérea de “El Bosque” y las diversas comisiones que corrientemente se presentan y que deben cumplirse por vía aérea, como ser, inspecciones del Comando en Jefe y Altas Reparticiones de la F.A.Ch. se ordena:*

1.- *Fórmese una Escuadrilla a las órdenes del Comando en Jefe de la F.A.Ch., con el material aéreo que se destinó de acuerdo al Plan de Distribución que fue aprobado por Pron.Secreta N° 50 de 18.III.944.-*

2.- *Fíjase la dependencia administrativa y técnica de esta Escuadrilla, de la Maestranza Central.-*

3.- *La Dirección del Personal atendiendo a lo que disponga la Dirección de los Servicios, destinará el personal de Oficiales y Tropa necesarios para la atención de esta Escuadrilla.-*

Inicialmente la Escuadrilla contó con dos Beechcraft C-45 llegados vía Lend and Lease y su primer Comandante fue el entonces Capitán de Bandada Eduardo Middleton Aguirre. En el transcurso del año se incrementó su material con PT-19, BT-13 y AT-6, junto con incorporar más personal. En 1945 se instaló en el Hangar Brest en El Bosque y a fines de ese año, se dictó el D.S. S-3 N° 958 del 29 de diciembre, por el cual se creaba el Grupo de Transporte N° 1, sobre la base de dicha Escuadrilla, mencionándose un Comando de Unidades de Transporte que quedó a nivel de idea y no llegó a materializarse. El primer Comandante de esta nueva unidad institucional fue el Comandante de Grupo Adalberto Fernández Ferreira, antiguo y experto piloto de transporte, primero en la Línea Aeropostal Santiago-Arica y después en la Línea Aérea Nacional, cuando era operada mayormente por oficiales de la Fuerza Aérea, situación que duró hasta 1938. A sus órdenes se le asignaron nueve oficiales: los Comandantes de Escuadrilla Eduardo Middleton Aguirre como segundo Comandante y Osvaldo Croquevielle Cardemil como jefe de Operaciones, los Capitanes de Bandada Rodolfo Guesalaga Lobos, Ricardo Ortega Fredes y Horacio Rojas Donoso, y los Tenientes Raúl Rojas Baltra, Germán Acevedo Salas, Antonio Espinace Araneda y Diego Aracena González.

Una de las primeras tareas del Comandante Fernández consistió en realizar el traslado de su flamante unidad en los días 16 y 17 de enero de 1946, desde El Bosque a las instalaciones que se le asignaron en Los Cerrillos y en las que había funcionado el ex Club Aéreo de Chile. Eran dos pequeños hangares con algunas oficinas administrativas, y entre ambas se armó una barraca metálica para albergar al Cuerpo de Guardia y separada de ella, pero más al norte, una similar para alojar a la radioestación que apoyaría las operaciones del Grupo. En esa primera instancia, no se había alcanzado todavía a habilitar dependencias para talleres, almacenes y casinos, por lo que se iniciaron las actividades con lo que había. El ambiente era de mucho entusiasmo porque pronto se recibieron dos transportes Douglas C-47, que sobresalían nítidamente del resto de los aviones de dotación, que eran los que tenía la ex Escuadrilla del Comando en Jefe. Para el mantenimiento del material de vuelo y dadas las estrecheces de medios, se realizaba solo el preventivo por lo que inspecciones y otros trabajos correspondientes al nivel Depósito se hacían con el apoyo de la Maestranza Central.

El Beechcraft D-18S N° 520 es recepcionado en la fábrica Beechcraft en Wichita, Kansas, USA, por oficiales de la FACH a fines de 1954. Este avión pasó a integrar la flota de la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe. Posteriormente sería renumerado como FACH N° 462. (Colección Rino Poletti B.)



Terminada la instrucción en material C-47, la unidad comenzó a realizar vuelos a lo largo del territorio nacional, sin tener todavía el carácter regular de los posteriores vuelos de régimen, sino en carácter de eventuales según necesidades. En el intertanto se había recibido un DC-3 para uso del Presidente de la República, avión que pasó a ser conocido como el “Canela”, por el color de su tapicería interior. Estas operaciones pudieron hacerse gracias a que el C-47 era un avión robusto, muy apto para operar en una infraestructura con ciertas limitaciones, como puede deducirse del hecho que la única pista pavimentada entonces era precisamente la de Cerrillos, siendo las restantes de pasto o ripio tratado. En cuanto a radioayudas existían solamente los radiofaros de Arica, Antofagasta, Cerrillos, Balmaceda y Punta Arenas, lo que significaba una seria limitante para el vuelo instrumental o el nocturno. Había, sin embargo, un apoyo inesperado: las radio emisoras comerciales a lo largo del país, que actuaban como referencia en sus horarios normales y en otras ocasiones salían al aire fuera de ellos, voluntariamente y a requerimiento de los pilotos. En cuanto al apoyo meteorológico, ya estaba funcionando el respectivo servicio institucional que, como se mencionó anteriormente dentro de este Capítulo, estaba orientado especialmente para apoyar las operaciones aéreas. Las tripulaciones para los C-47 regularmente se componían de piloto, copiloto, un mecánico del avión y un radioperador. Eventualmente se designaba un oficial navegante de entre los pilotos de menor antigüedad.

Poco después, a proposición del Comandante en Jefe General Celedón y por Decreto Supremo N° 442 del 21 de julio de 1948 del Presidente González Videla, esta Unidad pasó a denominarse “Grupo de Aviación N° 10 de Transporte”. En 1952 el Comandante del Grupo 10, Comandante de Grupo Guillermo Marín Rodríguez propuso a la Superioridad y fue aceptado que el fuselaje de los bimotores C-47 y el DC-3 fuese pintado de color blanco en la parte superior y gris en la inferior, con una franja gruesa azul oscuro entre las dos, cambiando su apariencia anterior que era de color aluminio.



El Presidente de la República don Gabriel González Videla bajando del Douglas DC-3 N° 901 “Canela” del Grupo de Aviación N° 10, durante una visita a la Base Aérea Quintero en marzo de 1951, ocasión que aprovechó para conocer al aviador australiano Capitán Patrick Gordon Taylor. Durante la visita conoció a la heroica tripulación de aviadores australianos y los nombró oficiales honorarios de la Fuerza Aérea Chilena y al Capitán Taylor se le otorgó la Orden al Mérito “Bernardo O’Higgins”, por su prueba de coraje humano, haciendo posible abrir camino a la comunicación global. (Colección Anselmo Aguilar U.)

En 1952 se recibieron los monomotores Beaver, cuadriplaza, de transporte liviano, permitiendo re-destinar los AT-6 a otras unidades. Por un tiempo, además, se contó con dos anfibios OA-10 Catalina para apoyar el transporte de carga. El Grupo tuvo un gran adelanto en sus capacidades con la llegada en 1965 de los cuatrimotores Douglas DC-6B, que siete años más tarde serían reforzados en 1972 por la incorporación de los también cuatrimotores Lockheed C-130 “Hércules”.

El avión de transporte liviano canadiense DH-2 Beaver, llegó en 1952 a reemplazar a los aviones T-6 al redenominado Grupo de Aviación N° 10 de Transporte. Este avión fue utilizado también para apoyar las bases antárticas de las fuerzas armadas chilenas. (FACH)



El C-47 fue fundamental en el desarrollo de las capacidades logísticas de la FACH por su versatilidad para poder aterrizar en terrenos semi-preparados, especialmente en la zona Sur y Austral, pudiendo llegar con ayuda a la comunidad. (MNAE)



Un gran salto logístico fue conseguido al incorporar el Douglas DC-6B al Grupo de Aviación N° 10 en 1965. En la fotografía el DC-6B N° 985 estacionado en la losa de la Base Aérea El Bosque. (Colección Rino Poletti B.)



Esta unidad, además de materializar el transporte estratégico en la Defensa Nacional, ha mantenido una efectiva y no interrumpida tradición de servicio a la comunidad, gracias a la polivalencia de sus medios. Entre sus actuaciones más memorables se cuenta el auxilio y transporte de heridos a causa del gran incendio de Valparaíso, en la madrugada del 1 de enero de 1953, en que el fuego se propagó desde una barraca a un depósito con dinamita, pólvora, fulminantes y combustibles. Murieron 50 personas, de las cuales 35 eran voluntarios de Bomberos y se registraron 320 heridos, que excedieron la capacidad de los hospitales del puerto, por lo que se trasladó una cantidad de ellos a Santiago, en un verdadero puente aéreo con el material del Grupo. En 1959 participó también activamente en el rescate de personas y en el apoyo de vida con motivo del terremoto en “Las Melosas”. Igualmente se recuerda su actuación en la Operación “Riñihue” luego de los grandes terremotos que asolaron Valdivia y la Zona Sur el 22 de mayo de 1960; como también el mundialmente famoso rescate de los 16 rugbistas uruguayos, sobrevivientes del bimotor Fairchild 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya, accidentado en las faldas del volcán Tinguiririca y que habían permanecido 72 penosos días en la cordillera.

La gran trayectoria del Grupo N° 10, de un constante progreso a partir de sus difíciles comienzos, hace justificado honor a su lema: “Donde nacen y mueren los caminos alados de la Patria”.

### Aviones de la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe y del Grupo de Aviación N° 10

Beechcraft UC-45F Expeditor N° 904 de la Escuadrilla Comando en Jefe, Los Cerrillos, 1945.



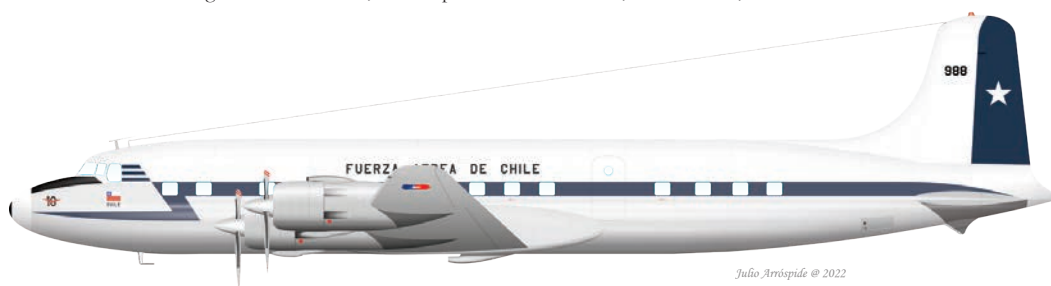
Beechcraft D-18S N° 520 del Grupo N° 10 de Transporte, Los Cerrillos, 1954.



Douglas DC-3 N° 901 "Canela", del Grupo N° 10 de Transporte, Los Cerrillos, 1951.



Douglas DC-6B N° 988, del Grupo de Aviación N° 10, Los Cerrillos, 1965.



**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.





## 5. La Dirección de Sanidad y la Medicina de Aviación.

### a) Etapa fundacional

La Medicina de Aviación, como rama de la Sanidad Militar orientada a las necesidades específicas de la actividad aérea, está ligada al inicio mismo de la Aviación Militar en Chile, en 1913, con el Capitán Manuel Ávalos Prado como primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar (EAM). Ya en la primera dotación de la Escuela se contaba con un médico, el Cirujano 2° Roberto Ugarte Donoso, a cargo de una Posta de primeros auxilios y enfermería, a quien se uniría en 1915, el doctor Luis Sepúlveda Salvatierra. En poco tiempo se produjeron los primeros accidentes aéreos, con fallecidos como los Tenientes Mery, Bello y el Sargento Menadier, o también con heridos como el Teniente de la Armada Yánquez, a quien en 1919 le salvó la vida el cirujano de turno de la Posta, doctor Agustín Inostroza Pérez, los que hicieron evidente la necesidad de una atención médica permanente como complemento indispensable de la actividad de vuelo.

Un hito importante se produjo en marzo de 1921, cuando se estrelló el biplano De Havilland tripulado por el Teniente Marcial Espejo, que falleció en el acto, y el guardiamarina Miguel Zañartu, que tuvo una larga y heroica agonía, que conmovió al país (Tomo I, p. 171), lo que llevó al Presidente Arturo Alessandri a disponer la inmediata creación de un servicio médico permanente en la EAM, equipado para prestar los primeros auxilios en El Bosque y si era necesario, trasladar los accidentados a los hospitales capitalinos. A ello se sumó, en breve, el reemplazo de la trajinada ambulancia Ford existente por una Fiat nueva, que donó la colonia italiana residente y que fue bautizada como “Leonardo Da Vinci”.

El doctor Agustín Inostroza siempre se mantuvo en permanente auxilio de los aviadores accidentados, adquiriendo un conocimiento cercano de las particulares exigencias del servicio aéreo para sus condiciones de salud. Fue primero Teniente Cirujano honorario y en febrero de 1925 fue contratado en propiedad como Teniente 2° cirujano y destinado a la EAM, comenzando una carrera profesional muy fructífera en su área y que lo llevaría a alcanzar el grado de General. Fue enviado a Europa para conocer los centros médicos especializados en la selección de pilotos, como el Pabellón Louis Bert de París, el Centro Monteciello de Roma y el Centro Médico Aeronáutico de Berlín. A su regreso, estructuró una metodología para la evaluación psicofísica de los postulantes a la EAM, mediante cinco fichas médicas. Para aplicarlas, se contrató a los doctores Ramón Vicuña Herboso para las de medicina General, Víctor Villalón V. para las de oftalmología y Benjamín Kaplán para las de otorrinolaringología. Había también una ficha para neurosiquiatría y una quinta para los exámenes de laboratorio.

La medicina de aviación fue tomando forma paulatinamente a través de documentos oficiales. Primero, por iniciativa del Inspector interino de Aviación, Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, se publicó el Decreto G.1. N° 747 del 21 de marzo de 1927, “Reglamento Orgánico de la Escuela de Aviación Militar”, entre cuyos artículos, el N° 15 establecía los certificados médicos que debían presentar los postulantes: corazón, sistema respiratorio, abdominal, sistema nervioso y ocular. En este último se estipulaban como contraindicados el astigmatismo, el estrabismo y la corrección por anteojos. La audición debía ser normal, con especial atención al sentido del equilibrio. Siguió el Decreto G.1. del 27 de octubre de 1927, “Reglamento de Aeródromos i Tránsito Aéreo”, que en su artículo 8 estipulaba:

*No se podrán efectuar vuelos en el aeródromo mientras no se encuentre en él, el doctor con su personal i elementos de sanidad. Dicho personal no se ausentará por ningún motivo de la cancha y se podrá retirar solo después que haya aterrizado el último avión i con la venia del jefe de vuelos.*

Un tercer documento importante fue el “Examen médico para el personal de aeronáutica”, publicado por el Ministerio de Guerra en 1928, que redactó el doctor Inostroza y que en su prólogo señalaba:

*El médico debe tener presente que el aviador es un combatiente, que las tareas de los aviadores son en extremo penosas, que un valor a toda prueba no les basta para cumplirlas y que es necesario un organismo absolutamente sano para resistir a estas actividades en condiciones tan desfavorables para el funcionamiento de sus órganos.*

Estos documentos iban contribuyendo a que la superioridad fuera tomando conciencia de los especiales requerimientos de esta nueva arma del Ejército, tan diferente a las tradicionales de superficie. Fue así como ese mismo año 1928, el doctor Ramón Vicuña fue enviado a Europa a estudiar la metodología de selección de pilotos y a su regreso entregó un completo documento titulado “Estado actual de los problemas de selección de los pilotos aviadores”. En 1930, el doctor Vicuña se incorporó al Club Aéreo de Chile y obtuvo su licencia de piloto civil, para luego en 1932 ingresar al recién creado Escalafón de Sanidad de la Fuerza Aérea.

En 1930 se dictaron tres decretos relacionados con este tema. El primero fue el N° 1.167 de 21 de marzo, creando la Subsecretaría de Aviación; luego el N° 1.312 del 28 de marzo que organizó esta nueva Subsecretaría, distribuyéndola en Oficina del Subsecretario, Estado Mayor y Direcciones; culminando con el N° 1.313 de la misma fecha, especificando los detalles de cada una. En esta última, en lo relativo a la Dirección del Personal, se disponía que: *Contará, además, con una Sección Sanidad que tendrá a su cargo la dirección del servicio médico, higiene y profilaxia, dentística, farmacia y su reglamentación, el servicio de hospitales y enfermerías, la movilización y estadísticas de los servicios sanitarios de aviación.* Se agregaba que la Dirección de Personal estaría dotada de un Director, un Ayudante, un Cirujano Jefe, tres dactilógrafos y un ordenanza, ocupando así el médico la segunda posición de autoridad, después del Director.

El 7 de junio, por Decreto N° 1.687 se formalizó el paso de 145 oficiales de Ejército a la Subsecretaría de Aviación y se definieron los respectivos escalafones establecidos en el Decreto D.P. N° 140, del 11 de julio que fijó la Planta de oficiales, tropa y de maestranza, y empleados civiles de la Fuerza Aérea, con una dotación inicial de 2.866 plazas, de las cuales solo 1.035 pudieron llenarse inicialmente. El mismo decreto estipulaba que estas dotaciones se completarían en un plazo de cinco años, a medida que las necesidades del servicio lo requirieran y hubiera recursos disponibles para ello. En este aspecto, la planta del Escalafón de Sanidad quedó definida con un Cirujano 1°, dos Cirujanos 2°, tres Cirujanos 3° y 6 Cirujanos 4°, estableciendo además que en el caso de los oficiales habría tres categorías: a) los Generales, b) los oficiales Superiores, en que estaba un Comandante de Escuadrilla Cirujano Mayor y los Capitanes de Bandada Cirujano 1° y Dentista 1° y c) los oficiales subalternos que incluían a los Tenientes 1° de Aviación Cirujanos o Dentistas 2°, Tenientes 2° de Aviación Cirujanos o Dentistas 3°, y Alférez de Aviación Cirujano o Dentista 4°. El escalafón quedó conformado

inicialmente por el cirujano 1° Agustín Inostroza Pérez y los Cirujanos 3° Aurelio de la Fuente Acuña (dentista), Claudio Salas Rodríguez, Gabriel Moya Parada y Santiago Haerberle Vivanco (dentista), siendo en consecuencia los primeros Oficiales de Sanidad de la Institución.

Junto con lo anterior, se contrataron médicos locales para atender a las unidades de provincia: Cirujano Augusto Münzenmeyer para la Escuadrilla de Anfibios N° 1 (Chamiza), Cirujano 1° Luis Vivanco Corvalán y Dentista Carlos Norero para el Grupo N° 2 (Quintero) y Cirujano Nicolás Taborga y Dentista Julio Daroch Soto para el Grupo N° 1 (Los Cóndores). Poco después, se incorporaron los licenciados en Medicina Gonzalo Aguilar y Raúl Yazigi Jáuregui. Al año siguiente se sumaron los doctores Víctor Villalón Pizarro, Benjamín Kaplán Katz, Ramón Vicuña Herboso (ya citado), y Marcial Baeza Martínez. A este último se le expidió el título de Cirujano 4°, junto con el doctor Yazigi, iniciando ambos una carrera destacada que los llevó al máximo grado.

Otro paso importante de ese año fue el D.P N° 0317 del 20 de octubre de 1930 que creó la Comisión de Cirujanos de la Fuerza Aérea, presidida por el doctor Inostroza, con la misión de pronunciarse sobre el retiro de funcionarios por razones médicas o sobre asuntos relativos al montepío. En otra variable relacionada con los haberes, el 6 de enero de 1931, el Comandante Merino Benítez emitió la Circular S.A. N° 1 sobre el pago de los gastos de hospitalización del personal, disponiendo en uno de sus acápite que como “ el valor de la porción autorizada por la Superioridad es insuficiente para cubrir los gastos que se derivan de la estadía de la tropa en los diferentes hospitales, se autoriza a los Comandos y Jefes de Reparticiones, a partir de esta fecha, para cubrir el exceso de dicho valor con los fondos propios de la Unidad o Repartición (Economías de Rancho).

Otro de los adelantos de ese año 1930 tan prolífico para Fuerza Aérea, ocurrió en junio, cuando fue presentado ante autoridades institucionales , como también médicos del Ejército y Armada, el trimotor Ford N° 3 de la Línea Aérea Nacional, (entonces dependiente de la Dirección de Aeronáutica), el cual podía ser transformado en ambulancia, con muy buenas condiciones de calefacción y de confort para el enfermo. Estaba dotado de cuatro camillas, un botiquín completo, oxígeno y agua destilada, pudiendo ser atendido por dos médicos y un enfermero.

#### b) Evolución de la Sanidad de Aviación

Culminada su etapa fundacional, el 31 de enero de 1933 el Presidente Arturo Alessandri emitió el Decreto N° 26 que puso en vigencia el Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea Nacional, dentro del cual se dio vida al Departamento de Sanidad, integrado por nueve profesionales encabezados por el Cirujano 1° Agustín Inostroza P. como Jefe del Servicio. Adicionalmente, para el caso de Antofagasta se designó “ad honorem” al Subteniente de Sanidad del Ejército Guillermo Ortega Yáñez, que ejercía en el Regimiento de Infantería N° 7 “Esmeralda”.

En cuanto al personal de practicantes, enfermeros, mecánicos dentales y similares que debería ser reclutado mayoritariamente desde el ámbito civil, podían progresar hasta alcanzar el grado de Suboficial Mayor de Sanidad pese a no haber recibido instrucción en las unidades de tropa, siendo el SOM practicante Luis Correal Ceballos el primero en alcanzar dicho grado.

Pronto fue evidente que aquellos nueve profesionales no iban a ser suficientes para atender las crecientes demandas, ya que no solo debían preocuparse de los oficiales y tropa. La Circular N° 46, de mayo de 1933, disponía que “Tienen derecho a asistencia médica gratuita del oficial de Sanidad correspondiente, las esposas, los hijos del personal de Oficiales de guerra, oficiales mayores y tropa, siempre que residan dentro de la Guarnición.” Por otra parte, estaba el tema del control médico de los pilotos civiles. Desde su inicio en 1930, dentro de la Subsecretaría de Aviación, la Dirección de Aeronáutica asumió dentro de sus deberes y responsabilidades “la revisión de los carnets de pilotos comerciales y civiles, así como la confección y entrega de los correspondientes a pilotos de transporte.” Para obtener dichos documentos estaba establecido que la totalidad de la tripulación de una aeronave debía

estar provisto de sus respectivos certificados de aptitud médica. En julio de 1932 apareció el Reglamento de Navegación Aérea, con un extenso capítulo dedicado a las condiciones médicas requeridas para obtener una licencia aeronáutica, las que debían acreditarse cada seis meses con un certificado médico emitido por un profesional del Departamento de Sanidad de la Fuerza Aérea.

Para enfrentar esta demanda, gradualmente se fueron contratando nuevos médicos militares y civiles como fue el caso de los doctores José Behm Jiménez, Mario Bórquez Montero, Celso Santibáñez D., Eduardo Tallman V. y Pedro Burgos M., que vinieron a sumarse a otros que se habían incorporado previamente, como es el caso de los profesionales Federico Cave L., Edgardo Collao C., Jorge Allende D., Ramón Hederra Donoso, Guillermo Valenzuela L. y Raúl Barros O.

A mediados de 1938, la Dirección de Aeronáutica reemplazó el requisito del certificado médico cada seis meses, por un examen de aptitud física una vez al año, que debía ser tomado por un profesional institucional, en los puntos en que existiera una filial del Club Aéreo de Chile, que a esa época eran solamente nueve y con una treintena de pilotos en actividad. Tres nuevas filiales se agregarían en 1940, pero la situación tuvo un vuelco drástico como consecuencia del éxito que tuvo la colecta nacional “Alas para Chile” (Tomo II, p. 915 a 922), que en 1941 reunió fondos con el fin de comprar aviones para la aviación civil. Superando las dificultades propias del tiempo de guerra mundial que se vivían, finalmente llegaron los aviones, con lo que la cantidad de clubes aéreos se elevó a 61 a fines de los 1940, vale decir, se quintuplicó en una década. Ante esta emergencia, el Comandante en Jefe del Ejército, General Oscar Escudero Otárola (luego ministro de Defensa entre 1943/1944) dispuso que cirujanos de su institución tomaran los exámenes médicos anuales en las guarniciones de provincias, ateniéndose a las “Instrucciones sobre exámenes médicos de pilotos civiles” de la Fuerza Aérea.

Otro gran desafío que debió enfrentar el Departamento de Sanidad fue la promulgación de la Ley N° 6.174, de 1938, que dispuso la obligación de materializar en el país una estrategia de medicina preventiva para enfrentar la amplia gama de enfermedades que prevalecían por largo tiempo en la comunidad nacional, como la tuberculosis, la sífilis, el reumatismo, las enfermedades del corazón y de los riñones. El Departamento debió entonces cumplir con su parte, con respecto a la dotación institucional, lo que le tomó alrededor de dos años desde la formulación de necesidades de equipamiento, personal y financiamiento hasta el establecimiento del sistema: compra e instalación de sistemas de rayos X, montaje y equipamiento de laboratorios, contratación de un médico radiólogo y 6 fisiólogos (para Santiago, Iquique, Valparaíso, Temuco, Puerto Montt y Magallanes) y de la primera enfermera del departamento, Natalia del Carmen Lazo Schwencke, ingresada en junio de 1942.

La ley 7.764 del 2 de febrero de 1944, relativa a temas del sistema de salud de las Fuerzas Armadas, permitió en la Fuerza Aérea aumentar la planta del Servicio de Sanidad a 17 médicos y 11 dentistas. Se pudo también mejorar los dos policlínicos ubicados en Santiago en calle Amunátegui 50 y 54, la Enfermería Central y el Gabinete Dental de la Escuela de Aviación, junto con las enfermerías de las bases aéreas de provincias.

La Enfermería Central era la única que contaba con una limitada capacidad para cirugía menor y hospitalización. El problema que se presentaba era que el personal de provincia que debía concurrir a la Comisión de Medicina Preventiva, cuyo trámite podía tomar varios días, muchas veces era hospitalizado por no contar con recursos para su estadía, copando la capacidad disponible. Ante esto, las hospitalizaciones se derivaban mayoritariamente al Hospital Militar, donde en 1943 se produjo un hecho histórico en la medicina nacional. El Sargento Santiago Sanhueza Gutiérrez había sufrido en 1936 un accidente laboral en Temuco, que derivó en un proceso infeccioso crónico en su muslo derecho, a consecuencias del cual la única posibilidad era la amputación. Ante esto, el Comandante en Jefe, General Tovarias dispuso que el Jefe de la MAW, Comandante Raúl González N., gestionara ante el Departamento de Sanidad de Estados Unidos el envío de penicilina para combatir la infección, con lo cual el Sargento

Sanhueza se convirtió en el primer compatriota en ser beneficiado con este remedio, para la época milagrosa. Un segundo envío sirvió para tratar al Suboficial Juan Medic. Adelantos científicos como la penicilina eran manejados con gran reserva por los Aliados y estos envíos son una muestra de la estrecha relación que se había producido entre ambos países y sus instituciones, particularmente las castrenses.

El Departamento de Sanidad llevaba a cabo también una persistente campaña de docencia y difusión de la medicina de aviación. En este contexto, el Teniente Raúl Yazigi Jáuregui fue enviado como alumno de la Escuela de Medicina de Aviación, en Randolph Field, San Antonio, Texas, donde luego de cinco meses se tituló como especialista en este rubro, visitando además diversos centros científicos, incluyendo la famosa Clínica Mayo en Rochester y asistiendo a numerosos Congresos durante su estadía de 14 meses.

A su regreso lo esperaba el desafío de transmitir este caudal de novedosos conocimientos a sus colegas, lo que se tradujo en el primer curso de Medicina de Aviación, en junio de 1943, cuyo plantel docente estuvo integrado por los doctores Agustín Inostroza, Raúl Yazigi, Celso Santibáñez, Olimpo Molina, Raúl Barrios y Víctor Villalón. Estuvo destinado a formar 25 cirujanos de reserva de la Fuerza Aérea y tuvo pleno éxito, por lo que al año siguiente y aprovechando la experiencia adquirida, se realizó en El Bosque, entre el 20 de noviembre y el 16 de diciembre, un curso de "Cirujanos de Aviación" destinado a oficiales del escalafón como también a médicos civiles hasta completar 30 alumnos. Las materias que incluyó hablan claramente del progreso alcanzado por esta disciplina: Medicina de Aviación, Fisiología, Oftalmología, Otorrino, Psicología, Neurosiquiatría, Patología de Aviación, Transporte de heridos, Cirugía, Higiene y mantenimiento del aviador, Accidentes de aviación, Vuelo instrumental, teoría de link-trainer, Navegación, Aerodinámica, Meteorología, Paracaidismo, Aviación comercial y Reglamentación.

En esta misma senda, entre el 20 de octubre y el 20 de diciembre de 1952, la Fuerza Aérea dictó un curso de dos meses de duración en la Enfermería Central a un grupo de 35 enfermeras voluntarias de la Cruz Roja y de la Defensa Civil, con el fin de apoyar el plan educacional de ambas instituciones, en lo relativo a primeros auxilios y el traslado de heridos o enfermos por vía aérea. Al finalizar el curso, el Comando de Unidades de Instrucción les entregó el diploma y distintivo que las acreditaba como Enfermeras Aéreas. Estas voluntarias pasaron a conformar el Cuerpo de Enfermeras Aéreas de la Cruz Roja, a cargo de Elvira Munizaga de Recabarren, todas ellas con su respectivo uniforme, ya que era patrocinado por la Fuerza Aérea. La idea General tenía su lógica, ya que la Cruz Roja, organismo internacional, se relacionaba con el Gobierno a través del Ministerio de Defensa y, en este aspecto, tenía la misión de colaborar con los servicios de Sanidad de las Fuerzas Armadas en tiempo de guerra y de prepararse en tiempo de paz para cumplir dicha misión. Consecuente con ello, el Reglamento General de la Cruz Roja Chilena publicado en 1951, disponía que su Comité Central estaría integrado, entre otros, por los jefes de Sanidad de las fuerzas armadas, lo que, en el caso de la Fuerza Aérea, correspondió al ya Comodoro Cirujano Agustín Inostroza. Este último se acogió a retiro dos años más tarde, sin abandonar el ejercicio de su profesión, y siguió permaneciendo en el Comité Central de la Cruz Roja, que llegó a presidir en 1956 y desde el cual siguió apoyando en lo posible a la Fuerza Aérea. Antes de su retiro, logró que se habilitara el C-47 institucional número 959 como avión ambulancia con su equipamiento y distintivos correspondientes, en una versión actualizada del trimotor Ford que dispuso LAN en 1930.

El 11 de abril de 1953 le sucedió en el cargo el Coronel de Aviación Raúl Yazigi Jáuregui quien ascendió en agosto de ese mismo año a General de Brigada Aérea. Además de su progreso en medicina de aviación ya relatado, tenía un nutrido currículo profesional y académico en el ámbito civil: en 1945 había ganado por concurso el cargo de jefe de la sección B de Medicina del Hospital del Salvador, al igual que Jefe de Cátedra y/o Profesor en las clínicas de los doctores Rodolfo Armas Cruz y Exequiel González Cortés. Era miembro permanente y había sido Director en varios períodos de la Sociedad Médica de Chile, al igual que de la Sociedad de Gastroenterología, tanto de Chile como de su similar Internacional.

Una de las primeras medidas que tomó el General Yazigi fue la creación del Centro de Estudios de Medicina y Odontología de Aviación, para estudiar y divulgar los conocimientos y experiencias de estas disciplinas, mediante reuniones técnicas y cursos de perfeccionamiento, estableciendo relaciones con organismos afines en el extranjero. En reconocimiento a su trayectoria, el General Inostroza fue designado Presidente honorario del Centro.

En una segunda tarea de gran proyección, al General Yazigi le correspondió la reestructuración del Departamento de Sanidad para adecuarlo a las disposiciones de la Ley N° 10.223 del 17 de diciembre de 1951, “Estatuto Médico Funcionario” que, para el caso de los profesionales que se desempeñaran en las Fuerzas Armadas debían tener grados de oficiales o sus equivalentes. Esto determinó que al año siguiente y por Decreto N° 1.031 de 17 diciembre de 1952 la Planta de Oficiales de Sanidad de la Fuerza Aérea quedara como sigue:

Sanidad	Sanidad Dental
1 General de Brigada Aérea Cirujano	
2 Comandantes de Grupo Cirujanos	1 Comandante de Grupo Dentista
3 Comandantes de Escuadrilla Cirujanos	1 Comandante de Escuadrilla Dentista
5 Capitanes de Bandada Cirujanos	3 Capitanes de Bandada Dentistas
7 Tenientes 1° Cirujanos	4 Tenientes 1° Dentistas
10 Tenientes 2° Cirujanos	7 Tenientes 2° Dentistas

En cuanto a los médicos civiles contratados en las Fuerzas Armadas en diversas modalidades y categorías, el DFL 270 dispuso agregarlos al escalafón en la proporcionalidad correspondiente y a continuación de los uniformados.

Finalmente, y como consecuencia de esta reestructuración, la OCJ. N° 115 del 2 de abril de 1954 dispuso que “el Departamento de Sanidad constituirá la Dirección de Sanidad, con la conformación que le fije el Reglamento serie “A” N° 1, pasando a ser parte del Cuartel General del Comandante en Jefe.”

Al año siguiente sucedió un lamentable contratempo, que iba a tener diversas consecuencias a futuro. El viernes 25 de marzo de 1955 se produjo un incendio de grandes proporciones en el policlínico de Amunátegui 54, que destruyó el primer piso del edificio, que era de propiedad de la Fuerza Aérea, y dañó seriamente las propiedades colindantes, con una violencia que incluso causó heridas a tres voluntarios de Bomberos, que debieron ser atendidos en la Posta Central en calle San Francisco. Fue una verdadera catástrofe para la Dirección porque el fuego destruyó en poco tiempo el trabajo de muchos años: se quemaron las instalaciones de rayos X, los servicios de ginecología, las clínicas de otorrinolaringología y la de oftalmología, esta última considerada la más completa en Latinoamérica, el laboratorio médico, las clínicas de cardiología, fisiología y medicina preventiva, el archivo médico del personal de la Fuerza Aérea, las tres clínicas dentales, y otras que estaban en construcción. Los daños totales se estimaron en 80 millones de pesos de la época. Como referencia para un eventual cálculo y de acuerdo con la metodología de la OCDE, 1 dólar de 1956 equivale a 9.72 dólares en 2021.

Se recibieron numerosas muestras de solidaridad partiendo por los médicos y dentistas que continuaron atendiendo a sus pacientes en sus consultas particulares. La USAF ofreció espontáneamente un préstamo de material médico y sanitario excedente con plazo indefinido para su cancelación, consistente en material de laboratorio, rayos X, oftalmología y otros, que comenzó a llegar por vía aérea a fines de junio. Con este aporte y con lo que se pudo recuperar de lo propio, se restablecieron los servicios sanitarios en Catedral 1572, local de la Cruz Roja facilitado por su Presidente, el General (R) Agustín Inostroza con el apoyo del personal de la Dirección que continuó con sus labores habituales en esta nueva ubicación. También se derivaron exámenes médicos a los hospitales Militar y San Juan de Dios, con el amplio apoyo de sus Directores. Esta situación de emergencia duró hasta principios de 1956, en que se adquirió el inmueble de Almirante Barroso 38, donde se reinstaló la Dirección y el Policlínico.

Cuando ocurrieron estos hechos venía gestándose el más importante proyecto del área de Sanidad en toda su trayectoria, cuál era el poder contar en definitiva con un Hospital Institucional a tono con las necesidades que se derivaban de la Misión de la Fuerza Aérea y de la dotación que debía cumplirla. Promediando 1953 se supo que se encontraba a la venta el convento de los monjes Benedictinos, una edificación sólida en Las Condes, visualizada inicialmente como apta para una casa de reposo para tuberculosos. El Comandante en Jefe, General Ortíz Ramírez, hizo las gestiones pertinentes y fue así como se dictó el DFL N° 229, de 23 de julio de 1953, que autorizó a la Fuerza Aérea “Para adquirir un bien raíz destinado a Hospital de la Fuerza Aérea, ejecutar las ampliaciones y reparaciones que sean necesarias, incluyendo la adquisición de muebles y demás elementos para su funcionamiento.” El mismo Decreto disponía medidas para contribuir a su financiamiento: autorizaba a la Institución para invertir en esta compra los fondos que originalmente iba a enviar para el Hospital Naval de Punta Arenas y aquellos que iba a destinar a policlínicos. Otro aporte muy significativo fue el del propio personal de la Fuerza Aérea, quienes accedieron a donar un día de sueldo para cooperar al financiamiento de la adquisición. Finalmente, el Gobierno emitió el D. S. Secreto N° 30 del 19 de noviembre de 1953 por el cual se expropiaba el predio de 5 hectáreas denominado “San Francisco de Lo Herrera Arriba”, que ocupaba la Abadía de los Reverendos Monjes Benedictinos, especificando que era para un Hospital institucional, pagando por ello 22 millones de pesos. La propiedad fue recibida por una Comisión integrada por los coroneles Fernando Rojas Ortega y Marcial Baeza Martínez, más el arquitecto Adolfo Ruz J. Más adelante y previendo el desarrollo integral del futuro Hospital, en febrero de 1956 el Consejo de Defensa Nacional aprobó la expropiación de 15.000 m cuadrados aproximadamente en torno al predio original, que eran de propiedad de la Fundación Cultural de Las Condes, para aislarlo de construcciones cercanas.

El 26 de agosto de 1958, el General Yazigi, Director de Sanidad, entregaba oficialmente al servicio el nuevo hospital en una lucida ceremonia a la que asistieron Ministros, parlamentarios, autoridades de las Fuerzas Armadas, Agregados extranjeros y miembros del Colegio Médico. En su discurso señaló que el hospital no era solo una necesidad imprescindible para atender al personal propio y a sus familias, sino también formaba parte del esfuerzo de sanidad institucional en apoyo de la ciudadanía, en diversas formas y lugares poblados o zonas aisladas, ya fuera directamente o trasladando enfermos graves a centros médicos de atención completa. Culminó la ceremonia con la colocación de una placa con la fecha de inauguración y luego una bendición impartida por el capellán institucional, presbítero Francisco Ortega. En el equipo inicial, se contaba un hospital móvil con capacidad para 250 camas, adquirido a Estados Unidos a través del plan de ayuda reembolsable.

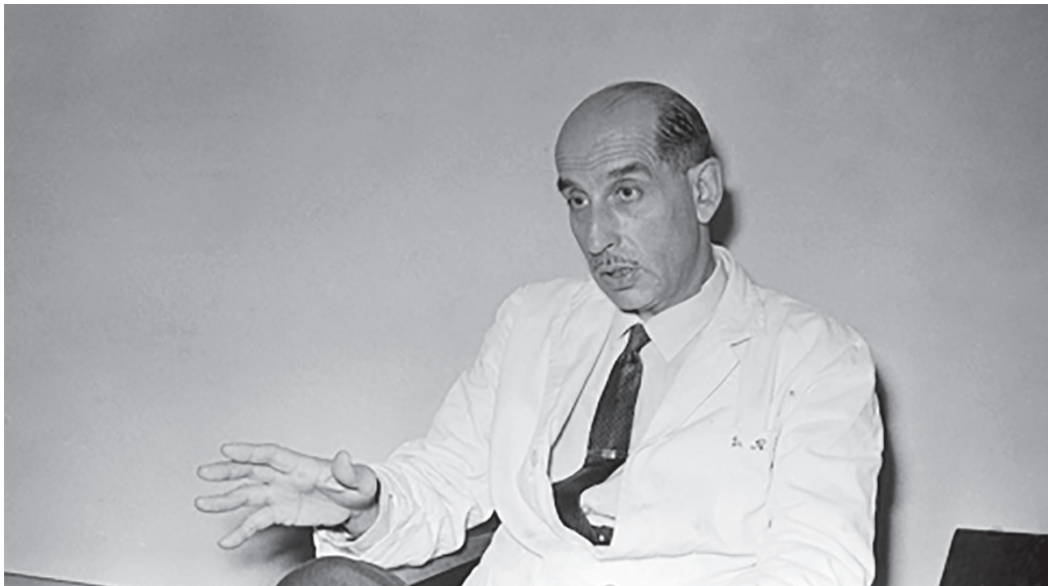
Los apoyos médicos a la ciudadanía a que se refería el General Yazigi habían sido muy variados y continuaban, y como una muestra de ellos se señala el de la Posta de Puerto Edén que desde 1939 servía a la comunidad alacalufe o kawésqar desde esta radioestación, en la Isla Wellington, a la entrada del canal Messier, en la cual sirvió entre 1936 a 1950 el Sargento Carlos Gaymer, que además de la radio, ejercía como practicante, alcalde de mar y bombero. Cuidaba especialmente de la etnia kawésqar, para que los niños viajaran a educarse a Punta Arenas. Cuando el Presidente Aguirre Cerda viajó a inaugurar la Radio Estación, Gaymer le informó de un muchacho que se mostraba muy hábil e inteligente, y que ellos lo estaban alfabetizando. El Presidente lo apadrinó y lo bautizaron: Pedro como el Presidente, Lautaro por sus congéneres araucanos, Edén por la localidad y Wellington, por la localidad. Lo enviaron a Punta Arenas al Liceo Don Bosco donde completó su enseñanza media, ingresando luego a la Escuela de Especialidades, donde egresó con la especialidad de mecánico. En Santiago se casó con una enfermera y se fue trasladado al Grupo N° 6 en Punta Arenas, donde al tiempo se separó de su esposa. Después de ello sirvió en la Posta de Puerto Edén, en donde tuvo una relación con una mujer indígena; un día salieron a navegar en una canoa, junto a unos familiares y no regresaron nunca más, quizás arrastrados por las grandes tempestades comunes en el lugar.

Esta ayuda médica a la comunidad se fue entregando en muchas partes del territorio, generalmente zonas aisladas sin fácil acceso a niveles de Salud, incluso primarios. En 1940 el Comandante Carlos Abel voló a Puerto Aysén en un Arado Ar-95 de la Base de Quintero,

llevando medicinas salvadoras para una epidemia de escarlatina en la región. En 1954 el Presidente Ibáñez dispuso que la Fuerza Aérea estableciera un servicio a Juan Fernández con los Catalina del Grupo N° 2, para regularizar los numerosos vuelos similares con apoyo médico que había hecho esa unidad. Algunos de estos vuelos se realizaban con evidente peligro para las tripulaciones, como el del Capitán de Bandada Alfredo Aguilar Z. (ex Manu-tara) que el 17 de enero de 1952 logró amarizar en medio de una fuerte tormenta eléctrica, logrando evacuar a cuatro enfermos graves que requerían atención de urgencia en el continente. Cuando falleció en 1954 en un lamentable accidente en El Bosque, los isleños agradecidos le erigieron un monolito con una placa recordatoria. En la década siguiente se mantuvo este apoyo, esta vez con Grumman HU-16B Albatros, en reemplazo de los Catalina.

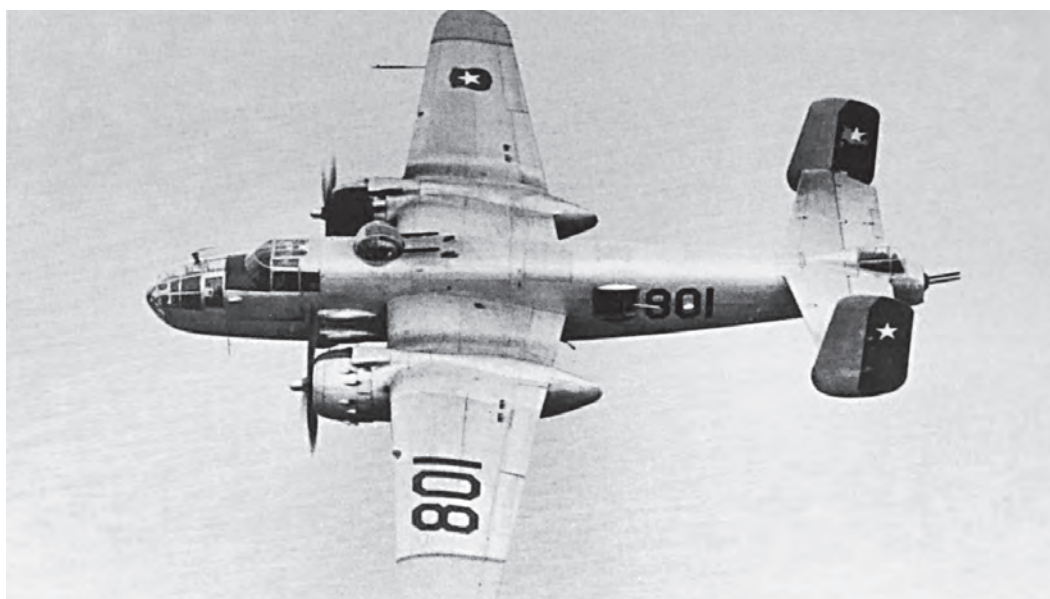
El 17 de septiembre de 1956 tres Catalina viajaron a Balmaceda, Lago Cochrane, Alto Palena y Futaleufú, con médicos, dentistas, matronas, enfermeras, en un anticipo de lo que décadas más tarde serían los Operativos Médicos. Llevaban medicamentos, equipos de rayos X, ropa, alimentos y obsequios. Ese mismo día los tres anfibios realizaron vuelos conmemorativos de las Fiestas Patrias en Quellón, Chaitén y Castro, lo que repitieron al día siguiente, aterrizando en Futaleufú y Balmaceda, sin lograrlo en Alto Palena por lo reducido de la pista. La entusiasta reacción de los habitantes dio pie para que el Grupo N° 5 recibiera la misión de efectuar “vuelos de soberanía” todos los primeros lunes de cada mes para atender con médicos, dentistas y personal de Sanidad a los integrantes FACH destinados en aeródromos del interior, como también a los pobladores civiles. Esta verdadera “ronda médica”, que podía llevar también a autoridades y funcionarios públicos, duraba alrededor de diez días y servía además para abastecer a estas postas aéreas. Reforzando este programa, el Comandante en Jefe General Barros Ortíz dispuso la adquisición de cinco bimotores Beechcraft Twin Bonanza y dos Cessna 182 para el Grupo N° 5, que los recibió el 19 de noviembre de 1956, y le ordenó al Grupo N° 2 mantener un Catalina permanente en Chamiza para atender poblados insulares. Más al norte, dos aviones Cessna L-19 volaron en septiembre de 1957 con un médico, un dentista y un enfermero a Isla Mocha para prestar atención médica a su población, que ascendía a 648 personas, repitiéndose posteriormente estos vuelos, a cargo del Grupo N° 3, en Temuco.

El prolífico mando del General Yazigi como Director de Sanidad culminó el 20 de enero de 1961, entregándolo al Coronel Marcial Baeza. Junto con el General Agustín Inostroza, estos tres destacados médicos le dieron forma y una base sólida a un sistema de medicina de aviación que se ha distinguido por su calidad y entrega, tanto a la dotación como a la comunidad.



El General Raúl Yazigi durante una entrevista en 1960. Aparte de su función como director del Hospital FACH, tuvo una prolífica carrera facultativa, siendo presidente de la Sociedad de la Alergia, publicando más de sesenta artículos académicos de medicina. (Museo Histórico Nacional)





## 6. La huella del B-25 Mitchell.

Este aparato fue considerado en su tiempo uno de los mejores del tipo bombardero medio de los que operaron durante la Segunda Guerra Mundial. Le fue asignado su nombre en memoria de William “Billy” Mitchell, un piloto del Ejército norteamericano que en la década de los 1920s luchó por potenciar el arma aérea, al punto de ser juzgado por insubordinación. Nombrado Jefe del Servicio Aéreo en marzo de 1919, postulaba que el Poder Aéreo llegaría a ser predominante en la guerra y que por ello debía ser unido enteramente en una Fuerza Aérea independiente, en igualdad con el Ejército y con la Armada. Las pruebas que se hicieron en 1921/1923, de aviones hundiendo efectivamente navíos de guerra, le hicieron expresar críticas a las autoridades por su nula reacción ante sus planteamientos. Esto le costó ser degradado a Coronel en 1925 y a desempeñar un mando de menor nivel del que tenía. Poco después, el accidente de un dirigible lo motivó a responsabilizar del mismo, en graves términos, a los Departamentos de Guerra y de Marina, por lo cual en diciembre de 1925 un Consejo de Guerra lo juzgó y condenó por insubordinación, terminando su carrera militar. Los detalles de toda esta situación están consignados como uno de los Apéndices al Tomo Segundo de esta obra, páginas XVII al XXI.

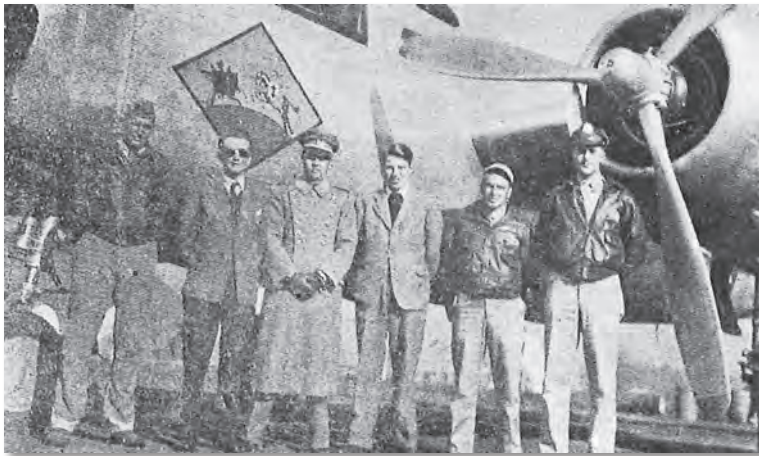
Previamente, entre los años 1923 y 1924, Mitchell había realizado una prolongada gira visitando unidades en Hawai y Asia. A su regreso, entregó un extenso informe de 324 páginas, dentro del cual su conclusión principal fue que en la próxima guerra de Estados Unidos uno de sus enemigos sería Japón y que uno de los lugares amenazados iba a ser Hawái. Otros estrategas militares coincidían en ello, pero estimaban muy improbable lo de Hawái por su lejanía como centros de materias primas que necesitaba Japón. Mitchell postuló, sin embargo, que los japoneses tomarían la iniciativa, a través de un ataque sorpresivo sobre Pearl Harbor, mediante bombardeo aéreo, en la mañana de un domingo. A las 08:00 del domingo 7 de diciembre de 1941 –diecisiete años después del informe- la primera bomba japonesa cayó en la Isla Ford, en Pearl Harbor... Como ironía del destino, fueron precisamente 16 B-25 “Mitchell”, embarcados inéditamente en un portaaviones, el “Hornet”, los que, en represalia por este ataque, realizaron el famoso “Raid a Tokio” el 18 de abril de 1942, logrando su propósito de hacer sentir al enemigo que no estaba seguro en su casa. Mitchell no pudo ver cumplida su profecía por cuanto había fallecido en 1936.

En el caso de Chile, pese a que este avión tuvo una vida relativamente corta en el inventario institucional (ocho años), dejó sin embargo una huella importante en la capacidad operativa y en el desarrollo profesional tanto de sus tripulaciones como del personal encargado de su apoyo terrestre. Entre otros hitos, fue uno de los pilares que sustentaron a la Base Aérea de Quintero como el principal bastión operativo institucional a fines de los 1940s y, poco después, en 1955, constituyeron la primera dotación de combate de la recién inaugurada Base Aérea de Cerro Moreno en Antofagasta.

Su permanencia en Chile se remonta a principios de esa década. Hay antecedentes de una “Misión Naval Geodésica en Chile” por cuenta de la US Navy, que se componía de tres PBJ-1 Mitchell (versión naval del B-25), un PBY-5 Catalina, un bimotor de transporte y un monomotor de enlace, que operaba desde un hangar separado en Los Cerrillos. Su finalidad oficial era realizar mediciones geomagnéticas a lo largo de nuestro país, pero de acuerdo con las condiciones de guerra imperantes, era en realidad una unidad antisubmarina encubierta y sus aeronaves contaban con todo el armamento necesario y sus tripulaciones estaban entrenadas para dicho tipo de combate.

En paralelo, otros aviones norteamericanos volaban en Chile, pero con una labor diferente. En junio de 1943, se hizo una demostración a la prensa de los recién llegados aviones Lockheed “Vega Ventura” PV-1P que constituían la llamada “Misión Aérea Fotográfica Norteamericana”, al mando del Capitán Raymond Chase, en el marco de un convenio con la Corporación de Fomento de la Producción - CORFO, para efectuar en conjunto con el Instituto Geográfico Militar, un levantamiento del plano fotogramétrico del territorio nacional. Este trabajo se orientaba a elaborar mapas de lugares costeros que pudieran a futuro ser puertos estratégicos de interés militar. En forma no declarada pero eficaz, colaboraban con el nuevo Comando Costanero (1943) sobrevolando constantemente extensas zonas del litoral para detectar posibles presencias de submarinos del Eje.

El modelo PV-1P era una versión especial de este bombardero, al que se había equipado para reconocimiento fotográfico, con tres cámaras, una puesta horizontal y las otras dos oblicuas, que, al ser accionadas simultáneamente y sincronizadas con la velocidad y la altitud del avión, fotografiaban de horizonte a horizonte. Los aviones tenían una autonomía de vuelo de más de 10 horas y volaban a alturas superiores a los 7.000 metros, para escapar de las turbulencias de las primeras capas de la atmósfera. Toda la tripulación usaba sistemas especiales de oxígeno y trajes especiales para soportar las temperaturas cercanas a los 22 grados bajo cero. El 16 de octubre de 1944 la Fuerza Aérea de Chile expidió los títulos de “Piloto Honorario” a los oficiales tripulantes de esta misión, confirmando así oficialmente su presencia en Chile, como lo muestran las fotografías en el N° 159 de la revista “Chile Aéreo”, octubre de ese año.



Tripulación del Escuadrón Cartografía Fotográfica N° 91 de la USAAF, de izquierda a derecha Sargento “Buck” Beatly, Capitán Murry Scholl, Capitán FACH Sr. Jiménez, Teniente Custer, Sargento Paul Nice y Teniente Peton Jacobsen. (Chile Aéreo)

El trabajo del levantamiento se realizó hasta el año 1945, con vistas fotogramétricas de todo el territorio desde Arica hasta el Cabo de Hornos y desde la costa pacífica hasta la Cordillera de los Andes. Estas imágenes, sumadas a las que se obtuvieron en dos campañas posteriores en 1954 y 1961, dieron un total de 79.900 fotografías aéreas cuyos rollos con negativos y fotos quedaron en poder del Instituto Geográfico Militar para renovar la cartografía nacional. Durante este lapso, el Capitán de Bandada Juan Soler Manfredini, recién egresado como Ingeniero Politécnico con mención en Geodesia, elaboró e impulsó a partir de 1956 un proyecto para la creación de una organización especializada dentro de la Fuerza Aérea, para dedicarse a esta labor. Su visionario proyecto fructificó posteriormente con la dictación de la Ley N° 15.284 del 25 de septiembre de 1963 que estableció la “Organización y funciones del Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile”.

Uno de los North American F-10, versión de reconocimiento del B-25D Mitchell, del Escuadrón de Cartografía Fotográfica N° 91 de la USAAF, operando en el aeropuerto Los Cerrillos en 1944. Estos aviones estaban equipados con cámaras Trimetrogon K-17 montadas en los blisters de la nariz. Las cámaras K-17 podían equiparse con lentes de distancia focal de 6 pulgadas f/6.3, 12 pulgadas f/5 o 24 pulgadas f/6. (Chile Aéreo)



No fue sino hasta finalizada la IIGM que nuestro país recibió sus primeros B-25J, en una cuota asignada de doce máquinas, que se completó en julio de 1946, por cuanto antes de esa fecha, algunos de ellos todavía de la USAAF y casi nuevos, ya estaban operando en Quintero, aunque fueron transferidos posteriormente en forma oficial. El 11 de julio de 1946 comenzó sus actividades el llamado “Grupo de Instrucción”, a cargo del Comandante de Escuadrilla David Bobadilla Riquelme, formado por oficiales y suboficiales de la MANA comandados por el Teniente Coronel Wilson T. Jones, para realizar dos Cursos: uno para los bimotores B-25J y el otro para los monomotores P-47D.

Los primeros doce North American B-25J Mitchell de la MANA operando en la Base Aérea de Quintero, once de estos aviones pasarían a la FACH, operando como una escuadrilla de bombardeo del Grupo de Aviación N° 2 y luego al Grupo de Bombardeo Pesado N° 1 que más tarde sería denominado Grupo de Aviación N° 8. (MNAE)



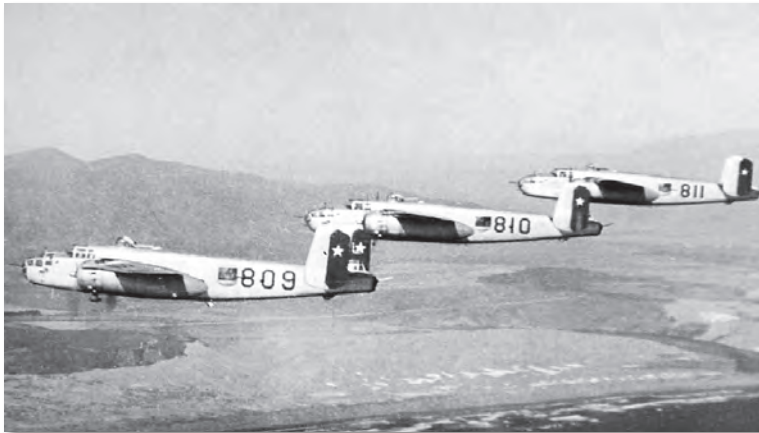
La operación de este Grupo le imprimió una febril actividad a esta base, comandada por el Comandante de Escuadrilla Alfonso Lizasoain Henríquez, ya que convocó a casi 200 oficiales y suboficiales de la FACH. El aporte de los Tenientes Ricardo Ortega Fredes y Diego Aracena González, que además tradujeron los manuales de pilotaje, le dio mayor expedición al proceso. Este curso terminó el 24 de enero de 1947 con la entrega de los respectivos títulos para pilotos y especialistas, de los cuales 24 oficiales se graduaron como pilotos de B-25J, otros 12 aprobaron el curso de bombardeo con la mira Norden y 23 mecánicos quedaron capacitados para el mantenimiento de estos bimotores. Durante el curso, solo se produjeron dos novedades: el 21 de octubre el B-25J N° 44-30428 se accidentó en la Base quedando irrecuperable, por lo que el inventario se redujo a once máquinas y el 14 de diciembre, el Subteniente Jorge Figueroa Gutiérrez tuvo una emergencia fatal a bordo del P-47 N° 45-49410, en el sector de Popeta, Melipilla.

Finalizada esta instrucción, se produjo una especie de vacío decisional que iba a repercutir en la vida útil de este material en Chile. En efecto, el gobierno norteamericano ofreció venderle a la Fuerza Aérea los once aviones, que todavía operaban con números de series y escudos de la USAAF, a un precio que ascendía al 10% de su valor, oferta que no fue aceptada porque esta adquisición no estaba contemplada. En consecuencia, los oficiales y personal que habían realizado su instrucción regresaron a sus respectivas Unidades, permaneciendo en Quintero solamente el personal adscrito a ella. Los B-25J quedaron estacionados a la intemperie y sin actividad de vuelo

ni mayor mantenimiento, a la espera de una decisión del gobierno norteamericano, ya fuera de lograr convencer a la FACH de su compra o de reasignarlos a otro país sudamericano según el Programa ARP (American Republics Project).

El 7 de marzo de 1947, cumplido un mes de inactividad, el Alto Mando ratificó su decisión de no adquirirlos por no disponer de los recursos para hacerlo al contado, modalidad a la que los norteamericanos se negaron de plano por meses. Finalmente, en julio pareció llegarse a un acuerdo y se designó una comisión de ingenieros para que informara del estado de los aviones, estacionados en Quintero ya por cinco meses sin mantenimiento en ambiente salino, condiciones nefastas para su conservación. El informe respectivo reportó oxidaciones serias en el recubrimiento metálico y en el armamento de casi todos los aviones. En los pocos vuelos que se hicieron se presentaron fallas en los sistemas hidráulicos y en el encendido de los motores. Lo más alarmante fue detectar oxidaciones en la unión de las alas con el centro plano en dos aeronaves.

No obstante, estas novedades, finalmente los 11 aviones fueron incorporados al inventario institucional a comienzos de octubre de 1947. Terminaban así cerca de ocho meses de inactividad y había que sacarlos a vuelo y reentrenar a todo el personal relacionado con ellos. Lo primero fue convocar a todos los mecánicos para efectuar una inspección de 100 horas y recibir un breve curso de actualización por parte del personal USAAF. La siguiente etapa consistió en los respectivos vuelos de prueba, con tripulaciones chilenas ya reentrenadas, aunque siempre acompañadas por un jefe de tripulación estadounidense. Todas estas actividades fueron supervisadas estrechamente por el oficial de operaciones y entrenamiento, Teniente Coronel Albert T. Fahy, en ese momento segundo jefe de la MANA. Con esto, los B-25J comenzaron a operar efectivamente como parte de la flota FACH en noviembre de 1947. Los Mitchell muy pronto comenzaron a demostrar sus condiciones, como fue el apoyo aéreo a un ejercicio de desembarco de la Armada en la localidad de Ventanas, en diciembre de 1947, en que cuatro aparatos proporcionaron cobertura aérea suficiente para asegurar la cabeza de playa a los infantes de Marina.



Formación de bombarderos North American B-25J Mitchell de la FACH. Estos aviones operarían por nueve años en la Base Aérea de Quintero y los últimos tres en la Base Aérea Cerro Moreno como dotación del Grupo de Aviación N° 8. (MNAE)

Inicialmente, operaron como una Escuadrilla de Bombardeo dependiente del Grupo N° 2, hasta que el 19 de mayo de 1948 se creó el Grupo de Bombardeo Pesado N° 1 (GBP N° 1), el cual quedó al mando del Comandante de Escuadrilla Fernando Rojas Ortega y que, a fines de 1949, pasaría a denominarse Grupo N° 8. Dada su naturaleza se numeraron en la serie 800 reservada para los bombarderos, asignándoles desde el 801 al 811. La Base Aérea de Quintero pasó así a ser el principal centro operativo de combate de la época, en cantidad y diversidad de aviones, por cuanto albergaba AT-6, N3N, OS2U-3, PBY-5, PBY-5A, OA-10A, a los que se sumaron los P-47 y los B-25J.

Además de sus labores específicas, los Mitchell cumplieron también tareas de apoyo a la comunidad. La Dirección de Riego del Ministerio de Obras Públicas decidió experimentar la estimulación de nubes de desarrollo vertical (cúmulos) con hielo seco, para provocar lluvias artificiales, como una forma de paliar el crónico déficit hídrico de esa zona. Se habilitó un B-25 para ello, el cual al mando del Comandante de Escuadrilla Roberto Araos Tapia, guiado por el meteorólogo Millán Toro Rojas realizó alrededor de cuarenta vuelos, encontrando nubes apropiadas solamente en quince oportunidades. De ellas solamente en tres ocasiones las nubes precipitaron,

por lo que finalmente se desistió del proyecto. Esta misma idea volvió a intentarse años más tarde, en la década de los 1960s, con un North American T-6 del Grupo N° 1 (Alto Hospicio), operando desde Arica hacia la zona altiplánica, sin registrar mejores resultados.

A pocos meses de su creación, el GBP N° 1 tuvo su primera pérdida. El 6 de agosto de 1948 y mientras efectuaba un vuelo de prueba tras una revisión normal de 25 horas, el B-25J N° 802 cayó inesperadamente al mar en el sector Punta de Lobos, frente a Quintay, falleciendo el piloto Teniente Mario Camus Orrego, el Comandante de Escuadrilla Ingeniero Enrique Boissier B. y el mecánico Cabo 1° Raúl Garay V. No se pudo determinar las causas de este accidente, por lo cual se dejó todo este material fuera de vuelo y una comisión de tres oficiales ingenieros hizo una completa revisión de un avión elegido al azar, para conocer su estado de eventual deterioro luego de nueve meses de operación como parte de la flota. El elegido fue el N° 808, construido en 1945 y que acumulaba 169.3 horas de servicio en la FACH. Desarmado casi totalmente se observaron principios de oxidación en toda su estructura, tales como recubrimientos, tornillos de fijación, articulaciones, perfiles de amarre de alas, uniones al centro plano, portales de bombas, comando de alerones, además de la urgente necesidad de reapretar gran cantidad de pernos. Solo los cables de control y los sistemas eléctricos no presentaron novedades. Se comenzó entonces con labores correctivas de mantenimiento en forma escalonada, incluyendo un baño de cobertura zinc-cromato a todas las partes susceptibles de oxidación.

El Grupo prosiguió sus actividades, ahora con solo diez aviones en su inventario. Entre los días 5 al 15 de noviembre de 1948 participó con cinco bombarderos junto a material AT-6, AT-11, P-47 y C-47 de otras Unidades, en maniobras en Antofagasta, operando en la todavía inconclusa Base de Cerro Moreno y sus alrededores, durante las cuales utilizó 100 bombas y 4.000 tiros de munición .50. Al mes siguiente volvió a demostrar sus capacidades bélicas, esta vez en Ventanas, en el marco del Ejercicio Final Conjunto de las Fuerzas Armadas. Con cinco bombarderos, se prestó apoyo a la Escuadra activa en alta mar y se batieron las defensas costeras para facilitar el desembarco de las tropas del Regimiento “Maipo”.

Iniciando su tercer año institucional, los B-25J realizaron un ataque a un navío supuestamente enemigo, que, para el caso, era el vapor “Aconcagua” que se encontraba varado al sur de Punta Morguilla. Un elemento formado por los N° 803 y 806, liderado por el Comandante de Escuadrilla Alfredo Lavín Ramírez concretó el ataque, pero sin resultados apreciables por cuanto la nave se encontraba semienterrada en un banco de arena y el oleaje continuo la cubría a la vista.

A pesar del esfuerzo de sus dotaciones, paulatinamente comenzó el desgaste de los aviones por los factores negativos señalados anteriormente y fue así como, durante ese año 1949 se mantuvo solamente un promedio de cinco aparatos en la línea de vuelo, de los diez que integraban su inventario. Durante ese año se concretó también el cambio de denominación de la unidad, pasando a ser el Grupo de Aviación N° 8 que mantiene hasta la actualidad.

Dos nuevos percances redujeron el inventario a ocho aviones. El 12 de abril de 1950 el N° 810 tuvo falla del motor derecho durante la carrera de despegue, obligando al piloto Teniente 1° Jorge Vega Penjean, a aplicar freno izquierdo en forma brusca que, dada la velocidad alcanzada, provocó el reventón de ese neumático. Tanto el piloto como el mecánico, Cabo 1° Ernesto Campos A. resultaron ilesos pero el avión terminó con el fuselaje deformado y la nariz destrozada, no pudiendo recuperarse. Solo dos meses después, el 27 de junio, el N° 804 aterrizó de emergencia por falla en el tren, sufriendo graves daños estructurales. Los pilotos, Subtenientes Humberto Ramírez G. y René Quezada M. y el mecánico Cabo 1° Vicente Sáez salvaron indemnes. No habiendo posibilidad de recuperación, el avión recibió su baja.

Al terminar ese año 1950, los B-25J tuvieron oportunidad de presentarse en dos ocasiones frente al Presidente de la República Gabriel González Videla. La primera fue en noviembre, durante el ejercicio final de tiro de la Escuadra, en que el Mandatario, a bordo del acorazado “Almirante Latorre” pudo ver a los aviones en horquillamiento artillero (tiro centrado) hacia un blanco remolcado y luego en defensa antiaérea de los buques, con sus respectivas piezas de artillería. La segunda vez fue en la Revista final de instrucción de la Fuerza Aérea, realizada en Quintero el

22 de diciembre, en que estos aviones hicieron bombardeo de precisión sobre un blanco flotante dispuesto en la bahía. A ellos se sumaron las eficientes demostraciones realizadas por los AT-11, P-47, PBV-5A y OS2U-3. Es dable pensar que estas demostraciones del nivel profesional alcanzado por la Institución contribuyeron a una predisposición positiva del Presidente para que, cuando a fines de diciembre el Comandante en Jefe, General Aurelio Celedón Palma y el Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer le presentaron el proyecto del primer vuelo a Isla de Pascua, le diera su autorización final y se fijara prestamente su ejecución para el mes siguiente. Otro factor que influyó en esta autorización, como lo reconoce el propio ex-Mandatario en sus Memorias, fue la confianza que le merecía el General Celedón a quien conocía cercanamente desde comienzos de esa década, cuando se desempeñó como Embajador de Chile en Brasil y el entonces Comandante Celedón fue su Agregado Aéreo. Como otra muestra de esa confianza, se recordará que el propio González Videla cuando asumió la Presidencia, nombró Comandante en Jefe al General Celedón, en el cual lo mantuvo durante todo su gobierno, finalizando ambos en sus respectivos cargos el mismo día, el 4 de noviembre de 1952.

Durante los tres años siguientes del B-25J en la Fuerza Aérea, se mantuvo un promedio mensual máximo de cinco aviones en vuelo de los ocho de inventario. En junio, el Comando de Unidades informaba a la Comandancia en Jefe que los aviones estaban muy cerca de llegar al límite de sus servicios y que en algunos casos seguían operando porque la fábrica había autorizado un 25% adicional de uso de los motores. Incluso uno de ellos, el 808, había comenzado a ser canibalizado por falta de repuestos en el stock. Para los ejercicios finales de la Armada en ese año, apenas pudo enviarse dos bombarderos, pero con la condición de no operar a más de 50 millas de la Base.



Práctica de bombardeo sobre el polígono de la Base Aérea de Quintero efectuada por los bombarderos North American B-25J Mitchell de la FACH. Estos bombarderos tenían la famosa mira Norden, que les permitía realizar bombardeos de precisión desde altitudes medias.(MNAE)

No fue mejor la situación en 1953 en que, pese a las limitaciones logísticas, se pudo realizar un curso de Artilleros Aéreos, a cargo del Teniente Erwin Schulz Uribe quien, junto con otros oficiales y especialistas, logró habilitar un B-25J como avión manguero. Comenzó así, en paralelo, la instrucción. Por una parte, a las tripulaciones, para la operación de la aeronave en esta nueva función, en que la principal dificultad residió en controlar el sistema bota manga, y que quedó en pleno funcionamiento en octubre. Por otra parte, se impartió instrucción terrestre a doce entusiastas mecánicos de aviación tripulantes, que aprendieron a dominar las ametralladoras del avión, tanto las de las torretas dorsal y cola, como de las laterales y cintura (blister). El doctrinal incluyó también aprobar un riguroso examen en el cual, con la vista vendada, debían desarmar y volver a armar el armamento hasta dejarlo listo para disparar. Finalmente, toda esta instrucción se examinó en sucesivos vuelos para repeler el ataque de “cazas”, lo que se comprobaba posteriormente en tierra analizando las perforaciones en la manga remolcada que habían dejado los proyectiles previamente pintados para su identificación. El 29 de diciembre de 1953 los doce participantes recibieron del Comandante de Unidades, General de Brigada Aérea Washington Silva Escobar, sus diplomas que los acreditaban con el novedoso título de “Artilleros Aéreos”.

Por esta época se les estampó a estos bombarderos una singular insignia consistente en un cóndor sosteniendo una bomba en actitud de picada. Este nuevo emblema, de autor desconocido, se puede observar en fotografías de ese período de los aviones del Grupo N° 8 y fue la insignia que finalmente adoptó dicha unidad luego de su asentamiento en Cerro Moreno, que posteriormente cambió a la de una bomba alada de color negro sobre fondo amarillo, cayendo en vertical, sobre la cual estaba intercalado el número 8.

A principios de mayo de 1954 asumió la Comandancia del Grupo el Comandante de Escuadrilla Carlos Guerraty Villalobos. Como presagio ominoso de su recién asumido mando, al mes siguiente y mientras efectuaba su primer “solo”, sufrió el incendio de un motor y debió aterrizar de emergencia, aunque sin daños. Los incidentes de vuelo continuaron, por fatiga de material o fallas hidráulicas, incluso el atasco de una bomba que no pudo zafarse hasta aterrizar con ella. Estas condiciones determinaron que el Alto Mando determinara que, al trasladarse el Grupo a su nuevo asentamiento en la nueva Base Cerro Moreno, en Antofagasta, solo lo hiciera con material AT-11 y D-18S. Para los B-25J se planteó un proyecto de reconvertirlos en aviones multipropósito, ya fuera fotogramétricos, correo, cargueros o transporte de autoridades. Esto demandaba una revisión mayor que haría la entidad nacional FANAERO, la cual intentó asociarse para ello con la TEMCO Aircraft Co., pero el bajo volumen de trabajo proyectado, como también problemas técnicos y presupuestarios, no lo hicieron factible.

Finalmente, cambiando la determinación anterior, los tres B-25J que estaban en mejores condiciones fueron sometidos a una acuciosa revisión General en la Maestranza Central, donde además se pintaron enteramente de color aluminio. Hecho esto, el 6 de enero de 1955 los tres bombarderos, los números 806, 808 y 811, se trasladaron en vuelo a Cerro Moreno, culminando así sus ocho años de servicio en Quintero. En esta última etapa de su vida activa, prestaron un valioso servicio sirviendo en cursos de vuelo y de instrumentos a las tripulaciones que poco más adelante, tripularían a los nuevos B-26 “Invader” que, pese a ser más modernos, no contaban con entrenadores doble comando.

Los últimos B-25J Mitchell del Grupo de Aviación N° 8, estacionados a fueros de la Maestranza de la Base Aérea el Bosque, esperando ser trasladados en vuelo a la recientemente habilitada Base Aérea Cerro Moreno en Antofagasta, en donde operarían por un breve tiempo, dando paso a los Douglas A-26 Invader. (MNAE)

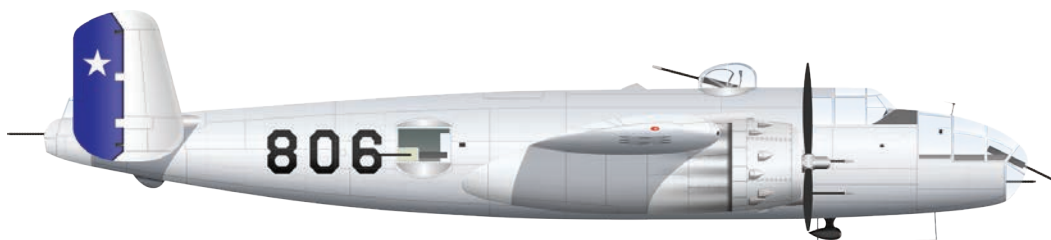


El último Mitchell que se accidentó fue el N° 806, el 22 de mayo de 1956, al mando del Capitán de Bandada Erwin Schulz Uribe, que, debido a una falla de la rueda de nariz, aterrizó de emergencia con el consiguiente daño. En cuanto a los restantes, el 809 había sido trasladado a El Bosque para apoyar las funciones docentes de la Escuela de Especialidades y el 811 estuvo operando un tiempo como fotogramétrico, antes de ser retirados del servicio. Tanto el 806 como el 811 fueron dados de baja el 21 de agosto de 1956 y destruidos en polígono durante prácticas de bombardeo. El 809, último de su clase en Chile, fue finalmente eliminado del inventario y desmantelado.

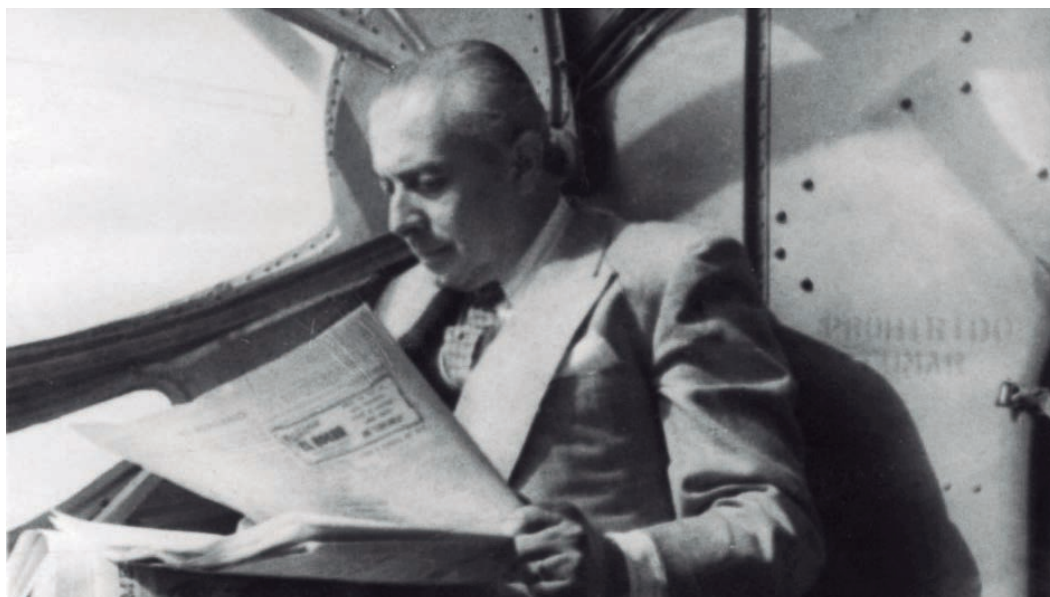
Culminaron así los servicios de este avión, que en su relativamente breve trayectoria y por sobre las dificultades materiales, prestó un gran servicio tanto en las tareas propias de su tipo que pudo cumplir, como en la formación de tripulaciones y equipos técnicos que operarían la siguiente generación de bombarderos.

## North American B-25J Mitchell

North American B-25J Mitchell N° 806, Grupo de Aviación N° 8  
Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1956







## 7. El Presidente González Videla. Primeras Bases y vuelos Antárticos.

El Presidente Gabriel González Videla merece una especial mención porque durante su mandato, ocurrieron hechos significativos en la historia institucional, de los cuales incluso fue protagonista de algunos, como fue sin duda el más significativo, su presencia en el continente antártico, siendo el primer mandatario chileno y a nivel mundial, en hacerlo. No es menor tampoco la validación que hizo del medio aéreo como el más expedito y moderno para comunicarse físicamente, dando ejemplo desde su alto cargo, de esta solución que estaba ofreciendo la modernidad a las necesidades de comunicación, no solo de altos ejecutivos sino también del ciudadano común. El “Canela”, avión de la Fuerza Aérea para su uso exclusivo, comenzó a constituir una suerte de símil de lo que en esos tiempos era el “Flecha del Sur”, un tren moderno que desde su introducción en 1940 salía de la estación Mapocho a las 07:00 hrs. y llegaba a Puerto Montt a las 00:20 horas, convirtiéndose en un medio veloz que en la imaginación popular le hacía honor a su nombre.

González Videla era nacido en La Serena en noviembre de 1898, el mayor de 18 hermanos. Cumplió su Servicio Militar en una unidad de artillería del Ejército y después de terminado, fue movilizado como oficial de reserva en 1920, participando en la llamada “guerra de don Ladislao”, en la que por primera vez la Aviación Militar destacó una escuadrilla en pie de guerra, enviándola hacia la Zona Norte, al mando del Capitán Sócrates Aguirre (Tomo I, pág. 162-5). En 1915 había ingresado al Partido Radical, en 1922 se recibió de abogado en la Universidad de Chile y fue secretario del Director de La Nación, Carlos Dávila, tomando contacto más cercano con el mundo político. En 1923 se inició como masón en la logia “Luz y esperanza”. Fue Diputado en tres períodos, llegando a presidir la cámara respectiva; senador por un período y embajador de Chile en Francia, Luxemburgo, Bélgica, Portugal y Brasil. Integró la delegación chilena a la Conferencia de San Francisco, que dio como resultado la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Entre otras Empresas o sociedades, fue Presidente de la Línea Aérea Nacional - LAN Chile. Al fallecer Juan Antonio Ríos en el ejercicio de su cargo de Presidente de la República en junio de 1946, González Videla triunfó en la respectiva elección, asumiendo el 3 de noviembre de ese mismo año, cargo que desempeñó hasta el fin de su período constitucional en noviembre de 1952, en que le correspondió entregarlo a Carlos Ibáñez del Campo.

Entre las autoridades que le correspondió nombrar estaba el cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que recayó en el Comodoro del Aire Oscar Herreros Walker, el cual asumió en octubre de 1946 y permaneció prácticamente solo un año hasta acogerse a retiro en noviembre de 1947. El General Herreros había pertenecido al Ejército y al crearse la Fuerza Aérea en 1930, formó parte de su primera dotación con el grado de Capitán de Bandada. Oficial de Estado

Mayor, fue Secretario de la Comandancia en Jefe, Director de la Escuela de Aviación, Director de Aeronáutica, Director de los Servicios, Comandante de la Iª Brigada Aérea, Jefe del Estado Mayor, Jefe de la Misión Aérea en Washington y Director de Establecimientos de Instrucción, puesto que desempeñaba al momento de ser nombrado Comandante en Jefe. Lo unía una antigua amistad con el Presidente González Videla desde los tiempos en que ambos eran alumnos del Liceo de La Serena, pero esta amistad no fue suficiente para impedir su retiro anticipado, por razones que se explican en el punto 8 siguiente, de este Capítulo.

Le sucedió en el cargo el General de Brigada Aérea Aurelio Celedón Palma, quien asumió el 20 de noviembre de 1947, ascendiendo a General del Aire el 6 de enero de 1948, quien permanecería en sus funciones hasta el último día del mandato del gobernante, acogiéndose a retiro el 4 de noviembre de 1952.

Durante la gestión de mando del General Celedón, se materializaron dos hechos de enorme proyección histórica para la República de Chile, en los cuales tuvo participación directa el Presidente González Videla: su viaje al territorio antártico en febrero de 1948 y su apoyo personal al vuelo del Catalina “Manu-tara” a Isla de Pascua, en enero de 1951. Este último se trata en el Capítulo siguiente, por lo que ahora se profundizará en los comienzos de la Fuerza Aérea en la Antártica.

El viaje presidencial a la Antártica tenía un fondo y una proyección netamente internacional. El Presidente Aguirre Cerda había dado un paso sin precedentes al firmar el Decreto Supremo N° 1.747 del 6 de noviembre de 1940, que fijaba los meridianos que contenían un casquete antártico que llegaba hasta el Polo Sur, declarándolo bajo la soberanía chilena, lo que significa un territorio de aproximadamente 1.250.000 kilómetros cuadrados, que abarca parte del Mar de Wedell, desde el meridiano 53° Oeste, la península llamada Tierra de O’Higgins y todas las islas hacia el oeste; y todas las tierras hasta el Polo Sur. Sin embargo, posteriormente este acto no había sido seguido por acciones materiales para hacerlo efectivo, particularmente ante la comunidad internacional, en la que otros estados reclamaban también soberanía en el continente blanco. Esto era mayormente sensible para Chile dado que el sector de mayor conflicto en este sentido es la zona de la península antártica y las Islas Shetland, área en que se sobreponen las reclamaciones de Argentina, Chile y el Reino Unido. De allí entonces que resultaba cada vez más indispensable mostrar una presencia física y permanente en nuestra área reclamada.

El recién asumido Presidente González Videla (3 noviembre 1946) encomendó entonces a la Armada establecer la primera base chilena en la Antártica, lo que se concretó con notable rapidez tres meses después. Cabe señalar que esta era una iniciativa que se venía trabajando entre los Ministerios de Relaciones Exteriores y el de Defensa Nacional, bajo el gobierno del Presidente Ríos y que, al fallecer éste, la mantuvo el Vicepresidente Alfredo Duhalde. En enero de 1947 zarpó de Valparaíso la Primera Expedición Antártica, formada por la fragata “Iquique” y el transporte “Angamos” a cargo del Comodoro Federico Guesalaga Toro, quien logró la construcción de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica “Soberanía” a cargo de la Armada de Chile, en la Isla Greenwich del archipiélago de las Shetland del Sur, que se inauguró el 6 de febrero de 1947 y que al año siguiente cambió su nombre por el de “Capitán Arturo Prat”.

En esta Expedición viajó un contingente de 14 integrantes de la Fuerza Aérea al mando del Comandante de Escuadrilla Enrique Byers Del Campo, además del avión Vought Sikorsky “Kingfisher” N° 308 y el combustible necesario para efectuar varios vuelos de exploración. En Punta Arenas quedaron dos anfibia Catalina en previsión de cualquier contingencia que afectara a la Expedición. Fue así entonces que a las 16:03 del día 15 de febrero de 1947 el Teniente 1° Arturo Parodi Alister inició lo que era el primer vuelo chileno en la Antártica, llevando como observador al propio Comandante Byers. El vuelo tuvo una duración de 30 minutos y se centró en Bahía Soberanía, alcanzando también a Isla Decepción. Esta última resultó ser, a la época, un recordatorio más que evidente de la necesidad que había de manifestar la presencia chilena en apoyo de sus derechos en el continente blanco. El embajador Oscar Pinochet De la Barra, que viajó en esta Expedición, recuerda en sus memorias su “decepción” cuando a bordo del transporte “Angamos” llegaron en esa ocasión a Isla Decepción y observaron que ingleses y argentinos ya estaban en ella. El vuelo del Teniente Parodi fue seguido poco después, a las 17:00 horas, por otro esta vez al mando del Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra, acompañado por el Capitán de Bandada Eduardo Iensen Franke (posteriormente Comandante en Jefe 1961-1964).

Hidroavión Vought Sikorsky SO2U3 Kingfisher N° 308 del Grupo de Aviación N° 2 que se convertiría en el primer avión de la FACH en realizar un vuelo exploratorio sobre la Antártica, a los mandos del Teniente 1° Arturo Parodi Alister, el 15 de febrero de 1947. (MNAE)



Primera dotación Antártica de la Armada de Chile, al mando del Teniente 1° Boris Kopaitic O'Neill que en 1947 ocupó la base "Soberanía". También se convirtió en la primera dotación en ser relevada vía aérea. (Colección Museo Histórico Nacional)



Establecida esa primera avanzada, a fines del año siguiente (18 diciembre 1948) zarpó de Valparaíso la Segunda Expedición Antártica, formada por la fragata "Covadonga" y el petrolero "Rancagua", con la misión de instalar una base para el Ejército de Chile, que quedaría a cargo del Capitán Hugo Schmidt Prado y cuya dotación estaba compuesta por el Teniente 1° de Aviación Carlos Toro Mazote Granada, el Teniente de Ingenieros Jorge Araos Ibáñez, el Cabo 2° de Ingenieros José Miguel Landeros Aravena, el Cabo 2° de la Armada Raúl Sura Mesías y el Soldado de Ingenieros Luis Alberto Sabaño. La presencia del Teniente Toro Mazote en esta dotación tenía por propósito recoger experiencias para la instalación de una futura base de la Fuerza Aérea en la Antártica, lo que solo pudo concretarse en la 9ª Campaña Antártica, en la cual se inauguró la Base "Presidente Pedro Aguirre Cerda", en Caleta Péndulo de la Isla Decepción, en las Shetland del Sur, a el 12 de febrero de 1955, la cual resultó destruida totalmente por un terremoto el 4 de diciembre de 1967. Esta Base estaba previsto que llevara el nombre de "Carlos Ibáñez del Campo", el Presidente en ese momento en ejercicio y que había sido el que creó la Fuerza Aérea en 1930, pero el mismo Ibáñez dispuso que se modificara esto, colocándole el nombre del Presidente que había oficializado los derechos antárticos de Chile.

Volviendo a los comienzos, el 18 de febrero de 1948 se inauguró la base del Ejército con el nombre de "General Bernardo O'Higgins" y fue con este propósito que el propio Presidente González Videla viajó a la Antártica, acompañado de la Primera Dama y de sus hijas, además de altas autoridades civiles y uniformadas. Mostraba con ello una expresión evidente no solo del Gobierno, sino del Estado de Chile, permanente y no renunciable, de sus derechos sobre la Antártica lo que se manifestó de allí en adelante, en sucesivas expediciones en que los buques de la Armada de Chile anualmente mantuvieron este vínculo.



El Presidente Gabriel González Videla, junto a su familia y oficiales de las distintas ramas en el día de la inauguración de la base "O'Higgins", el 17 de febrero de 1948. (INACH)

Sin embargo, muy poco tiempo pasó antes que la acción naval se viera reforzada por el medio aéreo. En el verano de 1949 y cuando la dotación de la base "O'Higgins" cumplía su tiempo estipulado de permanencia, los buques no pudieron tener acceso a ellos. La Fuerza Aérea había enviado a la zona en tareas de exploración, a dos aviones Vought Sikorsky, los N° 311 y 314, con los pilotos Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra y Subteniente Rafael Vázquez Reginensi, los cuales se trasladaron primero en vuelo desde Quintero hasta Punta Arenas y allí se embarcaron junto con sus aviones en la flotilla formada por la fragata "Covadonga", el patrullero "Lautaro" y el petrolero "Maipo". Luego de cruzar el Drake, la expedición arribó a Soberanía, pero se encontró imposibilitada de proseguir para efectuar el relevo del personal militar: la generación de hielos flotantes había sido muy intensa y formaban una cortina infranqueable de más de 40 millas de ancho, en las costas occidentales de la Tierra de O'Higgins, que además se movía al influjo de los vientos. Este movimiento generaba canalizos por lo que podría penetrar un buque, pero corriendo el riesgo que, por el mismo movimiento de estos hielos, pudiera quedar atrapado en cualquier momento. Los aviones efectuaron reconocimientos aéreos por cerca de cuatro horas, confirmando que el mar congelado y las masas de hielo hacían imposible el relevo por mar, por lo que se optó por la única salida viable en ese momento: hacerlo con los aviones.



El Kingfisher N° 311 es fotografiado en vuelo desde el Kingfisher N° 314, durante los vuelos para hacer el primer relevo mediante medios aéreos en la Antártica, ante la imposibilidad de que lo hiciera la flota de la Armada. (MNAE)

La flotilla se mantuvo en espera durante trece días, para que amainara la fuerte nevazón, hasta que finalmente las condiciones meteorológicas permitieron el vuelo de los aviones hasta la Base del Ejército, donde en sucesivos vuelos pudieron trasladar a todos sus integrantes, realizando así el primer relevo aéreo de una dotación antártica. Un periódico de la capital resaltó este hecho, diciendo entre otros conceptos:

*Un papel digno del mayor elogio acaba de jugar en la Antártica, la Fuerza Aérea de Chile al relevar por aire al personal de la base “General Bernardo O’Higgins”, en medio de una peligrosa tormenta que hacía imposible hacerlo por mar. Se trata de una hazaña heroica, raramente igualada en el mundo por coraje, intrepidez, audacia y dominio absoluto del terreno, junto con una completa pericia profesional. Dos jóvenes y valerosos pilotos de la FACH, en dos potentes máquinas de nuestra aguerrida aviación, rescataron por el aire en una arriesgada maniobra al personal bloqueado por la nieve. La misión fue cumplida con toda felicidad. Misión realizada silenciosamente, pasando casi inadvertida para la gran mayoría del país, una empresa superior que debe quedar permanentemente grabada en la mente y en el corazón de todos los chilenos.*

Este meritorio logro fue a su vez sucedido en corto plazo, el 28 de diciembre de 1955, por otro aún mayor: la llamada Operación “Skúa” que se fijó como misión realizar, también por primera vez, un vuelo ida y regreso entre Chile continental y la Antártica, específicamente la isla Decepción donde estaba asentada la flamante Base “Presidente Pedro Aguirre Cerda”. Esta idea venía germinando y esbozándose en las mentes de los mismos pilotos que habían efectuado en 1949 el relevo por aire de los integrantes de la base “O’Higgins”.

El Consolidated OA-10A Catalina N° 406 “Skua” del Grupo de Aviación N° 2, estacionado en Los Cerrillos, mientras la tripulación realiza los preparativos para viajar hasta Punta Arenas y posteriormente a la Base Antártica de la FACH, Pedro Aguirre Cerda en la bahía Foster, en un viaje de ida y vuelta. (Colección Hugo Poblete B.)



La tripulación designada para efectuar este vuelo se componía del Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio Iturra como Comandante de la aeronave y jefe de la misión; los capitanes de bandada Rafael Vázquez Reginensi., Sabino Poblete Alay. y Orlando Gutiérrez Bravo como piloto, copiloto e ingeniero respectivamente; el Suboficial Agustín Azola Hinojosa como mecánico jefe; el Sargento 2° Juan Navía N. como mecánico y el Sargento 2° Flamarión Gárate G. como radioperador.

El anfibia repostó combustible en Balmaceda, continuando su viaje a Punta Arenas, arribando a Bahía Catalina el día 26. Al momento del aterrizaje, el piloto informó que se trataba de un vuelo de instrucción, por lo cual aún se mantenía la reserva de las verdaderas intenciones de la tripulación del “Skúa”. La tripulación tuvo que esperar condiciones meteorológicas favorables para poder hacer el viaje, información que era provista por el servicio de meteorología de la LAN. Finalmente, el Comandante Tenorio presentó el plan de vuelo hacia la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda, el día 28, pasado medio día.

A las 13:15, hora local, el Catalina No. 406 “Skúa” despegó rumbo a isla Decepción y después de seis horas y cuarenta y siete minutos de vuelo, amariza en bahía Foster con una mar calma. La sorpresa fue grande para la dotación de la base, recibiendo y agasajando a la intrépida tripulación que en un solo vuelo había unido ambos continentes. El comandante de la dotación, Capitán de Bandada Hugo Sage Sage les brindó una cena y después les despidió cuando ya empezaba a amanecer en la antártica (02:00 horas). El anfibia despegó rumbo a Punta Arenas, aterrizando a las 08:00 horas, cumpliendo a la perfección la planificación hecha por el Comandante Tenorio.

Junto con el aterrizaje, se levantó la moratoria de información del vuelo y rápidamente todo el país se enteraba a través de las radio emisoras y la prensa, de la gran hazaña de la tripulación del Catalina “Skúa” de la Fuerza Aérea de Chile, del Comandante Tenorio y su tripulación. Tras ser recibidos por sus camaradas de la IVa. Brigada Aérea, la tripulación tomó un breve descanso y se procedió al reabastecimiento de combustible, el Catalina se trasladó a Santiago, aterrizando en la Base Aérea Los Cerrillos, en donde les esperaba el alto mando y familiares.

Los hechos habían podido validar la visión de un aviador que pensó que era factible hacer los relevos de las dotaciones antárticas en verano mediante el uso de los medios aéreos, ahorrando tiempo y recursos a las instituciones. El Comandante Tenorio no sólo demostró estar en lo correcto, sino que demostró que los sueños se pueden lograr, con mucho esfuerzo y la convicción en las capacidades de hombres y máquinas. Así, el Comandante Tenorio, su tripulación y el Catalina “Skua”, agregaban un nuevo hito a la Historia Aeronáutica Nacional.



Amarizaje del Consolidated OA-10A Catalina N° 406 “Skua” en bahía Foster realizando la primera fase del primer vuelo de ida y vuelta a la Antártica por un avión de la FACH. (Colección Hugo Poblete B.)



Recepción oficial de la tripulación del Catalina N° 406 “Skua” por parte del Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo y del Comandante en Jefe de la FACH don Diego Barros Ortíz. (Colección Familia SOM Agustín Azola H.)

## Hitos Antárticos de la Fuerza Aérea de Chile 1947 y 1955

Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher N° 308, Grupo N° 2, primera exploración antártica, 1947.



Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher N° 311, Grupo N° 2, tercera exploración antártica, 1949.



Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher N° 314, Grupo N° 2, cuarta exploración antártica, 1950.



Consolidated OA-10A Catalina N° 406 "Skua", Grupo N° 2, primer viaje ida y vuelta a la Antártica, 1955.



**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.



### 8. La relación postguerra de la Fuerza Aérea de Chile con sus pares norteamericanos.

El desarrollo de la década de los 1940s y comienzos de la siguiente encontraba a la Fuerza Aérea de Chile en una situación de debilidad material. Debe recordarse en primer término, que antes de la IIGM y en los principios de esta, la institución debió afrontar dos cambios mayores en su material de vuelo, en un espacio relativamente corto. El primero de ellos fue el decidido vuelco hacia los aviones alemanes e italianos, a partir de agosto de 1937. El segundo fue la primacía del material norteamericano que comenzó cuatro años más tarde, en 1941, y que en corto tiempo terminó por desplazar totalmente al europeo. Cada material, ya fuera el europeo o el norteamericano, traía aparejado el consiguiente cambio o adecuación de los aspectos operativos, logísticos y doctrinales inherentes a su origen, proceso que podía tomar una apreciable cantidad de tiempo y esfuerzo.

Por otra parte, la prioridad del material norteamericano no se tradujo en un aumento de la capacidad operativa bélica de la institución, en cuanto a arma aérea, ya que debió atenerse al compromiso del Gobierno para con los Estados Unidos, en cuanto a priorizar la vigilancia de las líneas de comunicaciones marítimas que llevaban las materias primas para el esfuerzo de guerra, para prevenir o detectar eventuales ataques de submarinos. Por esta razón y como se ha visto anteriormente, el grueso del material de vuelo que se recibió fue anfíbio, para cumplir con dicha tarea y, como necesario complemento, de instrucción, ante la gran demanda de pilotos que originó dicho compromiso. En cuanto a material netamente de combate, solamente se recibieron 12 aviones A-24B “Banshee”, de bombardeo en picada, a mediados de la década.

Al comenzar los 1950s, parte importante de los pocos medios de combate recibidos desde los Estados Unidos, durante o inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, se encontraba fuera de servicio o con serias limitaciones operativas, debido especialmente a carencia de repuestos, antigüedad o falta de mantenimiento adecuado. Al mismo tiempo, avances tecnológicos surgidos en el transcurso de la IIGM permanecían distantes de las posibilidades institucionales, entre los que se contaban los aviones a reacción, los helicópteros y los radares. Todos ellos eran anhelos lógicos del mando y personal de la Fuerza Aérea, que veía con alarma el potenciamiento de Fuerzas Aéreas de países vecinos, en términos cualitativos y cuantitativos, que resultaban inalcanzables para nuestro país, inquietud que venía de algunos años y que se reflejaba en expresiones contenidas en artículos de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, que ya habían complicado las relaciones institucionales con el Poder Ejecutivo durante el Gobierno del Presidente González Videla.



En el transcurso de 1947, dicha Revista publicó editoriales y artículos en los que era común comparar negativamente las diferencias entre Chile y los países vecinos, en cuanto al lugar que las respectivas Fuerzas Aéreas ocupaban en la asignación de los presupuestos de defensa. En estos escritos eran frecuentes las referencias a los resultados bélicos obtenidos durante la IIGM por los medios aéreos comparados con los de aquellos elementos más tradicionales como la artillería naval, habiendo resultado la aviación más efectiva y eficiente en la mayoría de los casos.

De una manera más específica, un editorial de la revista institucional apeló directamente al criterio de los dirigentes políticos de la Nación para la satisfacción de sus carencias, diciendo entre otras cosas:

*Sin embargo, mientras continuamos apegados a esta pasividad oriental, los progresos aeronáuticos avanzan con ritmo acelerado. En los últimos cinco lustros, la aviación ha progresado más que el Ejército y la Marina en uno o dos siglos; se ha consagrado como arma decisiva en el conflicto más sangriento que conoce la Historia; es objeto en todas partes de una preferencia absoluta. Pero continuamos empeñados en invertir nuestros recursos económicos en otros organismos y, lo que es peor, continuamos pensando con un criterio anticuado, que es suicida abrigar en el momento actual.*

*Y esta situación trágica que afrontamos es tanto más absurda cuanto que para nadie es un misterio el papel que el arma aérea desempeña en la guerra moderna. Aún los contradictorios más irreductibles reconocen hoy que, sin aviones, un país es presa fácil de cualquier agresor, aunque disponga de poderosas fuerzas terrestres y navales. Determinados círculos, que otrora lanzaron contra el arma aérea los peores anatemas, hoy reconocen -bajo el eufemismo de "operaciones combinadas" o "estrecha cooperación"- que sus particulares instituciones se tornan en verdaderas antiguallas si se aventuran a operar desprovistas de protección aérea.*

En otro artículo del mismo número se leía:

*Una de las verdades más indiscutibles derivadas de la última gran guerra, es la de que el Arma Aérea(...) fue la berramienta de la victoria. (...). En nuestra América morena también ha prendido sus raíces la convicción de que el Poder Aéreo es la mejor garantía de soberanía nacional. (...) En los Estados Unidos, país que nos brinda diarios ejemplos, la reciente creación del Ministerio de Defensa Nacional y - con ello- la absoluta autonomía y los vastos recursos presupuestarios concedidos a su Fuerza Aérea, ha sido obra del empuje entusiasta y creador de un grupo de congresales que supieron captar en toda su amplitud la significación del poder aéreo. En lo que a Chile respecta, existen también numerosos hombres públicos que han hecho de la aviación una de sus más profundas preocupaciones. (...). Por ende, la Fuerza Aérea de Chile confía plenamente en que su paso por el Gobierno y el Congreso Nacional habrá de repercutir en una revisión de las modalidades hasta ahora seguidas en cuanto se refiere a la fijación de los presupuestos concedidos a las Instituciones Armadas del país. Es preciso y urgente, de toda urgencia, suprimir modalidades y criterios caducos que no corresponden a la época que vivimos.*

En este mismo tenor, este número extraordinario constituía una apelación directa y en lenguaje directo y preciso, para que se diera a la Fuerza Aérea una posición mejor establecida dentro de la Defensa Nacional, aumentando su presupuesto y otorgando más atención a sus necesidades materiales. Sin embargo, el efecto de estas palabras fue nulo en quienes se esperaba fueran sus atentos lectores, con las consiguientes reacciones negativas al interior. Algunos generales de la Institución ocuparon ese y números posteriores de la misma Revista para insistir, en forma de artículos, sobre los temas tratados anteriormente, pero de manera tanto más encendida ante la nula respuesta, que les costó la salida de las filas. (N.E. Generales Rafael Sáenz Salazar, Edison Díaz Salvo y Raúl González Nollé, a los cuales y en solidaridad con ellos, les siguió poco después el propio Comandante en Jefe, General del Aire Oscar Herreros Walker, lo cual explica la relativa brevedad de su período de mando, de un año, desde el 20 de diciembre de 1946 al 20 de diciembre de 1947. Al final de este Capítulo se transcribe el mencionado Editorial).

Tras esta experiencia, las inquietudes institucionales mantuvieron un perfil menos conflictivo en los años restantes del gobierno del Presidente Gabriel González Videla, sin que existieran modificaciones de importancia en el nivel tecnológico institucional, hasta el año 1952 en que la firma del Pacto de Ayuda Militar - PAM, lo convirtió en el principal vehículo de modernización con que podía contar la Fuerza Aérea de Chile en ese momento, dada la escasez de fondos para efectuar adquisiciones cuyo costo fuera más allá de las posibilidades que brindaba dicho Pacto. Los nuevos y fuertes vínculos que se generaron entre la Fuerza Aérea de Chile y la Fuerza Aérea de los Estados Unidos abrieron un camino de influencia estadounidense en la institución chilena, principalmente por medio de los cursos, estudios y programas de entrenamiento impartidos a uniformados chilenos. Estos estudios, planificados en muchos casos en función de los intereses políticos globales norteamericanos, insertaban a los alumnos en el esquema de la “Guerra Fría”, y propendían a fijar en ellos un enfoque doctrinario que los afirmaba en su identificación y lealtad a los símbolos del llamado “mundo libre”.

Así entonces, en 1952 el PAM tenía por delante el desafío de permitir a la Fuerza Aérea de Chile dejar atrás las limitantes de operatividad de su material ya aludidas, mediante planes de adquisición, instrucción y mantenimiento que estuvieran al alcance real de las posibilidades institucionales. Esto era de especial importancia ya que aviones como los bombarderos B-25, incorporados a fines de la IIGM, debieron ser dados de baja por el grado de corrosión de sus estructuras o falta de repuestos y no por sus horas de vuelo, acusando una falencia importante en los procedimientos de abastecimiento y en el material entregado hasta 1952. Un estudio posterior mostraba que se trataba de aviones discontinuados de la línea de producción, con abastecimientos críticos dentro de la USAF y aún en Estados Unidos, además de falta de personal especialistas en el escalón Depósito.

De este modo, el PAM involucraba no sólo la posibilidad de revertir situaciones desfavorables en cuanto al material existente, a la infraestructura y al entrenamiento, sino también la expectativa de poder acceder a aquellas nuevas tecnologías y procedimientos, que permitieran acortar la brecha existente con otras Fuerzas Aéreas, como la Argentina, que ya contaba con aviones jets y elementos técnicos como el radar. Posteriormente a la firma del PAM y merced a su intermedio, los requerimientos de la Fuerza Aérea de Chile encontraron un cauce para ser al menos parcialmente satisfechos, aunque más lentamente de lo que se hubiese deseado, y sin descartar el hecho de que en algunos casos fue la Institución la que debió buscar en el mercado, y con fondos enteramente nacionales, algunos medios como sus primeros helicópteros y aviones a reacción.

En síntesis, el inicio de la relación defensiva que el PAM establecía entre Chile y los Estados Unidos sorprendía a la Fuerza Aérea en situación no sólo de retraso tecnológico, sino también con el material existente en malas condiciones operativas, fundamentalmente por carencias en lo que se refiere a capacidad de mantenimiento y por tratarse de aviones que habían llegado al país sin que su adquisición correspondiera a una planificación metódica de tiempo de paz. Antes bien, su arribo había sido consecuencia del peligro de tiempo de guerra, el que, aunque fue acompañado de profundas y positivas transformaciones en nuestra Fuerza Aérea, no podía equiparar la ordenada institucionalización que representaba para el futuro el PAM y sus mecanismos de apoyo, instrucción y transferencia.

### **La Fuerza Aérea de Chile ante la USAAF.**

La presencia de la MANA desde 1940, los viajes de personal de la Fuerza Aérea de Chile a los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, tanto para recibir instrucción como para traer aviones en vuelo, más la lucida actuación de la aviación norteamericana durante el conflicto, generaron una fuerte corriente de simpatía y admiración profesional de nuestros aviadores hacia ese país y su Fuerza Aérea. Para cuando se firmó el PAM y los años que siguieron, el país del norte era el horizonte profesional hacia el que se miraba, prevaleciendo ante otros, basado en el reconocimiento a la utilidad y calidad del apoyo recibido, además del aprecio nacido del contacto diario con los profesionales que conformaban la Misión.

Había, además, una clara aceptación y conciencia del rol que los Estados Unidos ocupaban en el mundo bipolar de la época. El liderazgo norteamericano al interior de un grupo de países con intereses, valores y preocupaciones comunes era considerado una consecuencia natural de su poder y de su papel conductor durante la Segunda Guerra Mundial y posteriormente en la Guerra de Corea, originándole un reconocimiento implícito, como país rector del ideal democrático.

Este tipo de consideraciones se encontraba también en declaraciones públicas del Comandante en Jefe. En la prensa de Santiago en 1956, el General Barros Ortíz, reconocía que:

*La FACH vive del extranjero, porque no tenemos una industria propia y, en consecuencia, debe abastecerse de los grandes mercados productores como Gran Bretaña y Norteamérica. El pacto militar con Estados Unidos nos ha permitido contar con material de guerra adecuado a nuestras pistas de aterrizaje, de las cuáles poseemos sólo tres: Cerro Moreno, Cerrillos y Chabunco. El material actual es suficiente para el entrenamiento en vuelo de pilotos.*

La relación establecida entre los integrantes de la MANA y los de la Fuerza Aérea de Chile, combinaba los vínculos profesionales con las simpatías personales, acercando al personal norteamericano a la realidad aeronáutica chilena y permitiendo que las solicitudes planteadas por nuestra Fuerza Aérea dentro del PAM, fueran apoyadas en su origen por los miembros de la Misión, facilitando su progreso en la estructura administrativa del Pacto. Se podía afirmar que en muchos casos los oficiales de la Misión reaccionaban y sentían como un oficial más de la Fuerza Aérea de Chile.

Esta identificación era también un objetivo buscado por los Estados Unidos, en términos de promover valores y modos de pensar cercanos a su visión de la realidad internacional y de sus necesidades político-estratégicas, en un esquema de conveniencia mutua: los Estados Unidos robustecían su influencia en el continente a través de la estandarización de un sistema defensivo regional y las Fuerzas Armadas latinoamericanas recibían un apoyo técnico y material que era difícil obtener en otra parte, por costo y disponibilidad. En síntesis, en las particulares condiciones de postguerra, la Fuerza Aérea de Chile fundaba la mayor parte de sus expectativas de crecimiento en el contacto con la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.



Agrupación de oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea de Chile, durante sus respectivos cursos de especialización en Estados Unidos durante la década de 1940. (Colección Anselmo Aguilar U.)

### **La organización de la relación.**

Este vínculo tenía como eje fundamental la Embajada Norteamericana en Chile. En ella operaban los jefes de las distintas áreas en que se ayudaba al país, (técnica, económica y militar), las cuales conformaban el “Country Team” o Junta de Asistencia al País, que asesoraba al Embajador en la elaboración de los distintos programas de asistencia.

Generalmente el jefe del área de asistencia militar era a la vez el jefe del Grupo Consejero de Asistencia Militar, (con la sigla MAAG en inglés), el cual funcionaba en cada país adherido al PAM como representante del Departamento de Defensa de EE. UU. Junto con este Grupo Consejero existían generalmente, aunque no era algo obligatorio, las misiones militares específicas, con funciones netamente asesoras a las Fuerzas Armadas locales, y que en el caso de nuestra Fuerza Aérea venía desde antes de la formulación del PAM. Desde la firma de este Pacto, las funciones de Jefe de Misión se confundían frecuentemente en una misma persona con las de representante de la Fuerza Aérea de Estados Unidos en el Grupo Consejero, en una duplicación de funciones que no siempre ayudó a la agilidad de los procedimientos administrativos.

Era en la Misión Aérea en donde se encontraba el principal punto de contacto y coordinación entre ambas Fuerzas Aéreas para efectos del PAM. Estaba encabezada por un oficial del grado de Coronel y se organizó en cuatro departamentos, los de Abastecimiento, Mantenimiento, Electrónica e Instrucción y Entrenamiento, a cada uno de los cuáles había asignados oficiales y suboficiales norteamericanos especializados en las respectivas áreas. Este personal era contratado por la Fuerza Aérea, cancelándosele sueldo y además un monto mensual al Gobierno Norteamericano por los servicios contratados.

La Fuerza Aérea de Chile proporcionaba para funcionamiento de la MANA oficinas en el Ministerio de Defensa (Plaza Bulnes) y en la Base Aérea El Bosque, así como facilidades aeronáuticas en el aeropuerto de Los Cerrillos. Así también, un oficial de la Institución actuaba como Oficial de Enlace con la MANA, sirviendo como vínculo entre los aviadores norteamericanos y los distintos organismos y reparticiones de la Institución. A pesar de la importancia de la MANA para la Fuerza Aérea, la Misión no se encontraba encuadrada dentro de la orgánica institucional, por lo cual la función de enlace resultaba fundamental para un buen aprovechamiento de su labor por parte de nuestra Fuerza Aérea, lo cual hasta cierto punto se podía ver limitado por la falta de entrenamiento específico para la oficialidad institucional en los pormenores de manejo del Pacto.

El personal norteamericano asignado a la Misión Aérea en Chile era propuesto por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos al Gobierno de Chile mediante una presentación formal que incluía aspectos de la carrera de cada cual, así como detalles biográficos variados. Nuestro gobierno podía rechazar o aceptar las personas propuestas, las que en caso negativo debían ser sustituidas por otras equivalentes en experiencia y especialidad. El período de servicio en Chile era de dos a tres años, y podía extenderse de modo extraordinario por un año más a solicitud de nuestro país.

Se establecían distintos motivos y maneras para poner fin a la existencia de Misiones Militares, entre las que se incluían comunicados escritos de denuncia, retiro del personal de la o las Misiones, solicitud de nuestro gobierno y la existencia de un estado de guerra que afectara a una de las partes. Todo esto, junto a otras disposiciones de carácter administrativo, se consagraba en distintos acuerdos parciales que marcaban la evolución de las Misiones Militares Norteamericanas en Chile.

### **La transferencia e influencia doctrinaria de la USAAF hacia la FACH.**

No es posible soslayar los efectos de carácter doctrinario que la relación entre ambas Instituciones podría ejercer sobre nuestra Fuerza Aérea. La admiración profesional ya mencionada y el esfuerzo norteamericano por acercar los estudiantes latinoamericanos a la realidad sociocultural y la visión de mundo de los Estados Unidos, tenía un complemento doctrinario que, planificado o no, estaba llamado a permear profesional e ideológicamente a los aviadores chilenos, y por vía de ellos, a la Institución.

Ese complemento era lo doctrinario, que en lo que respecta a la aeronáutica militar, entendemos como los principios generales que rigen el empleo de los medios aéreos en operaciones militares, con miras a obtener un determinado objetivo de carácter táctico o estratégico. Resulta evidente que la concreción de esta definición debe variar según sean los recursos y realidades del país cuya Fuerza Aérea deba ejercer la acción, dado que según los medios materiales con que se cuente, entorno en el cual operar y adversario eventual al cual enfrentar, emanarán distintos planes de acción que consideren estos condicionantes.

Por lo tanto, estos conceptos podían y debían variar entre distintas Fuerzas Aéreas, en especial entre dos tan diversas en medios y compromisos estratégicos como la USAF y la FACH. Sin embargo, el influjo de la experiencia norteamericana en ocasiones superó los parámetros útiles para Chile, llevando a oficiales de nuestra Fuerza Aérea a hacer propios conceptos que resultaban ajenos a nuestros medios, capacidades y realidades, como se muestra a continuación.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos había hecho suya la Doctrina del Bombardeo Estratégico, prestigiada por los resultados obtenidos en el transcurso de las campañas aéreas contra el Japón y Alemania, principalmente. Esta doctrina causó una impresión bastante profunda en la oficialidad institucional, lo que queda reflejado en artículos publicados en la Revista de la Fuerza Aérea, especialmente en el lapso 1945-1950, los cuáles recogen un debate doctrinal que contaba entre sus tópicos principales el tema del bombardeo estratégico y las implicancias de una eventual aplicación de esa doctrina en nuestra realidad.

Esta influencia encontraba también cauce en los cursos de Estado Mayor que efectuaron a lo largo del tiempo oficiales de la Fuerza Aérea en Estados Unidos, así como en la literatura profesional de origen norteamericano que era traducida y adaptada a los programas de estudio de los diversos establecimientos de la Institución. El centro destinado a la formación de especialistas en Estado Mayor de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos era entonces y sigue siendo hoy la “Air University”, ubicada en la Base Aérea Maxwell en el Estado de Alabama, a la cual ingresaban oficiales latinoamericanos después de la Segunda Guerra Mundial en cursos de Mando y Estado Mayor.

Como un precedente de lo que luego sería la relación académica desarrollada en el marco del PAM, en abril de 1945 viajaron a los Estados Unidos los Capitanes de Bandada Enrique Byers del Campo y Enrique Flores Álvarez para seguir un curso de especialización en la Escuela de Comando y Estado Mayor de Fort Leavenworth, Kansas, junto a otros oficiales latinoamericanos, cuando la Fuerza Aérea de Estados Unidos no era aún una institución independiente, como lo logró en 1947. Este viaje tenía por objeto contar en Chile con oficiales especialistas en Estado Mayor al día en los avances surgidos del conflicto mundial, para reiniciar con su aporte la formación de especialistas en Estado Mayor en la misma Institución. Posteriormente, en las décadas de 1950 y 1960, utilizando becas proporcionadas por Estados Unidos a través del PAM, otros oficiales chilenos viajaron ahora a la “Air University”, recibiendo una formación que resumía toda la experiencia obtenida por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial y en Corea.

Al definirse las misiones que debía cumplir la Fuerza Aérea de Chile por Decreto Supremo N° 37 del 15 de septiembre de 1954, se establecía que la Institución estaba obligada a desarrollar capacidades ofensivas, defensivas y de transporte. Para dar cumplimiento a este documento, el Estado Mayor elaboró un estudio en el que se establecía un plan de adquisiciones que se enmarcara en las capacidades económicas de Chile, el cual se denominó “Plan de Potencial Mínimo de la Fuerza Aérea”, que como dice su nombre, aspiraba a un nivel de capacidades en todas las áreas del quehacer de la Fuerza Aérea que sirviera como piso de un desarrollo posterior. Este Plan estaba diseñado para operar sobre la base de sub-planes trienales, hasta alcanzar un plazo máximo de nueve años, y tomaba en cuenta para su ejecución la totalidad de las hipótesis de conflicto a las que podía verse enfrentada la Fuerza Aérea y el país.

Mediante el potencial mínimo que se planteaba alcanzar, la Fuerza Aérea de Chile debía ser capaz de entrar en acción inmediatamente, disuadir a posibles agresores, y si la agresión se producía, ser capaz de repeler al enemigo y aplicarle represalias. Esto quedaba expresado en la Misión de la FACH establecida por el documento ya citado diciendo: “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.” Estas expresiones representaban una aceptación casi literal de los principios propugnados por Sevversky, sin considerar que suponen absolutos de muy difícil consecución, ya que “garantizar la defensa del país contra los ataques aéreos” requería recursos y capacidades fuera de los alcances económicos del país, y además no tomaba en cuenta la existencia de factores y variables de diversos orígenes que pueden afectar o anular las mejores planificaciones de tiempo de paz.

La brecha entre las posibilidades reales del país y de la Institución y la misión determinada por el decreto de 1954, llevan a concluir que el “Plan de Potencial Mínimo” se asentó sobre bases irreales. Al establecer una misión más allá de las reales posibilidades nacionales, los programas de desarrollo material quedaban fuera de los alcances económicos y logísticos a los que se podría aspirar, dentro de los plazos que se establecían en el plan. Esto se comprobó en la práctica, cuando los objetivos que debían haber sido alcanzados en 1958, año de término del primer trienio planificado, sólo habían sido logrados parcialmente en 1964. Agravaba esta situación el hecho que el potencial aéreo de los adversarios eventuales de Chile en el ámbito regional había aumentado cuantitativa y cualitativamente desde cuando se planteara el Plan en 1955.

Fundado en apreciaciones efectuadas profesionalmente, pero formuladas al influjo de doctrinas que habían sido adoptadas sin un período de crítica suficientemente extenso, el “Plan de Potencial Mínimo” fue siendo desplazado paulatinamente del centro del análisis de la Institución, debido a que la Misión de la Fuerza Aérea que planteaba, era absolutamente imposible de materializar, por lo que aquellos que la defendieron fueron quedando paulatinamente solos y, finalmente, dicho Plan nunca llegó a ser una realidad.

Luego de ello, los marcos doctrinarios de la Fuerza Aérea fueron reflejando conceptos y definiciones que se acercaban más a las reales posibilidades materiales de la institución y del país. En la medida que la Institución pudo incorporar material de guerra más moderno en la segunda mitad de los años 1960, se crearon nuevas unidades de combate a las cuáles se asignaban en la Planificación Operativa Institucional, misiones de guerra diseñadas en torno a nuevos planteamientos teóricos, los que dejaban de lado aquellos ligados a la mencionada doctrina del Bombardeo Estratégico.

Otra vía eventual de influjo doctrinario norteamericano en las Fuerzas Aéreas latinoamericanas, lo constituyó el desarrollo de un nuevo tipo de operaciones aéreas, las de contrainsurgencia (COIN), cuya teoría fue formulada tardíamente en comparación a otras. Pese a que la aviación había sido utilizada ya en la década de 1920 para luchar contra movimientos insurgentes, la COIN nace como concepto en el transcurso de la década de 1950, al menos en su expresión aeronáutica y se asocia de modo estrecho a las circunstancias propias de la confrontación ideológica y política Este-Oeste en el marco de la “Guerra Fría”.

De esta manera, las fuerzas armadas de los Estados Unidos no solo formularon una doctrina, sino que, en un mundo bipolar, sin desear o intentar combatir en todas las batallas de contrainsurgencia, reconocieron que debían materialmente tomar la delantera en el planeamiento de las luchas locales contra su adversario ideológico.

Una vez establecido el compromiso material, los Estados Unidos no tardaron en extenderlo al ámbito aéreo, resultando en que, a pesar de que su política establecía que sus fuerzas no serían asignadas a participar en operaciones COIN, sí establecía que la USAF podría ser movilizada para suplir la capacidad aérea interna y apoyar el desarrollo de fuerzas autóctonas apropiadas, dentro de las naciones amigas.

Este compromiso involucraba la creación de procedimientos y materiales nuevos, o la adecuación de otros ya existentes, además del entrenamiento de personal norteamericano y aliado en las características militares y políticas de esta lucha. En cuanto a operaciones COIN, las nuevas modalidades exigían material aéreo de características muy especiales, tales como la capacidad de volar bajo, lento y poder permanecer largo tiempo sobre las áreas en las que pudiese haber presencia hostil. En consecuencia, el personal asignado a estas operaciones debía ser reentrenado, dadas las diferencias entre las tácticas convencionales y las que se diseñaban para la contrainsurgencia.

Las tripulaciones para estos y otros aviones se formaban en la Base Aérea Eglin, Florida, así como en la Zona del Canal de Panamá y en Vietnam. En mayo de 1962, personal y aviones de la Base Eglin se desplazaron a la Zona del Canal de Panamá para ejercitar a fuerzas latinoamericanas en todas las etapas de las actividades antiguerrillas, lo que incluía entrenamiento en las áreas de inteligencia, propaganda y guerra psicológica. En el caso de Chile, no hay constancia de que personal de la FACH haya recibido instrucción o entrenamiento operativo de COIN en Panamá o en otro sitio.

Tales fueron las vías principales por las que el influjo doctrinario norteamericano alcanzó a la Fuerza Aérea de Chile, con varias lecciones aprendidas, entre ellas el caso del “Plan de Potencial Mínimo”, en el que quedó de manifiesto la inconveniencia de tratar de aplicar, sin mayor cuestionamiento, conceptos que funcionan en una realidad muy diferente en diversos aspectos, a la realidad propia.

El Teniente 2° Carlos Guerraty Villalobos, recibe una distinción en la Estación Aeronaval Corpus Christy, Estados Unidos, al término de su curso de Consolidated Vultee BT-13 Valiant en marzo de 1943. Posteriormente trasladaría en vuelo a Chile uno de estos aviones en una bandada de tres aviones que les tomó 65 horas entre el 12 de agosto y el 6 de septiembre de 1943. El año siguiente trasladaría un T-6. (HACH)



El Suboficial Alberto Quiroz Aguilera recibiendo su certificado que lo acredita como Supervisor de Mantenimiento, curso que realizó en Estados Unidos. (Colección Alberto Quiroz A.)



### Anexo C. Editorial de la “Revista de la Fuerza Aérea”, diciembre de 1947

Se transcribe el Editorial del número extraordinario de la “Revista de la Fuerza Aérea”, publicado con motivo del “Día de la Aeronáutica” en diciembre de 1947 y que culminó con la renuncia del Comandante en Jefe, General del Aire Oscar Herreros Walker, quien solidarizó ante el Gobierno con los Generales autores de este texto y de otros artículos en sentido similar, contenidos en el mismo número. El valor de este texto es que constituye un resumen global de la evolución de la Aviación en Chile, de la cual los autores fueron protagonistas directos en gran parte:

*En febrero de 1913, el Congreso Nacional autorizaba al Presidente de la República para invertir hasta \$700.000 en iniciar “la organización del servicio de aeronáutica y la fundación de una escuela para el personal destinado a este servicio” Fue así como nació la aviación en Chile, destinada a ser durante sus primeros años un minúsculo apéndice del Ejército. A su vez, la Armada Nacional organizaba también su aviación propia. Y ambas, la aviación militar y la naval, languidecían en medio de una total carencia de material, de organización y de una orientación nítida y clara. La Escuela de Aviación, apresuradamente organizada en “El Bosque” y la Base de Quintero constituían las principales unidades aéreas del país. En ellas, con una infraestructura rudimentaria-pues apenas si se disponía de algunos hangares y edificios-se hacía la instrucción del personal de pilotos. Pero luego, un singular sistema de destinaciones impedía que los noveles aviadores pudiesen ganar la práctica necesaria y adquirir la experiencia que debía capacitarlos para llegar a ser eficientes aviadores. Hasta 1925, más o menos, la aviación vivió en situación precaria. Sobre ella gravitaba pesadamente la autoridad de la Marina y del Ejército, y sus jefes eran elegidos entre prestigiosos Oficiales de las diferentes armas de caballería, artillería, infantería e ingenieros.*

*Para la ubicación de los aeródromos y de acuerdo con la mentalidad reinante, no siempre se tuvo en vista las razones estratégicas, ni se apreció con visión las necesidades del futuro; la planificación en las construcciones de edificios e instalaciones obedecía sólo a la fecha presente, sin tomar en cuenta el progreso vertiginoso que iba adquiriendo la aviación. La adquisición de material aéreo, efectuada sólo para aprender a volar, tenía como resultado el formar heterogéneas colecciones de aparatos de las marcas, tipos y procedencias más variadas. No existía un esfuerzo armónico e inteligente destinado a estructurar una aviación digna de ese nombre y, salvo los intentos aislados de algunos aviadores, tanto militares como navales, que por haber hecho cursos en el extranjero, abrigaban conceptos exactos en cuanto a lo que debía ser una aviación, nada pudo apreciarse en beneficio de esta arma.*

*Sin embargo, al cabo de los años, sobrevino un súbito apogeo, que colocó a nuestra aviación al frente de sus congéneres de Sudamérica. Se trata del período comprendido entre los años 1928 a 1931, cuando se dispuso la fusión de la aviación militar y naval en un solo organismo denominado en lo sucesivo “Fuerza Aérea Nacional”. Se adquirió material moderno, se elaboró una reglamentación propia y se dio comienzo a una serie de construcciones destinadas a servir las necesidades de la nueva Institución. En 1929, nuestra Aviación presentó, con motivo de la Parada Militar en el Parque Cousiño, una formación de más de 60 aviones, la mayor que hasta ese entonces había volado en cielos sudamericanos. Ese período, puede decirse sin temor a dudas, constituye el de la máxima importancia para la Fuerza Aérea, por cuanto señaló su autonomía y la sacó del estado de postración en que se encontraba. Los programas de estudio de la Escuela fueron revisados y por doquiera se evidenciaba un espíritu renovador y organizador que culminó con la estructuración definitiva de la Fuerza Aérea de Chile.*

*Desgraciadamente, las vicisitudes políticas que el país sufrió en 1931 y los años inmediatamente posteriores, amén de la crisis de proyecciones mundiales que se dejó sentir también entre nosotros, detuvieron el progreso evolutivo de la Fuerza Aérea de Chile. Posteriormente y hasta 1941, la Institución se mantuvo estacionaria, si bien incrementó algún tanto sus efectivos con material de procedencia europea que no siempre correspondió a las expectativas que en él se cifraron. No obstante, pese a las dificultades de todo orden que debió afrontar, la Fuerza Aérea de Chile continuó tratando, en lo posible, de mantenerse al día. Cabe señalar la creación, en 1937, de la Academia Aérea, con lo cual se organizaba un Instituto orientador que permitiría adoctrinar el*



*pensamiento de los Jefes y Oficiales. Dentro de lo limitado de sus recursos, esta Academia se empeñó siempre en difundir entre sus alumnos las concepciones aéreas más avanzadas para su tiempo, a la vez que preparaba a los Jefes para su desempeño en el mando.*

*Surge después un periodo que podríamos llamar de renovación y el que tuvo lugar entre los años 1941 y 1945. El estallido de la conflagración europea y luego, la entrada de Estados Unidos en la guerra, permitieron adquirir material moderno, aunque solo de instrucción. La venida al país de una misión aérea norteamericana contribuyó a modernizar un tanto nuestra organización. Entre las reformas implantadas, vale la pena citar la modificación de las normas existentes para formar pilotos, los cuales -en lo sucesivo- dejaron de provenir de las Escuelas Militar y Naval, para ser formados exclusivamente en la Escuela de Aviación. Con este propósito, fue preciso ir a una rectificación integral de programas de instrucción, directivas, etc.*

*Desde 1945 adelante, la Fuerza Aérea de Chile ha vuelto a permanecer estacionaria. Si bien es cierto que el conflicto mundial 1939-45 logró aumentar escasamente su material de entrenamiento, al término de éste hemos quedado sin elementos materiales para mantener la instrucción y entrenamiento de los cuadros, ni menos aviación de combate que permita mantener la eficiencia de las tripulaciones.*

*Carente de material de vuelo de combate, viviendo en una eterna situación precaria, la Fuerza Aérea permanece en un estado de absoluta estagnación. Si infraestructura no se compadece con las necesidades de una aviación moderna ni mucho menos con los imperativos estratégicos que derivan de la configuración geográfica del territorio. Los aeródromos con que cuenta son los mismo que, en años muy anteriores, fueron elegidos e instalados conforma al criterio de la época. Salvo algunas construcciones aisladas, nada se ha añadido a esa edificación original, que lógicamente, nunca estuvo controlada por verdaderos expertos.*

*Estos aeródromos, si pudiéramos darles el nombre de tales, están desprovistos de instalaciones modernas y parecen más bien aptos para atender a los Bleriot y Bristol de pasadas épocas. Carentes de instalaciones que permitan volar, prescindiendo de las condiciones atmosféricas, imponen a los pilotos una tutela que sus colegas de Europa, Norteamérica y la mayor parte de los países del Continente se han emancipado hace tiempo. Los métodos técnicos de navegación y tránsito aéreo han experimentado en los últimos diez años un desarrollo extraordinario, que permite volar ininterrumpidamente las 24 horas del día, cualquiera sea el estado del tiempo. Pero estos métodos y sistemas, que exigen un instrumental definido, los conocemos solamente en la teoría. Los sistemas de navegación a base de radar, radiofaros, una moderna red de comunicaciones, estaciones meteorológicas, etc. y todos aquellos elementos que comprende una infraestructura terrestre, deben ser el complemento indispensable para mantener en pie una aviación tanto militar, como comercial y civil.*

*Sin embargo, mientras continuamos apegados a esta pasividad oriental, los progresos aeronáuticos avanzan con ritmo acelerado. En los últimos cinco lustros, la aviación ha progresado más que el Ejército y la Marina en uno o dos siglos; se ha consagrado como arma decisiva en el conflicto más sangriento que conoce la Historia; es objeto en todas partes de una preferencia absoluta. Pero continuamos empeñados en invertir nuestros recursos económicos en otros organismos y, lo que es peor, continuamos pensando con un criterio anticuado, que es suicida abrigar en el momento actual.*

*La Escuela de Aviación, que comenzó a construirse en 1914 y que posteriormente ha sido ampliada a base del sistema de "parches", es un edificio anticuado, incómodo y carente en absoluto de condiciones como establecimiento de instrucción aérea. Así lo declaró el Coronel Niergarth, Jefe de la Misión Aérea Norteamericana, agregando que debía procederse de inmediato a su reemplazo por un edificio nuevo en una ubicación más lógica. Mientras la Escuela Militar se construye a todo costo y está llamada a ser uno de los primeros planteles militares del Continente, la Escuela de Aviación — que precisamente debe formar a los que tendrán la tarea de mayor importancia en la defensa del país— debe hacerlo en medio de incomodidades de todo orden. Por su parte, la Escuela Naval cuenta con otro imponente edificio donde los alumnos se instruyen rodeados de comodidades que lógicamente deben contribuir en forma decisiva*

*en su capacitación intelectual y física. O sea, que la Fuerza Aérea de Chile debe educar a sus futuros Oficiales en medio de una pobreza franciscana y, lo que es peor, con absoluta carencia del instrumental necesario para una formación efectiva del piloto moderno. Suena a cosa paradójica, esto de que precisamente el oficial que mañana deberá actuar en los tres escenarios de lucha — tierra, mar y aire — y cuya acción se dejará sentir decisivamente sobre las operaciones navales y terrestres, sea el formado con mayor limitación de elementos y con una alarmante privación de recursos de toda índole. Como consecuencia, el número de cadetes que puede instruir la Escuela es muy reducido, distando mucho de satisfacer las necesidades mínimas de la Institución.*

*Igual lamentable estado afrontan las Unidades. Sin material, con sus efectivos de personal reducidos al mínimo, carentes de elementos de instrucción y entrenamiento, esas unidades son, sin embargo, las que están llamadas a operar en primer lugar en cualquier caso de emergencia. Pues deberán ser ellas las primeras en iniciar la lucha, mientras el Ejército y la Marina realizan sus complejos planes de movilización. ¿Podrán nuestras unidades aéreas desempeñar el papel que les corresponde? La respuesta es obvia.*

*Las Bases Aéreas, como es de todos sabido, constituyen un punto fundamental en la organización aérea. Sin Bases Aéreas que cuenten con los recursos indispensables para satisfacer las necesidades operativas de una unidad en campaña, la aviación no puede rendir lo que es capaz. El avión moderno necesita pistas especiales, instalaciones de abastecimiento y reparación, personal especializado, etc. Pues bien, se puede declarar enfáticamente que no tenemos Bases Aéreas.*

*Y esta situación trágica que afrontamos es tanto más absurda cuanto que para nadie es un misterio el papel que el arma aérea desempeña en la guerra moderna. Aún los contradictorios más irreductibles reconocen hoy que, sin aviones, un país es presa fácil de cualquier agresor, aunque disponga de poderosas fuerzas terrestres y navales. Determinados círculos, que otrora lanzaron contra el arma aérea los peores anatemas, hoy reconocen -bajo el enfemismo de “operaciones combinadas” o “estrecha cooperación”- que sus particulares instituciones se tornan en verdaderas antiguallas si se aventuran a operar desprovistas de protección aérea.*

*Tal es la dura realidad que hoy enfrenta la Fuerza Aérea. Y no podría esperarse otra cosa si tenemos presente que su presupuesto alcanza a la precaria cantidad de \$170.000.000. No obstante, tan limitados recursos, la Fuerza Aérea ha podido — si no progresar- al menos mantenerse en un estado de capacitación teórica que es lo único que la salva de quedar situada entre las menores del Continente. El material humano con que cuenta es excelente y hállase dominado por un profundo amor al estudio. Así lo comprueban los éxitos de nuestros Oficiales y suboficiales que han realizado cursos en el extranjero. Conoce nuestro personal la importancia del arma y sabe de sus ilimitadas posibilidades. Y trata de superarse, aun cuando comprende que muchas veces sus ideales son irrealizables dada la carencia de elementos imprescindibles, los que en su mayoría provienen del extranjero.*

*La importancia de la aviación, en lo que se refiere a su influencia sobre el desarrollo técnico e industrial de un país, es algo que nadie discute. La totalidad de los países del Continente dedica enormes presupuestos a sus instituciones aéreas y al mismo tiempo, se empeña en vastos programas de investigaciones y de construcciones aeronáuticas, porque sabe que todo ello habrá de redundar forzosamente en un perfeccionamiento del nivel cultural e industrial del país. Por tratarse de una actividad que exige los mejores esfuerzos en todos los campos — industrial, técnico y científico- su importancia alcanza proporciones hasta ahora desconocidas. Un país de aviadores será un país de técnicos, de ingenieros y de obreros altamente especializados.*

*No es, pues, el avión un arma de guerra condenada en la paz a permanecer pasiva e inútil. Nada más erróneo. Es, por el contrario, un elemento susceptible de cumplir un alto y definido papel social, al unir a las poblaciones de un país, al dar origen a una clase de técnicos y obreros especializados que otras actividades no sabrían ni podrían impulsar, al facilitar la exploración geográfica, la investigación científica, el estudio, en sus aspectos más multiformes. Todo lo que en la aviación se invierta, pues, será beneficioso y nunca será un derroche estéril, como nunca lo será todo gasto que se realice en pro del mejoramiento técnico e industrial del país. Precisamente hoy, en que la voz de orden en todas las naciones es el fomento industrial, esta realidad cobra mayor fuerza que nunca.*

*Es de esperar que el ejemplo ajeno nos invite a la acción. De otro modo, sería de creer que nos hemos convertido en un país reacio a todo espíritu nuevo y profundo enemigo de toda*

*modificación sustancial, aunque al proceder así obremos abiertamente en forma contraria a nuestros intereses más vitales. No podemos creer que sea esta nuestra situación, máxime si recordamos que, a través de nuestra Historia, Chile tuvo siempre extraordinaria capacidad para adoptar modalidades nuevas, incorporar normas modernas y captar en todo su valor el mérito de las innovaciones más revolucionarias.*

*Esperamos, pues, que este estado de cosas, por lo retrógrado y peligroso, no podrá seguir perdurando, ya que ello equivaldría a desafiar toda lógica. No somos un país de añeja tradición que nos obligue a vivir con la mirada puesta en el pasado. Si existe entre nosotros una tradición valiosa, es precisamente la de que siempre hemos sabido proceder conforme al imperativo del momento y, con frecuencia, incluso, anticipándonos al futuro. Experimentamos, pues, una sólida esperanza que se basa en nuestro conocimiento de los hombres que hoy dirigen nuestros destinos. En especial, sabemos del interés y entusiasmo característicos de S.E. el Presidente de la República, por todo lo que se relaciona con la aviación y conociendo asimismo sus ardientes deseos renovadores, confiamos en que pronto terminarán las privaciones que abruma a la Fuerza Aérea de Chile, tan digna- por su breve pero limpia tradición y por el afán de superación que anima a cada uno de sus miembros- de un porvenir mejor.*



A blue-tinted photograph of a vintage biplane on a runway. The plane is a high-wing aircraft with a large propeller. A pilot is visible in the cockpit. The background shows a hazy, mountainous landscape. The text "Capítulo XIX" is overlaid in white, bold, serif font.

# Capítulo XIX

La Tricontinentalidad Aérea

**1**



**Los P-47 Thunderbolt en Quintero**

**2**



**La Fuerza Aérea en Aysén**

**3**



**Posta Aérea de Las Américas**

**4**



**Reapertura de la Academia de Guerra Aérea**

**5**



**Activación del Servicio de Búsqueda y Salvamento - S.A.R.**

**6**



**El escenario geográfico Tricontinental de Chile**

**7**



**Vuelo del "Manu-tara" (1951)**

**8**



**La instrucción de vuelo de cadetes chilenos en Estados Unidos**

**9**



**El infatigable C-47, símbolo de servicio**



### 1. Los P-47 Thunderbolt en Quintero.

Terminada la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos comenzó a entregar material de vuelo excedente de distinto tipo a las naciones amigas que habían colaborado en el esfuerzo aliado en la guerra, a través del Programa de Préstamos y Arriendos. Varios países sudamericanos se beneficiaron con la incorporación de aviones de combate de connotada fama durante la guerra como lo fueron el Vought F-4U Corsair, el Lockheed P-38 Lightning, el North American P-51 Mustang y el Republic P-47 Thunderbolt.

El P-47 fue desarrollado por la fábrica norteamericana Republic, antecesora de la fábrica Seversky Aircraft Corporation, fundada por el as de la Primera Guerra Mundial Alexander de Seversky. Su ingeniero jefe, Alexander Kartveli, también de origen ruso había diseñado el P-35 y el P-43 antes de la guerra y posteriormente lideraría los diseños del F-84 Thunderjet, el F-84F Thunderstreak y del famoso F-105 Thunderchief. En junio de 1940 Republic fue convocada por el USAAC para participar en el desarrollo de un nuevo avión de combate que requería volar a 40.000 pies de altura. Kartveli propuso una solución para la construcción de un caza pesado que podía volar a esa cota con la ayuda de un nuevo ingenio aeronáutico, el turbo sobre compresor, característica que le daría fama al nuevo avión de la Republic, el P-47 Thunderbolt.

Pese a tener un peso de 6.5 toneladas, el potente motor R-2800 de 18 cilindros configurados en doble estrella, era capaz de erogar hasta 2.100 hp, lo que le permitía alcanzar, junto con la ayuda del turbo compresor, velocidades sobre 700 kph. Otra característica que lo hizo famoso fue su autonomía, la cual, usando estanques auxiliares, le permitía escoltar a las flotas de bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea muy adentro del territorio alemán. Se construyeron 16.000 P-47 y durante la guerra realizaron 746.00 salidas de todo tipo, consumiendo 135 millones de cartuchos .50”, lanzamiento de más de 20 millones de cohetes HVAR y más de 132 mil toneladas de bombas. Su atrición en combate fue baja comparada a otros aviones de combate, sufriendo la pérdida de 3.499 aviones en combate contra el derribo de 3.752, lo que le da una razón de derribos uno poco superior a 1. En el rol de ataque a tierra los P-47 reclamaron la destrucción de 86.000 vagones de ferrocarril, 9.000 locomotoras, 6.000 vehículos blindados y 68.000 camiones.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el P-47 también fue utilizado por otras fuerzas aéreas de los países aliados:

- Inglaterra: la RAF empleó al menos 240 P-47D “Razorback” (Thunderbolt Mk.I que no tenía canopy tipo burbuja) y 590 P-47D “Thunderbolt” (Thunderbolt Mk.II con canopy tipo burbuja).

- Brasil: envió al Escuadrón de Caza N° 1 al teatro de guerra italiano, integrado por 48 P-47D, los que combatieron desde noviembre de 1944 a mayo de 1945, realizando cerca de 500 misiones de combate. Los brasileños perdieron 15 P-47 con la muerte de cinco de sus pilotos.
- México: envió al Escuadrón Aéreo de Combate N° 201 como parte de la 5ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Filipinas. Los pilotos mejicanos realizaron cerca de 800 salidas de combate sin registrar pérdidas de P-47.
- Francia: operó el Thunderbolt desde 1943, recibiendo 446 P-47D, los que fueron empleados contra Alemania.
- Unión Soviética: mediante el programa de préstamos y arriendos, Unión Soviética recibió 203 P-47D. No está documentado su empleo en combate, ya que fueron asignados a unidades de instrucción y al final de la guerra aún tenían más de 180 aviones operativos, lo que indica que el avión no fue empleado en combate, sin embargo, algunos aviones fueron desarmados para conocer su tecnología y que pudo influir en las nuevas generaciones de aviones convencionales, aunque el jet ya estaba ad portas.

Después de la guerra, los excedentes de P-47 fueron vendidos o donados a países amigos de USA, operando en 22 fuerzas aéreas, incluidas 13 latinoamericanas. Lamentablemente, una falta de visión de los conductores norteamericanos hizo que la mayor parte de estos y otros aviones usados en la guerra, fueran desguazados, lo que dificultó la obtención de ejemplares para ser mostrados en los museos norteamericanos, teniendo que recurrir a la compra de algunos a particulares. Esta medida también afectaría a los operadores del avión fuera de Estados Unidos, incluso se echó de menos contar con un avión como el P-47 durante la Guerra de Corea, en donde los F-51 Mustang tuvieron que desempeñar el rol de ataque a tierra, sufriendo las pérdidas más altas durante el conflicto.

#### **El P-47 arriba a Chile.**

El 1 de julio de 1946 arriba a Chile una escuadrilla P-47D de la USAAF para demostrar las capacidades de estos aviones dentro de un proyecto para ayudar a mejorar las capacidades de combate de las fuerzas aéreas sudamericanas. Estos aviones, junto con una docena de bombarderos North American B-25J Mitchell, operaron en la base aérea Quintero y la MANA organizó un curso para la FACH a fines de 1946, logrando graduar los primeros pilotos chilenos de P-47 el 24 de enero de 1947. El primer piloto en volar solo en un P-47 fue el Teniente 1° Juan Solminihac Andrade. Si bien la FACH no estuvo en condiciones de incorporar los B-25 y P-47, en septiembre de 1947 seis aviones son traspasados a la FACH, a los que se sumaron otros seis aviones en octubre de ese mismo año.

Pilotos que integraron el primer Curso de Pilotos de Caza por la MANA en 1946:

- Capitán de Bandada Mario Guevara Rodríguez
- Capitán de Bandada Alfredo Gómez-Lobo Guevara
- Teniente 1° René Ianiszewski Courbis
- Teniente 1° Juan Solminihac Andrade
- Teniente 2° Germán Stuardo de la Torre
- Teniente 2° Diego Aracena González
- Teniente 2° Humberto Magliocchetti Barahona
- Subteniente José Martini Lema
- Subteniente Mario Lazo Leiva
- Subteniente Alfredo Aguilar Zerón
- Subteniente Eduardo Sepúlveda Larraechea
- Subteniente Mario Riedemann Möellinghoff
- Subteniente Jorge Matus Ortega
- Subteniente Jorge Figueroa Gutiérrez
- Subteniente Manuel Villalobos Johnson



Los doce aviones son matriculados del 750 al 761 y son asignados provisionalmente al Grupo de Aviación N° 2, siendo luego asignados al Grupo de Caza N° 1, unidad creada el 6 de febrero de 1948, para luego ser denominada Grupo N° 5 y finalmente como Grupo de Aviación N° 11. Al momento de ser entregados, venían completamente equipados y los aviones tuvieron una provisión de repuestos para dos años, lo que evidenciaba que la línea logística iba a ser un gran problema por resolver, puesto que la mayoría de estos aviones ya habían sido dados de baja de la USAAF y el resto fue desguazado para ser convertidos en chatarra. Pese a esta gran limitante, la cual impactó a todo el material de la FACH que había sido producido durante la Segunda Guerra Mundial, los últimos P-47 lograron operar hasta 1958.

Durante su operación, el efecto de la falta de repuestos afectó significativamente a la flota, junto con varias pérdidas totales y en 1952 sólo había siete aviones en vuelo. Esta situación se resolvió con la adquisición de 10 aviones adicionales, pero los problemas de la línea logística volvieron a disminuir la cantidad de aviones en vuelo y para 1957 sólo una docena de aviones estaban aptos para volar, lo que determinó su fin operativo el 31 de diciembre de 1958.

P-47D Thunderbolt recién arribados a la Base Aérea Quintero en julio de 1953, correspondiente a la segunda partida. Estos aviones operaron hasta 1958 y fueron dados de baja. La era del Jet ya estaba instalada en la FACH. (Colección Sergio Contardo F.)



El Teniente Sergio Contardo Flores junto a su crew chief, posan delante del P-47D Thunderbolt N° 756 del Grupo de Aviación N° 11 en la Base Aérea Quintero, circa 1954. (Colección Sergio Contardo F.)



Este avión tenía ciertas características que lo hicieron famoso en la Segunda Guerra Mundial, tales como su potencia y velocidad, así como su robustez. Durante la guerra tuvo un propósito multi rol, desempeñándose como caza escolta de las formaciones de bombarderos aliados y en el ataque a tierra. En la FACH desempeñó los mismos roles y para que un piloto pudiera optar a realizar el curso era necesario contar con al menos 500 horas de vuelo de experiencia, primordialmente en AT-6 Texan, que era usado como avión de transición, ya que el P-47 no contaba con una variante de instrucción. La potencia de este avión, sumado a la gran velocidad que podía alcanzar, generaba

una gran cantidad de energía que, si no era bien administrada por sus pilotos, podía costar muy caro. A continuación, se detallan los principales accidentes mayores registrados por los P-47D durante su servicio en Chile:

- 14 de diciembre de 1946: el Subteniente Jorge Figueroa Gutiérrez, fallece al estrellar su P-47D N° 410 (serial del avión de la USAAF 45-49410) en el fundo “Popeta”, Melipilla, en una misión del curso de vuelo de la MANA.
- 18 de noviembre de 1947: el Teniente Humberto Tenorio Iturra amariza su P-47D N° 438 (serial del avión de la USAAF 45-49438) entre Papudo y Quintero, durante la realización de un ejercicio con la Armada. El Teniente Tenorio resulta ileso.
- 24 de noviembre de 1953: el Teniente Dagoberto Espinoza Molina desaparece junto a su P-47D N° 45-49533 entre Papudo y Quintero. Algunas fuentes indican que habría sido en el N° 764, sin embargo, no hay registros que las matrículas 763, 764, 768 y 769 hayan sido aplicadas a los aviones durante su operación en Chile.
- 23 de septiembre de 1954: el Teniente Víctor Belmar Fuentes fallece al estrellar su P-47D N° 755 en el lago Peñuelas.

Del total de P-47D operados por la FACH, se preservó un solo ejemplar, el 750, el cual pasó varios años adornando uno de los patios de la Escuela de Aviación, hasta ser donado al Museo Aeronáutico, donde se encuentra preservado a la fecha.



Armeros del Grupo de Aviación N° 11 realizan un carguío táctico al P-47D Thunderbolt N° 760. Se observa el carguío de las ocho ametralladoras calibre .50” y de bombas de 250 lb. (MNAE)



El Teniente Sergio Contardo Flores fotografiado en vuelo pilotando el P-47D Thunderbolt N° 766 del Grupo de Aviación N° 11 el 10 de enero de 1955. (Colección Sergio Contardo F.)

### Caza-bombardero Republic P-47D Thunderbolt de la Fuerza Aérea de Chile

Republic P-47D Thunderbolt N° 750 del Grupo de Aviación N° 11, Base Aérea Quintero, 1948.



*Julio Arrósquide © 2022*

Republic P-47D Thunderbolt N° 759 del Grupo de Aviación N° 11, Base Aérea Quintero, 1949.



*Julio Arrósquide © 2022*

Republic P-47D Thunderbolt N° 765 del Grupo de Aviación N° 11, Base Aérea Quintero, 1954.



*Julio Arrósquide © 2022*

Republic P-47D Thunderbolt N° 766 del Grupo de Aviación N° 11, Base Aérea Quintero, 1955.



*Julio Arrósquide © 2022*



## 2. La Fuerza Aérea en Aysén.

Para entender mejor y comprender en todo su valor la acción de la Fuerza Aérea en Aysén es necesario visualizar las dificultades que la Naturaleza planteaba no solo a los aviadores, sino que, desde antes, a los pocos y esforzados colonos que se atrevieron a establecerse en esos parajes. Al decir de Ernesto Silva Román:

*El Territorio de Aysén era, por aquellos años, una zona abandonada, triste y misteriosa. Nieblas permanentes, lluvias copiosas, fuertes vientos, tendían una barrera que, para los espíritus timoratos, blandos y cautelosos, era agresiva e inexpugnable... Pocos, muy pocos se atrevían a desembarcar en aquel ancho y profundo río que se adentraba silenciosamente en una selva intrincada, fría, húmeda y oscura. El caserío de Aysén se acurrucaba tras la imponente mole de su alto cerro... internarse en el Aysén, alcanzar hasta el lago Buenos Aires a poner pie en Chile Chico, era empresa ímproba y pesada que solo afrontaban los hombres fuertes, decididos y valientes.*

No podía ser de otra manera ante el difícil marco del territorio en esa amplia zona: tres geografías longitudinales con características particulares cada una de ellas. En la costa, el archipiélago y los canales patagónicos, permanentemente azotados por vendavales de lluvia y vientos poderosos; al centro, la cordillera imponía la barrera de sus ríos a la penetración de los colonos y al oriente, las estepas australes con sus bajas temperaturas, aridez y una vegetación más bien pobre. Todo aquello quedó comprendido en el “Territorio de Aysén” creado el 30 de diciembre de 1927, por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo mediante el Decreto N° 8.582 del Ministerio del Interior, que además estableció la capital en Puerto Aysén y la división en las comunas-subdelegaciones Yelcho, Aysén, Lago Buenos Aires y Baker. Posteriormente, en marzo de 1929 cambió su estatus al de “provincia” de la que un brazo del lago O’Higgins pasó a ser el límite con Magallanes.

A principios del siglo XX, el Estado concesionó grandes extensiones de tierras en aquel poco conocido territorio, lo que de alguna manera habría de configurar su poblamiento futuro. Una de las favorecidas con una concesión en 1903 fue la Sociedad Industrial de Aysén (SIA), formada por empresarios magallánicos liderados por Mauricio Braun, la que a cambio debía radicar familias y generar una línea de navegación a Puerto Montt. Para ello, durante 1913 la SIA construyó sus instalaciones portuarias en el estuario del río Aysén, dando origen a un asentamiento que adoptaría el nombre de Puerto Aysén, escogido más adelante para ser la capital del territorio. Asimismo, la compañía seleccionó la confluencia de los ríos Simpson y Coyhaique para instalar su centro de operaciones, el que no tardaría en generar otro asentamiento a partir del cual se fundaría

el poblado de Baquedano en diciembre de 1929. Desde allí la SIA había abierto una senda de penetración hacia la estancia Cisnes en los valles interiores de los ríos Mañihuales y Ñirehuao, además de otra que proseguía a Balmaceda.

Aparte de las concesiones, se habían establecido los llamados colonos autónomos, provenientes de la Patagonia argentina, agrupados en poblados y caseríos dispersos e incomunicados entre sí, que se sumaron a los centros de administración de las estancias mencionadas, entre los que hacia 1930 se podían señalar, al norte del territorio, Futaleufú y Alto Palena que pasarían a la provincia de Palena y los asentamientos de Lago Verde, Río Cisne, Ñireguao, Arroyo Norte y Mano Negra. En el valle del río Simpson, se ubicaban Puerto Chacabuco, Puerto Aysén, Baquedano (Coyhaique) y Balmaceda. Chile Chico estaba en el lago Buenos Aires, a los que se sumaban los colonos asentados en los valles del Baker, del río Mayer y en la ribera del lago O'Higgins.

Los tres caseríos, como lo eran entonces Puerto Aysén, Baquedano y Balmaceda, ubicados a lo largo del valle del río Simpson, estaban unidos por un camino que partiendo del primero se internaba hasta unos 50 kilómetros, desde donde se proseguía en carretas de bueyes y a caballo a Baquedano y a Balmaceda. Un cuarto poblado era Chile Chico, en la ribera sur del lago Buenos Aires. Las distancias se podían medir por jornadas de cabalgata. Una a Baquedano y desde allí otra a Balmaceda, tres a Lago Verde y a Puerto Ibáñez donde con algo de fortuna se podía cruzar en un pequeño vapor o rodear el lago por territorio argentino hasta Chile Chico.

El desafío era inmenso: Aysén con sus islas, fiordos y selvas en la costa lluviosa, valles remotos, escondidos entre montañas, y sus estepas barridas por los poderosos vientos del interior, requería que la aviación conquistara sus cielos y llegara a todos sus rincones y que asegurara la vinculación aérea con Magallanes.

Un primer paso en este sentido se dio promediando 1928, con una circular del Ministerio de Guerra remitida por el Ministerio del Interior a todos los intendentes y gobernadores del país, la que disponía seleccionar terrenos orientados a los vientos predominantes para destinarlos a la construcción de aeródromos. Entre los destinatarios estuvo el gobernador del territorio de Aysén, quien la distribuyó a los subdelegados de Puerto Aysén, Lago Buenos Aires y Baker para que informaran al respecto. Fue por esa razón que, al momento de trazar el plano de la nueva ciudad que se pensaba construir en Baquedano, aprobado en julio de 1929, éste consultara una plaza pentagonal y, en el extremo norponiente, a la vera del camino a Puerto Aysén, un terreno reservado para una cancha de aterrizaje.

Cabe pensar que a este diseño de la ciudad debió contribuir el hecho que el 6 de enero de 1929 desembarcaran en Puerto Aysén los Tenientes Luis Donoso Sánchez, César Lavín Toro y Ernesto Romero, enviados a este territorio por el Comandante Merino a explorar lugares donde construir pistas de aterrizaje. Donoso se dirigió a la estancia Ñireguao, en la que permaneció hasta fines de abril seleccionando y marcando la pista de aterrizaje y muy posiblemente haya sugerido el terreno para el futuro aeródromo de Coyhaique mencionado en el plano fundacional. Los Tenientes Lavín y Toro se dirigieron al sur, al pequeño caserío Las Latas, donde seleccionaron y marcaron una pista de 600 x 3.000 m a los pies de los cerros Tamango Grande y Tamango Chico, al sur del río Chacabuco y al Oeste de la confluencia con el Baker. Un segundo aeródromo se ubicó en la entrada Estancia Baker, marcado en sus cuatro esquinas con tablas de color blanco y la clásica "T" que indicaba el centro de la pista y la dirección del aterrizaje de Este a Oeste.

La exploración de los Tenientes fue el prelude de lo que estaba por llegar. El 27 de julio de 1929 el Comandante Arturo Merino, Director de Aviación del Ejército, creó la Escuadrilla de Anfibios N° 1 y Línea Aérea al Aysén, dotada con media docena de monomotores anfibios Vickers Vedette y dos de Havilland DH-60 Gipsy Moth, uno de ellos montado sobre flotadores. La naciente unidad se trasladó a su base a orillas del río Chamiza en Puerto Montt el 19 de noviembre, iniciando de inmediato los vuelos de práctica y entrenamiento de las tripulaciones realizando algunos vuelos hasta el lago Puelo.

El lunes 16 de diciembre Merino, en el Vedette N°5 piloteado por el Teniente 2° Félix Schaerer Dabner, llevando al Suboficial mecánico Napoleón Oyarzún, junto con el Vedette N° 3 pilotado por el Capitán Rafael Sáenz con el Sargento 2° mecánico Jorge Hernández y el Cabo Oscar Orellana, despegaron rumbo al Aysén. Según relata el Suboficial Oyarzún:

*A las 11 horas despegan los dos aviones rumbo al ansiado Aysén. 11.30 acuatizamos en el río Palena. Sin novedad...seguimos, y enfrentamos el Estuario de Aysén. Abí sí que estaba malo, parecía que le pegaban con un combo de goma en la quilla del bote, había buena visibilidad, nubes altas, volábamos a 800 metros y caímos en un pozo aéreo, íbamos derecho para abajo; a los 400 metros tomó aire nuevamente, abí sí que crujió. Al Comandante Merino parecía que los ojos se le iban a salir, yo lo miré; esto fue a la entrada de la barra del río Aysén. 10 minutos más y divisamos el puerto de Aysén. Entonces se sobrevoló el pueblo de Aysén, todo embanderado, todo se veía muy lindo, tomó cancha y acuatizó sin novedad, miré la hora, eran las 20 horas del día 20 de enero de 1930. Todo el pueblo alegre, las escuelas con todos sus alumnos con sus banderitas chilenas, coincidió el día con la Fiesta del Roto Chileno, cantaron el Himno Patrio, lo entonaron con la banda que tenían los Carabineros compuesta por 22 músicos, fotos y más fotos. Este fue el anhelo que tenía el Comandante de inaugurar la Línea Experimental de carga y correspondencia. Yo recargué el avión y lo anclé bien firme para el regreso. Después de los saludos correspondientes pasaron para la ilustre Municipalidad de Aysén; el señor alcalde era don Carlos Arredondo, el señor gobernador era don Ciro Arredondo; después lo agasajaron con una comida, yo como mecánico no lo pasé nada de mal.*

Poco más de un mes más tarde, a las 16.25 horas del jueves, el 23 de enero de 1930 se desencadenó la tragedia, en que perdieron la vida el Teniente Aníbal Vidal y el Sargento Alfredo Román Garay, al ser presa su Vickers Vedette de una cizalla de viento cortante que lo precipitó al mar (Tomo Primero, pág.419/420). Con el sacrificio de Vidal y Román, la Fuerza Aérea, que aún estaba por nacer, pagó su tributo de sangre por iniciar su conquista de Trapananda. (N.E. Trapananda significa “nacido pronto” en español arcaico y es el nombre que alguna vez tuvo la zona de la Patagonia chilena, conocida posteriormente como Aysén.)

Se puede decir entonces que hacia 1930 Aysén contaba con una incipiente red de aeródromos marinos en Palena, Lagunas y Puerto Aysén y de aeródromos terrestres en Ñirehuao, Las Latas y Estancia Baker, situación que no habría de variar hasta promediar el decenio siguiente. El Decreto 1.167 del 21 de marzo de 1930, que significó la creación de la Fuerza Aérea, en su fundamento número 5 se refería precisamente a esta zona. “Que, conviene asegurar y extender (N.E. la línea aérea.) a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes.” En otras palabras, la Fuerza Aérea nació con el mandato de integrar las regiones australes con el resto del país.

Cumpliendo este mandato fundacional, el Comandante Arturo Merino autorizó la ya mencionada misión exploratoria a los canales patagónicos por una escuadrilla de tres botes voladores Dornier Wal realizada entre el 1 de agosto y el 29 de septiembre de 1930, al mando del Capitán Herbert Youlton Boulet. Se trataba de los Dornier Wal N° 15 y 16, con motores Napier Lyon de 450 hp. Las tripulaciones que iniciaron este esforzado raid fueron: Wal N° 15, piloto Capitán de Bandada Herbert Youlton Boulet, copiloto Teniente Tomás Gatica Ibacache, mecánicos Suboficial 2° Guillermo Gómez y Cabo 1° Tomás Cortés; y en el Wal N° 16, el piloto era el Teniente Horacio Barrientos Cofré, copiloto Teniente Raúl Mariotti, mecánicos Sargento 1° Alejo Cepeda y Sargento 2° Ramón Bonilla C. y radio operador Aviador 1° Gaspar Zúñiga. Al iniciarse los vuelos de exploración hacia Aysén y Puerto Edén, se embarcó en el Wal como primer tripulante el propio Comandante de la Escuadrilla de Anfibios, el Teniente Emilio Larraín Ortúzar y en el segundo, hacia el Golfo de Penas, lo hizo el Teniente Washington Silva Escobar, de la misma Escuadrilla. El 17 de agosto se sumó el Wal N° 17, piloteado por el Capitán Carlos Abel iniciando de inmediato sus vuelos de reconocimiento, a la zona de Ayacara y Palena. Por el norte las exploraciones se centraron en el fiordo Puyuhuapi y río Cisnes, llevando al jefe de la Oficina de la Propiedad Austral de Aysén, Fernando Sepúlveda Veloso, quien registró el descubrimiento del lago Youlton bautizado en homenaje al jefe de la expedición aérea:

*Está situado al Sur Este del Cerro Gay. Debe tener una superficie aproximada de cuarenta kilómetros cuadrados, y probablemente su desagüe debe ser el río Los Cuervos, que desemboca en el Estero Aysén. Este lago fue descubierto por el Capitán de Aviación señor Youlton.*

Agregando más adelante que “El descubrimiento de este río (Marta) sólo nos fue posible hacerlo, guiándonos por un croquis hecho cuando hicimos una exploración aérea en septiembre de 1930”.

Otra medida inicial adoptada por el Comandante Merino, consistió en dar de baja “en el cargo de muebles y útiles de la Sección Transmisiones de El Bosque, Departamento Sala de Acumuladores y Generadores” un listado de elementos y darlos de alta:

*... en el inventario de la Escuadrilla de Bombardeo y están destinadas a completar el funcionamiento de la Radio-Estación de campaña U.C.1, actualmente en Río Palena. Por este motivo una vez revisados, la Sección Transmisiones los despachará a su destino, de lo cual dará cuenta a esta Jefatura por el conducto respectivo.*

Además de sumarse a las exploraciones, el Wal N° 17 llevó a Palena a un técnico de Marconi y al Teniente Jaime Busquet, jefe de Comunicaciones de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 para inspeccionar la radio estación y el 28 ese mismo llevó a los técnicos a reparar la radio de Puerto Aysén:

*El regreso lo efectuó a pesar de no contar con informes precisos del tiempo entre La Chamiza y Aysén. Al sobrevolar el estuario de Aysén, tuvo que soportar bruscos golpes debido a la fuerte lluvia y violencia del viento. A consecuencia de la difícil situación en que se encontraba el Teniente Barrientos con toda la tripulación del maltratado Wal N° 16, se amarizó en Ayacara y una vez repuesta la tripulación del estado nervioso, se continuó viaje a Puerto Montt. Todo iba bien, cuando al tratar de amarizar en el Canal Tenglo, apareció sorpresivamente una lancha a vela precisamente en la zona elegida. Se tuvieron que poner los motores a full para salir de esta emergencia, cooperando en este trance el copiloto, Teniente Mariotti... El 5 de septiembre la bandada voló desde Puerto Montt a Aysén para efectuar exploraciones a Angostura Inglesa y Puerto Edén. Iniciaron el raid los aviones 15 y 17. En el estuario de Aysén encontraron fuertes rachas de viento y turbulencias debido a lo cual y sin previo aviso amarizó el Wal N° 15 cerca de las islas Churrucue. Lo mismo hizo posteriormente el 17. Después de un breve lapso, continuaron hacia Aysén. El Capitán Youlton comunicó más tarde que debido a una fuerte corriente descendente había quedado el avión sin control hasta llegar cerca del agua teniendo que amarizar... se planeó a la cuadra de la isla Edén, tomándola como referencia, pues era difícil calcular la altura para amarizar debido a la calma y al color azulejo de las aguas que proyectaban en la superficie de los cerros y que reflejaban el avión como en un espejo. En Edén se contaba con mezcla de bencina para explorar la entrada del río Baker y cuyo reconocimiento aéreo interesaba mucho; pero dada la dificultad en el carguío del combustible (con bombas a manos desde los tambores) no fue posible terminar esta faena antes de las 19:00 horas, debiendo postergarse hasta el día siguiente.*

Fue necesario acampar dos días antes de regresar a Aysén:

*El día 14 la bandada voló para efectuar exploraciones, llevando al ingeniero de colonización, quien debía tomar croquis de la región de Aysén, Puyubunapi y Río Cisnes. Se descubrió un lago en el cerro Macá, un valle que llegaba al canal Puyubunapi y otro valle al sur de Puerto Chacabuco.*

El 10 de octubre de 1930 el Capitán Youlton emitió su informe, recomendando, entre otras cosas, la instalación de radios y boyas para amarrar los aviones con anclas o muertos de peso no menor de media tonelada, en Palena, Puerto Laguna, Puerto Casma (Bahía San Quintín), y Molineaux para implementar la línea aérea hasta Punta Arenas.

Mientras se desarrollaban estos vuelos en el austro, en el centro de la República se vivían severas turbulencias políticas que afectaron también al Alto Mando (Tomo II, Capítulos XI y XII), ante las cuales el Comandante de Escuadrilla Manuel Tovarias Arroyo presentó su expediente de retiro en octubre de 1932 y se radicó en Coyhaique y Palena, pudiendo constatar personalmente las dificultades y penurias que debían afrontar los colonos por el aislamiento en que vivían. No es de extrañar entonces que al reincorporarse a la Fuerza Aérea en marzo de 1935 y ser designado

Comandante del Grupo de Aviación N° 5, dispusiera iniciar con los escasos medios aéreos que disponía, un Curtiss Falcon y un De Havilland DH.60 Gipsy Moth, un intenso programa de reconocimiento aéreo de terrenos aptos para construir pistas de aterrizaje en Llanquihue, Chiloé y Aysén, por medios terrestres entre Ñirehuao y el río Pascua. También consideró los medios anfibios, embarcando oficiales en las escampavías que abastecían los faros Guafo, Raper y San Pedro ya que debió también asumir la jefatura interina de la Línea Experimental a Magallanes aún en fase de implementación.

En marzo de 1938 se cambió la ubicación del aeródromo de Coyhaique a un terreno más amplio:

*Destínase al Ministerio de Defensa Nacional, para la ubicación del Cuartel, cancha de aterrizaje, hangares y demás servicios, dependientes de dicho ministerio, las quintas designadas en el plano de la población Coyhaique... Canchas de aterrizaje, de 41,04 hectáreas, con deslindes, Norte: Quinta N° XI; Este: camino público de Coyhaique a Puerto Aysén; Sur: Avenida Bernardo O'Higgins; Oeste, terrenos destinados al Departamento de Caminos y Quintas N° X, XI, XII.*

Como se recordará, a los pocos meses de su vuelo inaugural, el Sikorsky N° 1 “Magallanes” efectuó un amarizaje forzoso frente a la isla Talcán el 28 de mayo de 1937, sufriendo serias averías, afortunadamente sin consecuencias para sus tripulantes. No ocurrió lo mismo con el N° 2 “Chiloé”, que desapareció tres días después tragado por un poderoso temporal contra el cual el Teniente Rodolfo Marsh nada pudo hacer (Tomo Segundo, pág.743-750). La recuperación del Sikorsky “Magallanes” tardó un año, tras lo cual pudo participar en el Puente Aéreo con motivo del terremoto de Chillán de 1939 y durante 1941 fue empleado en el levantamiento fotogramétrico de una nueva ruta, esta vez sobre la cordillera patagónica, que consideró la construcción de aeródromos en Coyhaique, Chile Chico y la zona del río Baker más la instalación de, a lo menos, cuatro radioestaciones. La construcción de la de Coyhaique fue contratada a principios de enero de 1941 al constructor Carlos Stange Klein.

En el intertanto, el Comandante Tovarias continuó su ascendente carrera como el primer director de la Academia de Guerra Aérea, Edecán del Presidente Pedro Aguirre Cerda, Agregado Aéreo de Chile en Alemania en 1940, de donde regresaría a fines de 1942 para desempeñarse en el Estado Mayor de la Defensa Nacional, para a continuación asumir la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea el 25 de febrero de 1943. Diez días antes, al atardecer del 15 de ese mes, una escuadrilla de tres NA-44 tripulados por el Capitán Alfonso Scheihing y los Tenientes Gastón Carrere y Dagoberto Urzúa, culminó un largo vuelo de traslado a Bahía Catalina en Punta Arenas. Con su aterrizaje en la base austral, con una breve escala previa en Ñirehuao, la escuadrilla culminó el primer cruce de los cielos de Aysén por aviones terrestres de la FACH. Esto no era menor si se considera que siendo aeronaves militares, no podían entrar al espacio aéreo argentino ni contar con sus aeródromos patagónicos, como había ocurrido con los vuelos civiles, resaltando la urgencia de contar con aeródromos en Ñirehuao, Balmaceda, Chile Chico y Cerro Guido, que sirvieran de apoyo a una ruta a Magallanes por la precordillera patagónica. Coincidiendo con el paso de la escuadrilla, un grupo de vecinos de Puerto Aysén fundó el jueves 18 de febrero de 1943, el Club Aéreo de Aysén, de acuerdo con una iniciativa del Capitán de Bandada Oscar Yáñez Santana, quien fue nombrado Presidente Honorario de la naciente institución.

A nivel del Gobierno central, el 5 de enero de 1942 fue publicada la ley 7.144 que creó un sistema para financiar las adquisiciones militares gravando con impuestos una serie de artículos. Asimismo, creó el Consejo Superior de Defensa Nacional, integrado por el ministro de Defensa Nacional que lo presidiría; los ministros de Hacienda y Relaciones Exteriores; los Comandantes en Jefe de las Fuerzas de la Defensa Nacional; los Jefes de los Estados Mayores de las Fuerzas de Defensa Nacional y los Subsecretarios de Guerra, Marina y Aviación, quienes sólo tendrían derecho a voz y cuya asistencia a las sesiones era facultativa. El Consejo nació con el propósito General de asesorar al Gobierno en el estudio y resolución de los problemas referidos a la defensa nacional relacionados con la seguridad exterior del país, debiendo, entre sus múltiples deberes, estudiar y establecer las necesidades de la Defensa Nacional comprendiendo las medidas necesarias para la protección de las poblaciones civiles contra bombardeos aéreos y las normas de protección y de



seguridad de las instalaciones de los servicios estimados vitales y de utilidad pública. Además de lo anterior, la ley dispuso la destinación de \$30.000.000 anuales para ser invertidos por la Línea Aérea Nacional en la construcción y reparación de aeródromos y de servicios de protección de vuelo, de acuerdo con un plan que la aerolínea debería confeccionar anualmente.

Para los inicios de la 2ª Guerra Mundial la situación de la infraestructura aeroportuaria del país era crítica, siendo Ñirehuao uno de los mejores de los aeródromos sureños y australes ya que el resto, incluido La Chamiza, eran superficies blandas que no resistían el peso de un avión de transporte mayor que el C-47, imponiendo una severa restricción a las comunicaciones aéreas con Magallanes. El 17 de febrero de 1944, asumió el mando del Grupo N° 5 el Capitán de Bandada Diego Barros Ortíz. La unidad había incrementado sus capacidades substancialmente con la incorporación de siete aviones North American AT-6 y siete Vultee BT-13, los que se sumaban a los cinco Fairchild PT-19 y dos biplanos Avro 626. Con ellos los vuelos a la región de Aysén se multiplicaron, particularmente a Ñirehuao, Estancia Río Cisnes, Puerto Aysén, Coyhaique Alto y a Coyhaique, en la que LAN fue autorizada a invertir \$150.000 en la construcción de una radio estación y en la mantención de la pista, al igual que en Balmaceda donde la aerolínea también construyó una radio estación durante 1944, de acuerdo con el Plan de Inversiones aprobado el 30 de noviembre de 1943.

Años más tarde, el entonces Capitán Barros, posteriormente General y Comandante en Jefe, comentaría que:

*Me tocó iniciar la ruta hacia Magallanes. Volé por todos los canales. Fui el primero que aterrizó en Balmaceda. De allí que viví cerca de todos aquellos colonos pioneros. Nos sorprendían tempestades y debíamos estar varios días esperando que mejorase el tiempo.*

En aquellas vivencias hacia 1947 habría de encontrar la inspiración para escribir la letra de la tonada “Bajando pa’ Puerto Aysén” con música de su amigo Jorge Bernal, de Los Cuatro Huasos, que se convertiría en un hito en el folclore nacional.

Volviendo al aterrizaje fundacional del Capitán Barros, cabe señalar que hacia fines de 1944 existía una pista de aterrizaje de 600 metros de longitud en Coyhaique Alto a la que se le agregaron 200 metros adicionales, pero el empalme de la parte antigua con la nueva quedó con un resalto que impedía su empleo por aviones medianos. Aparte de ello, no contaba con hangares para proteger los aviones en tránsito ni estanques para combustible. La estancia había facilitado una de las casas para el personal y la radio estación, que contaba con un anticuado radiotransmisor de un Dornier Wal que en la práctica no prestaba mayor utilidad. La pista resultaba difícil de identificar por la señalización deficitaria que poseía e imposible de hacerlo si caía algo de nieve. Había también una pequeña pista y radio estación en Coyhaique y Puerto Aysén. En tales condiciones y con las reservas del caso, el Consejo Superior de Defensa Nacional, integrado entre otros por el General Manuel Tovarias, dio su aprobación al proyecto del aeródromo “Leonor” en Balmaceda, refrendado por el Presidente Juan Antonio Ríos mediante el D.S. Secreto N° 114 el 30 de diciembre de 1944. En este documento se autorizó la construcción de una cancha de aterrizaje de 1.000 por 200 metros, con un presupuesto de \$ 1.424.500.31 con cargo a la Ley 7.144., por ser un lugar más apropiado que Ñirehuao, al encontrarse a un costado del pueblo y del camino internacional y libre de obstáculos naturales. El trabajo fue asignado por administración directa al Ingeniero Provincial Oscar Spichiger Ernst quien tenía la experiencia por haber construido las pistas de Ñirehuao y la de Coyhaique Alto.

Por ello es que, ansioso como estaba el General Tovarias, de establecer la conectividad aérea con Aysén y Magallanes, tan pronto pudo resolvió realizar una inspección en terreno del avance de las obras y junto al Capitán Barros, abordaron un Vultee BT-13 del Grupo N° 5 cada uno y procedieron a efectuar el primer aterrizaje en “Leonor” el 18 de febrero de 1945.

De acuerdo con lo señalado, durante 1945 se instalaron radioestaciones en Estancia Río Cisnes, Coyhaique Alto y Chile Chico que se sumaron a las existentes en Puerto Aysén, Lagunas y Palena terminando el año con la llegada a Balmaceda de la comisión integrada por el Comandante de Escuadrilla Ernesto Romero Rojas, el Teniente 2º Edilio del Campo Thoroud y el ingeniero Navarro que procedió a la recepción definitiva de la pista construida por Spichiger.

La Fuerza Aérea iba camino a crear el servicio de Protección Meteorológica Aeronáutica, lo que ocurriría el 15 de agosto de 1946. Para ello el país fue dividido en cuatro zonas y una subzona: Zona Norte de Arica a Santiago; Zona Central de Santiago a Temuco; Zona Sur de Temuco a Balmaceda; Zona Austral de Balmaceda a Cabo de Hornos y la Región Cordillerana Central, que abarcó la cordillera de los Andes entre Los Andes y Curicó. Cada zona contenía las estaciones meteorológicas asociadas a una radio estación que debía transmitir un Informe Local del Tiempo a las 06:00, 08:00, 14:00 y 19:00 horas en la forma de un meteograma a la “Sección Meteorológica Regional” ubicada, en este caso, en Chamiza, para su análisis y confección del pronóstico correspondiente por un Meteorólogo Previsionista. En el caso que se trata, la radio estación de Coyhaique, en Coyhaique alto, recibía y retransmitía a Puerto Montt los meteogramas de Balmaceda y Chile Chico.

Por su parte, el Plan de Inversiones para 1946 de la Línea Aérea Nacional contempló la construcción de un pabellón para los pasajeros y un dormitorio para las tripulaciones en Balmaceda, en tanto que el 6 de agosto de ese año, el Subteniente Jaime Núñez Núñez del Grupo 5, fue designado jefe en el aeródromo de Balmaceda, aunque tal destinación no llegaría a concretarse.

El “Leonor” obedecía, además, a un plan de aeródromos confeccionado durante el mando del General Tovarias, que contó con la asesoría de Ingenieros técnicos en aeródromos de la Misión Aérea Norteamericana, MANA. El plan en cuestión clasificó los aeródromos en cuatro categorías: los de Clase A: ubicados en Antofagasta (Cerro Moreno), Santiago (Los Cerrillos), Puerto Montt (La Chamiza) y Punta Arenas (Bahía Catalina); los de Clase B: en Arica, Iquique, Copiapó, Vallenar, La Serena, Ovalle, Valparaíso, Chillán, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Leonor (ex Balmaceda) y Porvenir. Los de Clase C, entre los que figuraban los de Ancud, Castro, Quellón, Chaitén, Futaleufú, Ñirehuao, Lagunas, y los de Clase D que eran los de la cordillera, que no estuvieran comprendidos en la clasificación anterior y, en general, los que se establecieran por iniciativa municipal o particular.

De esta forma se terminaría por configurar una red de aeródromos en la estepa patagónica en Estancia Río Cisnes, Ñirehuao, Coyhaique Alto, Balmaceda, Chile Chico y Cerro Guido en Última Esperanza, y otra por la costa en Ancud, Río Cisnes, Lagunas, Puerto Aysén y Puerto Edén en territorio magallánico. El aeródromo “Leonor” se vino a sumar así a los del valle del río Simpson que concentraba los centros urbanos más importantes de la provincia en Puerto Aysén, Coyhaique y Balmaceda y tuvo la virtud de destrabar las comunicaciones aéreas con el extremo austral de la república y, a poco andar, se convertiría en la puerta de la región y el centro desde el cual se construiría la conectividad aérea con el interior de la provincia.

A continuación del vuelo del General Tovarias, el jueves 12 de abril 1945, quedó registrado el paso del Lockheed Electra CC-LEN, 505 de LAN, piloteado por Marcial Arredondo, Alfonso Moreira y Jorge Peñafiel, en vuelo de traslado a Punta Arenas, para la creación de la Posta Austral de la aerolínea. Seguidamente los Tenientes Carlos Tapia, Oscar Eggers y un tercero de apellido Castro y los pilotos civiles Alfonso Robles y Rodolfo Rosenberg, efectuaron la travesía con escalas en Temuco, Puerto Montt y Ñirehuao, en vuelo de transporte de tres Fairchild PT-19 Cornell cedidos por la Fuerza Aérea al Club Aéreo de Magallanes, escoltados por el Vultee VT-13 Valiant N° 186 a cargo del Teniente Mario Arriagada.

El año 1946 llegó con nuevos vuelos de interés. El primero de ellos lo protagonizó el Teniente Oscar Eggers en un T-6, el 1 de enero, llevando un envase con una muestra de petróleo encontrado en la vispera, directamente de Springhill a La Moneda, con la correspondiente escala en Balmaceda, muestra que entregó al Presidente Juan Antonio Ríos.

Otro vuelo de interés ocurrió el 15 de febrero. Una semana antes el Capitán Roberto Parragué había transportado al Nuncio Apostólico de su Santidad, Monseñor Maurilio Silvani; el Arzobispo de Ayacucho, Monseñor Víctor Álvarez; el Arzobispo de Concepción, Monseñor Alfredo Silva, el Obispo de Ancud, Monseñor Cándido Rada y el Vicario de la Araucanía, Monseñor Guido Beck a Punta Arenas en un anfíbio PBY-5 Catalina por la conocida ruta de los canales en vuelo directo de Puerto Montt. Para su regreso a la capital, los prelados abordaron el Electra de LAN, e hicieron el trayecto con escalas en Cerro Guido, Balmaceda, Puerto Montt y Temuco, constituyéndose de paso en los primeros pasajeros transportados por la aerolínea a Santiago.

A los vuelos de la FACH se sumaron los de LAN. Un Lodestar despegó de Los Cerrillos a las 9.36 AM del 7 de abril. En esta ocasión iba al mando del piloto Sergio García Huidobro, el copiloto Antonio Dagnino, y el radiotelegrafista, Oscar Graf. También viajaron el jefe de Operaciones de la LAN, Marcial Arredondo; el arquitecto de la línea, don Enrique Borchet; el jefe de radiocomunicaciones, Ernesto Larraín, el jefe de mecánicos, Víctor González y el jefe de la Sección Meteorológica, Luis Ramírez Baraona. El objetivo del vuelo fue hacer el reconocimiento de la ruta austral a fin de establecer el servicio a Magallanes. Para ello el avión hizo escalas en Chillán y en Balmaceda, en las que se aprovisionó de combustible. En Punta Arenas el Lodestar realizó numerosos vuelos de reconocimiento a diferentes localidades de la región, regresando a la capital el domingo 15.

A su regreso, el vicepresidente ejecutivo de la empresa, General de Brigada Aérea Rafael Sáenz Salazar respondió algunas consultas periodísticas en relación con el tema:

*¿Existen buenos aeródromos en la zona austral?*

*El problema de los aeródromos ha atrasado, en verdad, la instalación de una línea estable a Punta Arenas. Hasta ahora no se contaba con aeródromos adecuados para aviones comerciales. Los que existían, apenas eran canchas que daban cierta seguridad a los aviones de guerra, de reducido tonelaje. Solamente de un año y medio a esta parte ha sido posible ampliar y habilitar estas canchas hasta dejarlas en condiciones de recibir aviones pesados. En este sentido la Fuerza Aérea de Chile ha hecho una gran labor que es necesario destacar.*

*¿Los aviones que viajen a Punta Arenas lo harán por territorio argentino?*

*No, el vuelo a Punta Arenas se hará por territorio chileno y se aterrizará en Balmaceda, donde existe un aeródromo excelente. Si en nuestro reciente viaje a Buenos Aires solicitamos la autorización del gobierno argentino para sobrevolar su territorio, fue con el exclusivo objeto de asegurar nuestros viajes a Punta Arenas. Sólo, pues, en los casos de extrema necesidad y de emergencia, cuando en forma súbita se cubra el territorio chileno haciendo imposible el tránsito aéreo por esa zona, nuestros aviones se desviarán hacia la Argentina. Se ha buscado esta fórmula para asegurar los itinerarios y con el objeto de dar mayor seguridad al vuelo de nuestros aviones. Nada más. Por otra parte, a medida que vayamos mejorando la infraestructura terrestre en el territorio chileno, se completen los servicios anexos, se aumenten los aeródromos de emergencia, tengamos radio – faros, beams, etc., más y más descartaremos la posibilidad de sobrevolar el territorio argentino.*

Poco después de las 10 AM del 24 de junio, decoló de Los Cerrillos, el Douglas C-47 N° 0010 de LAN, iniciando al Servicio Experimental Santiago-Punta Arenas, al mando del piloto Sergio García-Huidobro, el copiloto Alfonso Moreira Arriagada, el navegante Jorge Peñafiel Rosselot, el radioperador Alfonso Caviquioli Yerby, el mecánico Alfredo Veas Silva y el electricista don Jorge Quiroga Rojas.

Confirmando la importancia que se le dio a este vuelo, en el aeropuerto fue despedido por el ministro de Defensa Nacional, General Arnaldo Carrasco, en su carácter de presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional y fue portador de un saludo del Cardenal Caro a los católicos de Magallanes, que decía:

*José María Caro Rodríguez, envía por medio de la Línea Aérea Nacional, que inicia sus importantes servicios a Punta Arenas fraternal saludo al Ilustrísimo Vicario Apostólico de Magallanes, monseñor Pedro Giacominì, rogándole transmitirlo a todos sus feligreses, con los mejores votos para todos los habitantes de esa rica y progresista región. Deseándoles toda divina bendición tanto a ellos, como a la Fuerza Aérea Nacional, se complace en darles la suya muy afectuosa.*

Cuatro horas y 52 minutos más tarde, el bimotor aterrizó en “Leonor” pero no pudo continuar viaje debido a que habría tenido que efectuar un aterrizaje nocturno, ante lo cual se prefirió pernoctar en Balmaceda y esperar hasta las 9 de la mañana siguiente para continuar el vuelo. En su regreso a Santiago el 3 de julio, el avión trajo al Marinero 1° de Máquinas, Armando

Valdés Morales, quien sufrió un accidente que le produjo lesiones de gravedad en ambas piernas, y sus bodegas llenas con correspondencia y carga, habiendo dejado a Ernesto Larraín, en Balmaceda para dirigir los trabajos de instalación de una estación de radio. Ante la inminencia de la puesta a la venta de los pasajes, a los pocos días se anunció el valor del viaje en el servicio experimental a Magallanes en \$1.410 y entre Santiago y Balmaceda, el valor fue fijado en \$866, anunciándose que se llevarían cinco en cada vuelo a partir del miércoles 2 de octubre.

Finalmente, con el vuelo de un Lodestar piloteado por Sergio García-Huidobro y Antonio Dagnino, con el radio operador Hernán Vera se llegó a la inauguración de los vuelos regulares a Punta Arenas con escala en Balmaceda, en enero de 1947, vuelos que tras una interrupción de algunos meses, serían reiniciados el 10 de septiembre de 1947, con un vuelo semanal, saliendo los miércoles a las 07:00 con escalas en Victoria y Balmaceda para aterrizar en Punta Arenas a las 17:00 y regresando de Punta Arenas, con las mismas escalas, los viernes a las 08:00 para aterrizar en Los Cerrillos a las 17:40.

Pese a los logros señalados, si bien el aeródromo “Leonor” de Balmaceda instaló el vínculo aéreo entre la capital y las lejanas provincias australes, faltaba iniciar la conectividad aérea al interior de Aysén.

En junio de 1948 fue designado el personal de la Dirección de Aeronáutica a cargo del Ayudante de Aeródromo, Alberto Jara Robles, para atender la radio estación, la estación meteorológica y el funcionamiento General del aeródromo. Finalizando el año, arribó otra comisión para determinar la cabida y los deslindes de las pistas de aterrizaje de Balmaceda y Ñirehuao y para que se recibiera de la chacra N° 12 de Chile Chico con una superficie de 32 hectáreas y del predio fiscal situado en el lugar denominado Cerro El Mirador en Aysén. Integraban la comisión el Jefe de Aeródromo Alberto Jara, el topógrafo Alejandro Fornés Ureta y el Comandante de Grupo Luis Donoso Sánchez, que la presidía y que regresaba a la región a completar la tarea iniciada en 1929.

Fue así como, promediando 1948, la experiencia adquirida por la Fuerza Aérea en sus vuelos a Aysén y Magallanes y la construcción del nuevo aeródromo llevó a la Comandancia en Jefe a evaluar la conveniencia de abastecer por aire diversas localidades cordilleranas entre Futaleufú y el lago O’Higgins, basando provisoriamente el 20 de septiembre de ese año, dos monomotores Vultee BT-13 en Balmaceda. El siguiente paso ocurrió con la creación de la “Bandada Balmaceda”, mediante la OCJ Confidencial N° 66 del 1° de abril de 1949 y con la destinación del Teniente 2° Eduardo Montero Concha y el Subteniente Jacobo Atala Barcudi, para operar los dos aviones mencionados. Algunos meses más tarde llegarían destinados a la Bandada los mecánicos Sargento 2° Francisco Maldonado Vargas y el Cabo 1° Luis Enrique Díaz Vivanco; y al aeródromo, el Cabo 2° enfermero Anselmo Soto Vidal, el Cabo 2° Isidro Chacón Cárdenas y el Soldado mozo José Camilo Alarcón Garrido.

En paralelo, a comienzos de mayo, se reunieron los ministros de Defensa Nacional, General Guillermo Barrios Tirado; de Justicia, Luis Felipe Letelier; de Salubridad, Guillermo Varas Contreras; de Obras Públicas y Vías de Comunicación, Ernesto Merino Segura; y de Tierras y Colonización, Fidel Estay Cortés, quienes acogieron la iniciativa que había presentado la FACH el año anterior y, sin perder tiempo, al día siguiente de tan importante reunión ministerial, el Alto Mando dispuso el nombramiento de una nueva comisión presidida por el jefe del aeródromo, Alberto Jara e integrada por el ingeniero civil Reinaldo Badía C. y el arquitecto Adolfo Ruíz J., para la recepción final de los trabajos de señalización de la pista de aterrizaje, obras de alcantarillado y de defensa, ejecutados por el ingeniero Spichiger y las construcciones e instalaciones ejecutadas por la firma Florencio Guarda y Cía. Se podría afirmar que con la destinación de los Tenientes Montero y Atala en Balmaceda comenzó la colonización de los cielos de Aysén.

En pleno invierno de 1946 el Catalina 402, piloteado por el Teniente Enrique Maurín y como copiloto el Teniente Gabriel Van Schouwen, se encontraba comisionado en Chamiza para realizar una serie de vuelos a Chiloé y Aysén, durante los cuales máquina y tripulantes debieron soportar condiciones climáticas extremas, luchar contra vientos huracanados, cerrazones y bajas temperaturas que alcanzaron en algunos casos los 30° bajo cero dentro de la cabina. Uno de aquellos vuelos alcanzó hasta Chile Chico, en la ribera sudoriental del Lago General Carrera, siendo necesario remontar hasta los 18.000 mil pies de altura, volar sobre territorio argentino y entrar al

lago mencionado, aprovechando un claro en la nubosidad por el lado limítrofe. Con el amarizaje frente al puerto, el Catalina 402 del Grupo 2 y sus tripulantes se inscribieron como los primeros en llegar por la vía aérea a Chile Chico para romper su hasta entonces aislada existencia. Un año más tarde, un grupo de vecinos liderados por Fernando Vargas Correa, que estaba a cargo de la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos, a quien acompañaban el empresario Atilio Cosmelli dedicado al cabotaje en el lago con una sociedad denominada Sociedad Naviera Chile Chico Ltda. y el Teniente de Carabineros, Manuel Sellán, decidieron construir una pista de aterrizaje la que después de dos meses de arduos trabajos, el 20 de junio de 1947, fue inaugurada solemnemente con el aterrizaje de cuatro aviones; dos del Grupo N° 6 de Punta Arenas, uno del Club Aéreo de Magallanes y el Electra de la Posta austral.

Como se recordará, una de las tareas del Comandante Luis Donoso consistió en recibir a nombre de la FACH la parcela fiscal N°12 de Chile Chico para construir un aeródromo. En su reporte final, fechado el 6 de enero de 1949, el Comandante hizo ver que era inconveniente construir una pista allí ya que su extensión no alcanzaba para ello, porque eran terrenos de cultivo y había que hacer un camino de acceso difícil de construir y mantener. Se manifestaba partidario en el mismo informe, de mantener “la Cancha de la Meseta” como llamaban a la pista construida por los vecinos, procediendo a solicitar al Ministerio de Tierras y Colonización, la cabida y destinación del terreno que ocupaba a la Fuerza Aérea, gestión que permitiría la existencia legal del aeródromo, sugiriendo además la permuta de la parcela N° 12 por una casa en el pueblo para instalar una radio estación que atendiera un servicio telefónico a la población.

Es del caso precisar que a comienzos de 1929 los Tenientes César Lavín Toro y Ernesto Romero habían marcado dos pistas, una en la entrada Estancia Baker y otra en el caserío Las Latas. Tan pronto se instalaron en Balmaceda, los Tenientes Montero y Atala iniciaron un servicio de correo aéreo semanal a Las Latas y Estancia Baker a un par de kilómetros de la Tenencia Fronteriza de Baker, en tanto que los de asistencia humanitaria comenzaron a mediados de septiembre de 1949, cuando recibieron un aviso del jefe de la Tenencia que la señora de un Cabo se encontraba muy enferma y necesitaba una urgente intervención quirúrgica. Apenas enterado de la angustiada situación, el Teniente Montero, sin pensarlo dos veces emprendió el vuelo en uno de los Vultee consiguiendo trasladar a la enferma al hospital de Puerto Aysén.

Para aquellos vuelos iniciales ambos pilotos se valieron de un terreno descampado para su aterrizaje cerca de la Tenencia donde más tarde el Teniente y jefe de la Tenencia de Carabineros de Baker, Enrique Villalobos construiría una nueva pista en reemplazo de la anterior. Con posterioridad, los colonos de Las Latas fueron reubicados una veintena de kilómetros más al sur, en el valle del río Cochrane, donde se trazaron unas cuantas manzanas y sitios que albergaron una docena de casas, dando origen al pueblo de Cochrane el cual sería inaugurado oficialmente el 17 de marzo de 1954. Deseosos de contar pronto con comunicaciones con la capital provincial, el poblador Luis Báez Barra, por entonces subdelegado de Cochrane, donó un sitio en el que los vecinos Enrique Barría y Zenobio Mansilla construyeron una casa para la instalación de una oficina del Servicio de Correos y Telégrafos del Estado pero que éste desechó, al no poder hacerse cargo de una agencia en tan apartada localidad. La casa entonces quedó disponible y fue entregada a la Fuerza Aérea para la instalación de una radio estación y se procedió a la construcción del aeródromo, entregado al uso público a partir de su autorización por la Dirección del Tránsito Aéreo, el 5 de diciembre de 1955 y no muy lejos de otro en Colonia, de 1.000 metros de extensión y autorizado en 1953.

Con todo, el Teniente Montero no fue el primero en volar sobre la zona de los ríos Baker y Pascua. En febrero de 1947 la Va División del Ejército envió desde Punta Arenas al lago San Martín, una patrulla militar al mando del Subteniente del Regimiento de Infantería N° 10 “Pudeto” de Punta Arenas, Alfredo Rehren Pulido e integrada por un Sargento, dos soldados y el agrimensor del ministerio de Tierras y Colonización, Fernando Fuentes, para una exploración y estudio de la apertura de un camino desde el lago, donde se les unieron dos baqueanos, hacia la desembocadura del río Pascua en el Pacífico. Allí debían encontrarse los primeros días de abril, con la escampavía Colo Colo. Pero la patrulla de Rehren no apareció. Alarmado, el Ejército envió una segunda y una tercera patrulla en misión de búsqueda y rescate sin resultados. La situación se tornó crítica. Se suponía que los exploradores se encontraban sin alimentos ni pertrechos o bien habían sufrido algún accidente grave.

Ante la emergencia el Ejército le solicitó su apoyo a la FACH, que respondió con el urgente envío el 25 de abril, del PBY-5, 401 del Grupo N° 2, piloteado por los Tenientes Walter Heitmann, Eduardo Sepúlveda y Edilio del Campo a Puerto Montt. En la base de Chamiza se incorporaron el Teniente José Maurín, el meteorólogo Miguel Bahamonde, los mecánicos Adán Delgado y José Lizama y el radiotelegrafista René Campos. Esa misma tarde el avión prosiguió a Lagunas donde pernoctaron para despegar con el despunte del nuevo día con rumbo a la desembocadura del Pascua, internándose hacia el oriente siguiendo el curso del río. A poco andar vieron una columna de humo, a unos cinco kilómetros de la desembocadura del río Pascua, a la que se dirigieron volando a la menor altura posible pudiendo apreciar en un claro un SOS escrito con ropas y un precario campamento desde el que les hicieron señas con una bandera chilena. Imposibilitado de acuatizar en el río por la fuerte corriente que arrastraba troncos y las malas condiciones climáticas, desde el Catalina procedieron a lanzarles algunos alimentos y equipos de supervivencia antes de emprender el regreso a Chamiza, donde el avión fue reaprovisionado y cargado con alimentos, mantas y medicamentos entregados por el regimiento Sangra y un bote de goma para dejarse llevar por la corriente hasta la desembocadura.

Debido a las malas condiciones meteorológicas, el Catalina solo pudo despegar el 30 a Chile Chico y de allí al lugar donde habían detectado a los exploradores, logrando acuatizar a unos 600 metros de ellos en el estuario Calén, pero sin poder alcanzar a la orilla por lo agitado de las aguas y el peligro de encontrar rocas ocultas. Pese a este contratiempo, el Teniente Heitmann consiguió despegar y lanzarles los víveres y demás vituallas con un mensaje indicándoles la situación geográfica en que se encontraban y la dirección y distancia que les faltaba recorrer para llegar a la desembocadura del río en el que serían recogidos por la escampavía Galvarino.

El año entrante, durante el verano de 1948, el Subteniente Rehren nuevamente fue enviado al mando de una patrulla al lago General San Martín, con el propósito de recuperar varios elementos dejados por la expedición anterior. A mediados de marzo, el joven oficial enfermó seriamente, por lo que los expedicionarios solicitaron una evacuación aeromédica de urgencia a la base magallánica. Coincidió con el llamado de auxilio, la llegada de la flotilla antártica a Punta Arenas, que traía en uno de sus buques, al hidroavión Vought Sikorsky “Kingfisher” N° 308, (c/n 2416) de la Fuerza Aérea. En la mañana del 19 de marzo, el aparato piloteado por el Teniente Rafael Vásquez despegó del Estrecho de Magallanes al tiempo que dos North American T-6 lo hacían de las pistas de Bahía Catalina, con el objeto de guiarlo hasta el lugar en que Rehren esperaba. Aquella misma tarde, el enfermo era internado en el hospital puntarenense para recibir la atención médica necesaria.

A fines de diciembre de 1949, el Teniente 1° Roberto Araos Tapia reemplazó al Teniente Montero y se hizo cargo de la Escuadrilla continuando con los vuelos de soberanía principalmente a la zona de Alto Palena y Futaleufú. Sería reemplazado a su vez en diciembre de 1951, por el Teniente 1° Humberto Tenorio Iturra para quien Balmaceda no le era desconocido del todo. En febrero de 1949 había aterrizado allí al mando de dos hidroaviones Vought Sikorsky N° 311 y 314 en un traslado urgente de Quintero a Yendegai, en el canal Beagle, para ser embarcados en el petrolero “Maipo” y llevados a la Antártica con la misión de relevar a la dotación militar de la Base O’Higgins. En esta notable misión lo acompañaba el Subteniente Rafael Vásquez Reginensi, un mecánico y un radioperador. Junto con el Teniente Tenorio llegó a servir en Balmaceda el Teniente Luis Tenhamm Arce.

Un cronista del desaparecido semanario VEA en su columna Polo Sur describió el quehacer de la Escuadrilla N° 5:

*Existe una bandada de la Fuerza Aérea de Chile que opera dentro de la provincia de Aysén haciendo las emergencias y el correo. En esa oportunidad pude comprobar el trabajo que realizan dos jóvenes pilotos de nuestra patria, secundados por el personal de aviadores que no escatiman esfuerzo alguno para cumplir una misión determinada. Me encontraba en el aeródromo por novedad cuando avisaron de la radio estación de la Fuerza Aérea que se preparan los elementos para reabastecer los aviones de combustible una vez aterrizados, porque venían de Cochrane, más o menos de 170 millas al sur, en plena cordillera y necesitaban continuar viaje. Más tarde cuando aterrizaron los aviones y se empezó a cargar el material puede comprobar el papel de estos muchachos y la coordinación perfecta de este personal. Se bajaron solamente los pilotos, los cuales*

*ordenaron que los pasajeros permanecieran en la cabina. Irían directamente a Coybaique a dejarlos, porque se trataba de enfermos, uno del interior de Baker y otro de Chile Chico. Como en la región solamente existen hospitales en Coybaique y Aysén, estos jóvenes transportaron a sus enfermos hasta Coybaique, donde dieron por terminada su misión.*

*Interesado por conocer más la labor de estos pequeños avioncitos y de sus tripulaciones, me enteré de que estos servicios de la Fuerza Aérea de Chile eran completamente gratuitos para todos los ciudadanos que en un caso determinado y calificado lo necesiten. La labor que hace la Fuerza Aérea de Chile en esta zona, representada por todo su personal, distinguido, tanto oficiales como de tropa, merece el reconocimiento y la admiración de todos los chilenos. Son los aviones que transportan remedios, médicos, enfermos, y el correo a los poblados aislados. En la actualidad se desempeña como el jefe del aeródromo y jefe de la bandada el Teniente 1° de aviación señor Humberto Tenorio Iturra.*

Anteriormente se mencionó la medicina de Aviación y los “vuelos de soberanía” que a partir de 1956 realizó el grupo N° 5 todos los primeros lunes de cada mes, para lo cual fue dotado con tres bimotores Beechcraft Model 50 Twin Bonanza. En uno de aquellos vuelos que incluyó una ronda sanitaria, viajó el Comandante de Grupo (S), doctor Hugo Infante Varela hasta Chile Chico en el Twin Bonanza N° 477, pilotado por el Comandante de Escuadrilla Orlando García Palazuelos quien se desempeñaba al mando de la Escuadrilla N° 5 de Balmaceda. Terminada sus labores en Chile Chico, al emprender el regreso a Balmaceda poco después de las 16 horas del 15 de noviembre de 1957, el avión se precipitó a tierra falleciendo instantáneamente sus dos ocupantes.

El doctor Julio Infante Varela tenía 48 años, obstetra, se desempeñaba como médico inspector del Servicio Nacional de Salud y del Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea, como cirujano de la Asistencia Pública y era director de la Maternidad “Susana Palma de Alessandri” dedicada a la atención de las madres que tenían problemas con sus hijos recién nacidos. Los restos de ambos aviadores fueron llevados a Santiago en el C-47, 952, para ser sepultados en el Cementerio General. Allí les tributó los honores correspondientes la Escuadrilla de Protección y Seguridad de El Bosque que formó con la banda instrumental y una escuadrilla de 12 aviones Mentor de la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos” sobrevoló el camposanto.

En sus palabras de despedida, el jefe del Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea, General Raúl Yazigi señaló que:

*En el pequeño poblado de Futaleufú, junto con Infante, experimentamos una profunda emoción hace pocos días, al oír cien voces infantiles entonando como un coro de ángeles el himno patrio y, además varias canciones y tonadas chilenas... sólo entonces comprendimos cuanto bien hacían a la patria esas misiones que cumplían las Alas de Chile.*

Por su parte, al referirse al Comandante García Palazuelos, el jefe del Grupo 5, Comandante de Grupo Osvaldo Jerez Valdivieso, afirmó:

*El Comandante García Palazuelos acostumbraba el mismo empuñar el bastón del avión, para rescatar vidas humanas, venciendo muchas veces graves inclemencias del tiempo e inhóspitas regiones. Además, llevaba en su avión heridos y enfermos de solitarios lugares que debían llegar sin demora hasta centros de sanidad.*

Como es de suponer, la tragedia sacudió profundamente a la población de Chile Chico que se manifestó con un sentido mensaje de condolencias al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea:

*Ruego a Us. aceptar en mi nombre y en representación del pueblo de Chile Chico, mis más sentidas condolencias por el trágico y sensible fallecimiento de los señores Comandantes Julio Infante Varela y Orlando García Palazuelos. El pueblo conmovido lamenta profundamente desgracia en la Fuerza Aérea de Chile, cuya labor en esta zona es expresión de sacrificios de los señores pilotos por revistar esta región y hacer efectiva labor de chilenidad. Firmados; Antonio Prado Martínez,*

*subdelegado; Hernán Segovia, regidor; Héctor Cárdenas Eugenin, presidente del Rotary Club, Miguel Burgos Leal, presidente del Club Huemules; Raúl Gutiérrez Varas, presidente Club de Leones; Amalia Atala, presidente de la Liga de Estudiantes y Nemecio Retamales, presidente de la Asociación Obrera y Empleados Públicos.*

Fueron los primeros que cayeron cumpliendo con su patriótico deber en esta zona, pero no los últimos, lamentablemente. El 14 de julio del 1960, el AT-6 N° 293 del Grupo N° 6, piloteado por el Subteniente Edison Muñoz Pino, a quien acompañaba el Soldado Arturo Díaz Tello, tuvo un accidente fatal a la salida de una pista en el Lago O'Higgins. El hecho se produjo a las 13.30 horas, pero el avión solo pudo ser hallado tres días más tarde en un bosque aledaño al lago O'Higgins por una bandada de aviones T-6 venidos de Punta Arenas, que operó desde una precaria pista de algo más de 300 metros, construida en 1956 por el colono Candelario Mancilla. Entre los restos del avión se encontraron los del malogrado Subteniente Muñoz, ignorándose el paradero de su acompañante, por lo que la comandancia del Ala N° 3 dispuso un operativo de búsqueda apoyado por los pobladores del lugar, el que afortunadamente dio resultado al encontrarlo con vida el mediodía del 18, extenuado y debilitado por las heridas sufridas y con principio de congelación en ambas piernas. Las malas condiciones imperantes dificultaron las labores de rescate por el Catalina N° 565, que debió esperar una mejoría del tiempo en Cerro Guido, 300 kilómetros al sur del lugar del accidente, antes de volar al lago O'Higgins para llevar al Soldado Díaz y al infortunado Subteniente a Punta Arenas.

Hubo un tercer accidente aún de mayores proporciones y de gran repercusión nacional. A las 15 horas del domingo 16 de junio de 1963, el C-47 N° FACH 953, se estrelló contra la cima del cerro Pérez, a la salida del estuario de Aysén, no muy lejos de donde cayeron el Teniente Vidal y el Sargento Román en 1930. Había despegado de Balmaceda con destino a Puerto Montt, falleciendo sus seis tripulantes y trece de los catorce pasajeros, entre los que se encontraba el obispo de Aysén, Monseñor César Gerardo Vielmo Guerra. La tripulación la componían: el Comandante de Escuadrilla Luis del Fierro Bull, piloto al mando de la aeronave; copiloto, Comandante de Escuadrilla Silvestre Mahuzier Peña; navegante, el Teniente Alfonso Duhalde Sotomayor (hermano de Margot); radioperador, Sargento 1° Miguel Lastra Tapia; mecánico, Sargento 1° Roberto Araos Estay y el ayudante de mecánico, Soldado Enrique Toutín Verdugo.

La tragedia dio lugar a un rescate tan extraordinario como difícil. El buzo Francisco Melipichún, solitario habitante de la isla Cinco Hermanas, a la entrada del estuario Aysén, escuchó los motores de un avión seguido de una fuerte explosión y una columna de humo negro en la cumbre del cerro Pérez. Lo más rápido que pudo se dirigió al retén de Carabineros de Puerto Aguirre donde llegó a medianoche. Allí el Sargento Manuel Montiel junto con dar cuenta de los ocurrido, se embarcó en la lancha de la Dirección de Vialidad acompañado por Melipichún, el Cabo Eduardo Barría y el carabinero Juan Marín. Al llegar a la ensenada Pérez, a eso de las 8 am de inmediato iniciaron el ascenso de la montaña por su escarpada ladera cubierta por la selva virgen, bajo una lluvia torrencial que agregó el lodo resbaloso al ya difícil ascenso.

Mientras tanto, en Puerto Aysén, el comisario organizó una patrulla de rescate liderada por el Teniente de Carabineros Hernán Merino Correa (N.E. posterior mártir de Laguna del Desierto), cuya patrulla la integraban el dentista Néstor Barrientos, el Vice Sargento José Ojeda; los Sargentos Teobaldo Rivera (practicante), Santiago Ampuero y Ernesto Durán; los Cabos José Barría, Hugo Morales, José Muñoz e Ismael Villegas y los Carabineros Heriberto Rojas, Pedro Osorio, Quintín Millar, Alfonso Paillacar y Eugenio Quintana, a quienes se sumaron el alcalde de Puerto Aysén, Germán Alvarado; una enfermera y un practicante del hospital y las religiosas Sor Lucía y Sor Filomena y el sacerdote Victorino Bertocco, quienes zarparon en la lancha "Guaitecas" a ensenada Pérez, a algo más de una hora de navegación de Puerto Chacabuco.

Mientras tanto Montiel y sus hombres auxiliados por un par de lugareños consiguió abrirse paso por el bosque cubierto de quilas a golpe de hachas y cuando ya se encontraban a unos 40 metros del avión accidentado, ya sin fuerzas y extenuados, fueron relevados por la patrulla del Teniente Merino. Una tercera lancha con el intendente Atilio Cosmelli y otras autoridades zarpó de Chacabuco y más tarde una cuarta, con una patrulla del ejército debidamente equipada para intentar el rescate.



Finalmente, la patrulla Merino llegó al lugar del desastre. La escena era desoladora, pero entre los restos del aparato pudieron rescatar con vida, aunque gravemente herido, a Guillermo Ayala, único sobreviviente de los veinte tripulantes del C-47, mientras sobrevolaban la escena un helicóptero y un anfíbio Grumman HU-16 Albatross, imposibilitados de participar en el rescate por las condiciones meteorológicas y lo abrupto del terreno. Bajar al herido fue otra odisea, que concluyó felizmente a mediodía del jueves con su hospitalización en Puerto Aysén y su posterior traslado a la capital. Al día siguiente llegó al lugar una patrulla de la Fuerza Aérea acompañada por otra del Cuerpo de Socorro Andino, para concluir con la penosa faena de recuperación de los cuerpos de los desdichados pasajeros y tripulantes.

Con estos y otros valiosos servicios, la Escuadrilla N° 5 había justificado con creces su asentamiento en el ex Aeródromo "Leonor", convirtiéndose en la práctica en un componente indispensable de la red de aeródromos en la región austral, pese a lo cual todavía su pista era de tierra y hacía evidente cada vez más la necesidad de su pavimentación. En noviembre de 1966, tras diversos estudios que consideraron estadísticas meteorológicas que tomaron tres años, se iniciaron los primeros trabajos de movimiento de tierras para la construcción de la pista. Entre los años 1967 y 1969 se hizo el pavimento, lo que permitió contar finalmente con una pista de 1.776 metros de largo por 45 metros de ancho, que fue inaugurada ese mismo año por el Presidente Eduardo Frei, alargándose posteriormente, en 1974, en 322 metros para alcanzar un largo total de 2.098 metros, manteniendo el ancho que tenía. En la misma época se completaron las instalaciones, con un edificio Terminal de Pasajeros(1973) y se comenzó la construcción en marzo de 1972 de la Torre de Control, la Sala de Transmisores y la Sala de Receptores.

Así con estos trazos heroicos y a veces ignorados, pero siempre con el mismo empeño fue escribiéndose la notable historia de la conquista de los cielos australes por la Fuerza Aérea, honrando así el compromiso contenido en su Decreto fundacional, el N° 1.164 del 21 de marzo de 1930.



El Consolidated Vultee BT-13 N° 185 es fotografiado en vuelo durante un traslado hacia la zona Austral de Chile, sobrevolando un ventisquero, en un esfuerzo para conectar el país. (MNAE)



### 3. La Posta Aérea de Las Américas.

*“¿Qué ha sido de la antorcha?”. “¿Qué ha sido de la Bandera?”*

*“Sólo quedan luciendo en el pecho de algunos elegidos la insignia-Condecoración y en la mente de algunos memoriosos tan gratos momentos de confraternidad americana”.*

Con estas frases, el Teniente General FAU (R) don Carlos P. Pache, puso fin a su disertación el día 3 de julio de 1996, sobre el tema: “La Posta Aérea Militar de las Américas”, en el marco del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que realizó en Santiago el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, instancia en que además se instituyó la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos-Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE). La mencionada Posta fue una importante iniciativa de acercamiento americano, que se había materializado a partir de 1946, justamente 50 años antes y que estaba quedando en el olvido, por lo que su oportuno recuerdo fue un llamado de atención sobre la responsabilidad que le cabe a cada persona o institución, de preservar y custodiar correcta y sistemáticamente la historia.

Esta Posta se había planteado e iniciado por inspiración del presidente de la Confederación Sudamericana de Atletismo, el abogado peruano Dr. Luis Gálvez Chipoco, quien fue durante doce años Director de la Confederación Sudamericana de Atletismo. con la ayuda incondicional del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, se empeñaban en organizar el traslado hacia Santiago -sede del Campeonato Sudamericano de Atletismo “Barón Pierre de Coubertín”- de la Tea Deportiva Sudamericana. Este particular traslado sería el punto de partida de la “Posta Aérea Militar de las Américas”, un evento que tenía por finalidad propender al acercamiento de las naciones americanas y acrecentar los lazos de amistad y confraternidad de las Fuerzas Armadas del Continente, trasladando por vía aérea “la antorcha oficial”, además de la bandera de la Confederación Sudamericana de Atletismo hacia cada nación donde se realizaran estos juegos. Se buscaba con ello que, en cada sede del torneo, brillara por igual, el espíritu deportivo y las insignias nacionales, en demostración de auténtica solidaridad americana. Se creó la bandera de la Posta Aérea, el Himno de la Confederación, cuyo autor fue Diego Barros Ortíz, futuro Comandante en Jefe de la Fach, se diseñó una insignia y la condecoración respectiva.

La Posta Aérea Militar, primer evento deportivo aeronáutico inserto en el marco de los Juegos Americanos de Atletismo, se estableció sobre la base de tres postas aéreas desde diferentes lugares de América, las que convergerían hacia Santiago de Chile. Puesto en marcha este dispositivo de confraternidad, el viernes 26 de abril de 1946, alrededor de las 17:00 horas, aterrizaron en Los Cerrillos los aviones que lo componían.

Estaba integrada por tres grupos de aviones, en los cuales uno iniciaba el viaje y se le iban integrando los otros aviones designados, para seguir en formación. En esta Posta inaugural cada grupo de aviones fue guiado por un avión militar chileno, que les indicaba la ruta y el aterrizaje. Los grupos tenían una denominación oficial: se llamó “Victoria” al primer grupo, que había iniciado su raid desde los EE. UU. y que integraba delegaciones de Norteamérica, Bolivia y Brasil; un segundo grupo se llamó “Bolivariana”, el que había partido desde Caracas, compuesto por las delegaciones de Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú. Finalmente, arribó un tercer grupo, el llamado “San Martín”, que había partido desde Montevideo y estaba integrado por aviadores de Argentina, Uruguay y Chile.

En el aeropuerto de Los Cerrillos eran esperados por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y Jefe de la Posta Aérea, General don Manuel Tovarias Arroyo; por los respectivos embajadores de Estados Unidos y Argentina señores Claude Bowers y Carlos Güiraldes; otros representantes diplomáticos sudamericanos, altos jefes de la FACH, dirigentes de la Federación Atlética de Chile y un nutrido público, que tributó manifestaciones de simpatía a los pilotos y acompañantes. Dada su condición militar, una vez que los pilotos y acompañantes descendieron de sus aviones, se dirigieron en correcta formación hacia donde se encontraba el General Tovarias y demás personeros, a quienes presentaron sus saludos. Fueron objeto de una cálida bienvenida y merecidas felicitaciones por el éxito obtenido en la prueba, mientras una banda del Regimiento Artillería Antiaérea les rendía los honores militares.

En la mañana del día siguiente, a eso de las 11.30 horas, el Canciller chileno don Joaquín Fernández Fernández, recibió la visita de los pilotos integrantes de la Posta Aérea Panamericana, quienes concurren acompañados de los Agregados Aéreos de sus respectivos países y algunos integrantes del Alto Mando de la FACH. En esta oportunidad el Canciller Fernández los felicitó por su magnífico esfuerzo, destacando el alto significado de confraternidad de este vuelo continental. También los mencionados pilotos visitaron al Ministro de Defensa Nacional, General Arnaldo Carrasco Carrasco, acompañados del entonces Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, el cual ejerció un tiempo como Ministro de Estado además de la Comandancia en Jefe.

Esta Iª Posta Aérea Militar de las Américas, fue realizada exitosamente abriendo un espacio más de integración, cooperación y consolidación internacional para nuestra Nación en lo que se conoce como un histórico período post guerra. En este concierto de actividades de integración, la Fuerza Aérea de Chile intervino fructíferamente en las próximas once eventos que se realizarían a futuro, coincidiendo siempre estas, con el inicio del Campeonato Sudamericano de Atletismo.

Al año siguiente, en el mes de abril de 1947, se realizó la IIª Posta Aérea Militar, que tuvo como destino Río de Janeiro en Brasil, con ocasión del XV Campeonato de Atletismo. Se mantuvieron los nombres de las tres agrupaciones de la Posta anterior, aunque en esta ocasión se integraron los aviadores mexicanos a la agrupación “Victoria”, quienes se encargaron de llevar la antorcha olímpica.

Posteriormente, se siguieron realizando sucesivas Postas, ligadas en lo posible, aunque no siempre, a la realización de los Campeonatos Sudamericanos de Atletismo los cuales, a su vez, se realizaban cada dos años, indicándose su meta:

- IIIª Posta Aérea Militar, abril de 1949, Lima, Perú.
- IVª Posta, abril de 1952, Buenos Aires, Argentina.
- Vª Posta, abril de 1954, Sao Paulo, Brasil.
- VI Posta, abril de 1956, Santiago de Chile.
- VIIª Posta, abril de 1958, Montevideo, Uruguay.
- VIIIª Posta, junio de 1960, Buenos Aires, Argentina.
- IXª Posta, en mayo de 1961, Lima Perú.
- Xª Posta, en mayo/junio 1963, Cali, Colombia.
- XIª Posta, en octubre de 1965, Caracas, Venezuela.
- XIIª Posta, en 1971, Lima, Perú.

Como se mencionó anteriormente, la Posta Aérea Militar tuvo un himno propio, el que se le denominó Himno de la Confederación Sudamericana de Atletismo y Posta Aérea Militar de las Américas, compuesto con letra del General Diego Barros Ortíz y música del Mayor Osvaldo Ballestrino del Ejército del Uruguay.

*Con las almas sedientas de altura tremolando pendones de Ideal,  
el clarín de la América canta invitando a la gesta triunfal.  
El palenque en la gran Olimpiada es santuario erigido al Honor,  
es la sangre latina que se alza en la copa dorada del sol.  
Es la América toda, que canta bajo el palio infinito de Dios,  
es la clara promesa que dice de belleza, concordia y honor.  
Forja el sol nuestros músculos recios que resumen destreza y acción,  
en el rojo crisol de los siglos se ha fundido el ayer con el hoy.  
Suba el Andes en alas de cóndor, para ver nuestra justa inmortal,  
y se liguén en cálido abrazo la montaña, la selva y el mar.*

Coro

*Somos juventud, la divina inquietud del Continente.  
Brille eternamente de la olímpica antorcha  
en nuestras mentes, la suprema luz.  
Somos juventud la divina inquietud del Continente.*



#### 4. Reapertura de la Academia de Guerra Aérea.

Antes de la creación de la Academia de Guerra Aérea (AGA), existía en la oficialidad de la Fuerza Aérea la inquietud y el deseo que la Institución contara con un plantel propio para altos estudios profesionales. La práctica que regía para este aspecto eran los “Cursos de Informaciones” que se realizaban periódicamente en la Escuela de Aviación destinados a Capitanes de Bandada, los que debían aprobarlos como requisito para su ascenso al grado superior. (N.E. El grado de Capitán de Bandada equivalía en aquellos años al actual Comandante de Escuadrilla y se identificaba con dos galones ancho y uno angosto entre ellos. Un ejemplo gráfico de esto se puede ver en las fotos del viaje del “Manu-tara” en 1951, en las cuales el Capitán Parragué luce esos galones en su uniforme. Esto se debía a que, al crearse la Fuerza Aérea, el escalafón de oficiales no tenía la misma cantidad de grados que sus pares del Ejército o de la Armada, tenía un grado menos, por lo que los aviadores quedaban siempre en una situación incómoda en aspectos de protocolo. Esta situación fue corregida poco después bajo el mando del General del Aire Armando Ortíz Ramírez, quien creó el grado de Coronel de Aviación y lo introdujo en los escalafones respectivos, igualando el total de grados y sus equivalencias con los de sus similares terrestres y navales.)

El primero de estos Cursos, a poco de haberse creado la Fuerza Aérea, se desarrolló entre el 25 de septiembre y el 21 de octubre de 1933. Sus integrantes eran Capitanes de Bandada, que debían aprobar el curso para ascender y todos ocupaban un cargo o un mando en la estructura institucional, como se aprecia en su detalle: Osvaldo Acuña, Comandante del Grupo N° 1; Horacio Olivares, Director del Personal; Marcial Arredondo, Edecán Aéreo; Rafael Sáenz, jefe de la Línea Aérea Nacional; José Jara, Comandante de la Escuadrilla de Bombardeo; David Yuseff, Comandante de la Escuadrilla de Anfibios de Puerto Montt; Carlos Montecino, Comandante del Grupo N° 3; Manuel Hurtado, del Estado Mayor; y Juan Solminihac, segundo Comandante del Grupo N° 2.

La organización y control de este Curso estuvo a cargo del Estado Mayor, que designó como profesores del grado de Capitán de Bandada o sus equivalentes, a Andrés Soza, Subsecretario de Aviación, en “Táctica y Estrategia Aérea”; Luis Bravo en “Táctica y Estrategia Terrestre”; José Consiglio, Subsecretario de Marina, “Táctica y Estrategia Naval”, Daniel Amenábar de la Subsecretaría de Aviación, “Legislación” y Edmundo Lizasoain (Administración).

Este período de estudios de materias profesionales y de doctrina, aunque breve, fue un primer paso serio tendiente a una mayor preparación de los oficiales para un mejor desenvolvimiento y ejercicio del mando específicamente aéreo. Es llamativo que la mayoría de los alumnos ocupaban

Mandos efectivos o cargos de cierto nivel. Esto pudo hacerse porque en la época se produjo una crisis en cuanto al material de vuelo, que hizo posible distraer a este elevado número de alumnos con cargos de importancia, sin alterar el normal desarrollo de las actividades de sus Unidades o Reparticiones de origen. Esta situación se mantuvo durante gran parte de la década de los años 30's, siendo representada en diversas oportunidades al Gobierno por el General Diego Aracena, Comandante en Jefe, quien finalmente vio recompensada su insistencia con la adquisición de un importante número de aviones alemanes e italianos (Tomo Segundo, pág. 756-770).

Ahora bien, el Curso de Informaciones descrito anteriormente era un buen paso formativo inicial y permitía además cumplir el requisito de ascenso, pero no tenía la profundidad y nivel indispensable como para otorgar el título de Oficial de Estado Mayor. En subsidio, durante esa década una decena de oficiales seleccionados cumplió dichos estudios en la Academia de Guerra del Ejército. Entre ellos destacó el Capitán de Bandada Arturo Meneses Kinsley, quien ocupó el primer lugar de su curso, en franca competencia con sus colegas del Ejército, por lo cual recibió una felicitación especial en vista de "haber evidenciado una preclara inteligencia, dedicación al trabajo y relevantes condiciones personales."

El ejemplo de estos oficiales y los conocimientos que aportaron hizo que se incrementaran las inquietudes del resto por un mejor desarrollo académico y profesional. Fue así entonces como, a comienzos de 1937, el Jefe del Estado Mayor, General Armando Castro López, agilizó los estudios respectivos y propuso la creación de una Academia específica de la Fuerza Aérea destinada a enseñar a los futuros jefes las materias directamente relacionadas con el empleo de la aviación en las operaciones bélicas. Colaboró en la materialización de esta propuesta el Capitán Lorenzo Redondo, a cargo de la Sección Instrucción en el Estado Mayor y quien había egresado el año anterior de la Academia de Guerra del Ejército. Una vez confeccionada la lista de probables integrantes del proyectado Instituto, el General Aracena designó como primer Director al Comandante de Escuadrilla Manuel Tovarias Arroyo, oficial de Estado Mayor, titulado en la Academia de Guerra del Ejército y hasta entonces Comandante del Grupo N° 5, Puerto Montt. En forma provisional, por disposición del Estado Mayor de fecha 17 de febrero de 1937, se aprobó un Reglamento para la Academia sobre su organización y Plan de Estudios.

Finalmente, el 30 de abril de 1937 fue fundada la Academia Aérea, como se llamó inicialmente, entrando inmediatamente en funciones con un primer curso de un año de duración, al que concurrieron como alumnos los Comandantes Manuel Hurtado, Raúl González, Mario Barros, Félix Schaerer y Rolando Sepúlveda, y los Capitanes Germán Rodríguez, Alfonso Lizasoain, Víctor Pérez, Darío Callejas, Alberto Latorre y Armando Ortíz. Para el desarrollo de las clases se habilitó una pieza contigua a la oficina del Jefe del Estado Mayor en el Ministerio de Defensa y más adelante se arrendó el inmueble ubicado en Catedral 2092, donde se acomodaron las salas de clases y otras para la Dirección, subdirección y profesorado. Las primeras asignaturas fueron: Táctica Aérea, Geografía Militar, Defensa Antiaérea, Administración, Servicio de Estado Mayor e Historia Aeronáutica, Organización, Derecho Internacional y Aeronáutico, Guerra Marítima, Historia Militar, Guerra Terrestre e Historia General. La docencia estuvo a cargo, además del Director y del Subdirector, de los Comandantes Enrique Núñez, Osvaldo Puccio y Roberto Rotger, los Capitanes Francisco Concha y Rafael Santibáñez (de Marina); el Mayor Rafael Vigar y el Capitán Humberto Labarca, ambos de Ejército, el Auditor de Aviación Raúl Magallanes y el profesor universitario Guillermo Izquierdo.

Desde su fundación hasta 1940, la Academia desarrolló cuatro cursos generales para oficiales, quienes efectuaron solamente el curso regular de ocho meses de duración, que los habilitaba para ascender, pero sin recibir el título de Estado Mayor. Ante la necesidad de reentrenar a todos los oficiales pilotos por la llegada al país de gran cantidad de material de vuelo alemán, italiano y, poco después, norteamericano, la Academia permaneció en receso desde 1940 hasta 1949, vale decir, el período que comprendió la IIGM y la época de post guerra.

Durante este receso, el 20 de febrero de 1945 la Fuerza Aérea creó la Dirección de Establecimientos de Instrucción, para orientar la instrucción a nivel institucional, siendo su primer Director el Comandante de Grupo Aurelio Celedón Palma, sin perjuicio de continuar como

Comandante de la IIª Brigada y Jefe de la Base El Bosque. De esta Dirección quedó dependiendo la Academia Aérea, que cambió su nombre a Escuela de Guerra Aérea, junto con la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos”, la Escuela de Mecánica, el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea, el Centro de Instrucción de Paracaidistas y la Escuela de Tiro y Bombardeo, de Quintero. Además, esta Dirección pasó a controlar todos los cursos para la dotación institucional, tanto en el país como en el extranjero.

La Dirección debió abocarse a la selección y formación del profesorado militar, gran problema recurrente ya que cada año debía buscarse el personal docente para las diversas asignaturas. Como paso inicial, en abril de 1945 se designó a los Capitanes Enrique Byers Del Campo y Enrique Flores Álvarez para que siguieran un curso de especialización en la Escuela de Comando y Estado Mayor, de Fort Leavenworth, Kansas, de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano (USAAF), precursor de la USAF (creada el 18 de septiembre de 1947). Allí formaron parte del contingente de 36 alumnos latinoamericanos, que recibieron valiosas experiencias derivadas de la aplicación de la aviación en la IIGM que para entonces ya estaba terminando, con la rendición de Alemania en mayo de 1945 y la de Japón el 15 de agosto, luego del bombardeo atómico de Hiroshima y Nagasaki. Entre estas experiencias, adicionales a las materias programadas para el curso, se contaban el reconocimiento y evaluación desde el aire, los procedimientos para la desmovilización y el cambio desde el estado de guerra a paz. Terminada esta etapa, los dos capitanes chilenos ingresaron a la Escuela Táctica de Orlando, en Florida, donde aprendieron del empleo táctico del arma aérea, paracaidismo y fuerzas aerotransportadas, la supervivencia en la selva y el desierto, además de otras materias tan novedosas como éstas, comparadas con la formación que se recibía en nuestro país. En la misma época, el 21 de marzo de 1945, fue comisionado a España el Capitán Humberto Bustos Palma, para incorporarse al Curso de Estado Mayor en la Escuela Superior del Aire, en Madrid, regresando al país en abril de 1947.

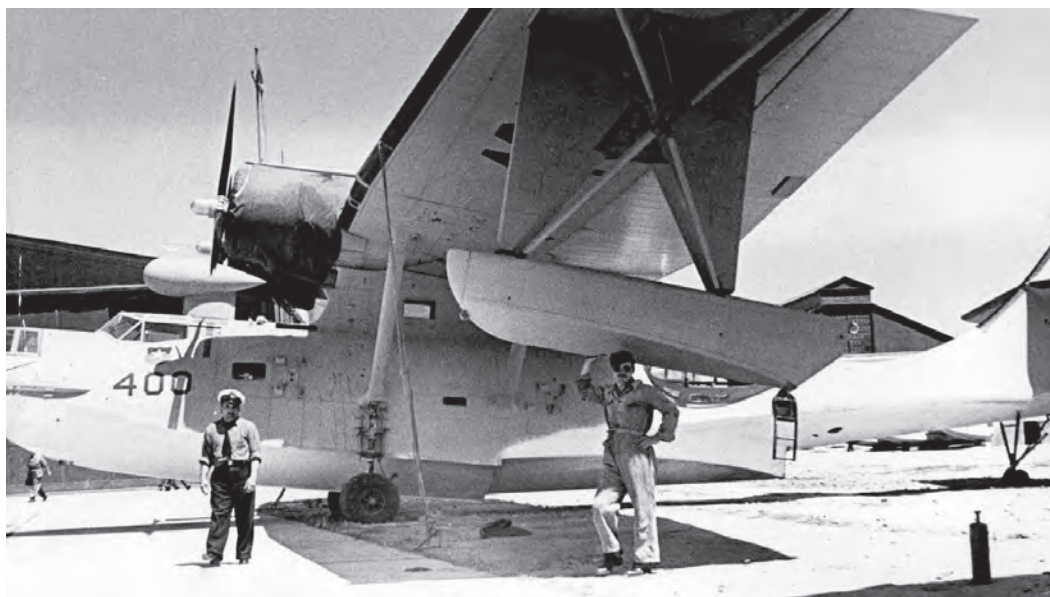
Contando ya con un pequeño núcleo de profesores que traían materias actualizadas sobre el empleo del arma aérea, por Decreto del 23 de febrero de 1949 se reiniciaron las actividades de la ahora denominada “Academia de Guerra Aérea”, funcionando primero en la calle Alberto Reyes s/n y luego en Catedral 1754. En esta nueva etapa su Director fue el Comandante de Grupo Fernando Ortega Yáñez, oficial de Estado Mayor titulado en la Academia de Guerra del Ejército y profesor de Estrategia. La misión específica con que se reactivó la Academia fue “la preparación de oficiales especialistas en Estado Mayor de Aviación que requiere la Institución para su desenvolvimiento y para el Mando.” El cuerpo docente estuvo integrado por los Comandantes de Escuadrilla Enrique Flores, René González, Eduardo Iensen y Víctor Navarrete; los Tenientes Coronales de Ejército Julio Campos y Gregorio Rodríguez, el Teniente Hernán Téllez, el Auditor Jorge Jordán y el profesor de inglés Francisco Carghill. Los alumnos de este primer curso regular en esta nueva etapa fueron los Comandantes Mario Guevara Rodríguez y Máximo Errázuriz Ward (\*); junto con los Capitanes Osvaldo Farías Guzmán, Ernesto Bendjerodt Bécker y Carlos Guerraty Villalobos (\*). Al año siguiente, y sobre la base de un curso que debía durar dos años, a esos alumnos se añadieron los Comandantes de Grupo Diego Barros Ortiz(\*), René González y Eduardo Iensen F.(\*), más el Comandante de Escuadrilla Enrique Flores. Consecuentemente, a comienzos de 1951 la Academia entregó, por primera vez, el título de Oficial de Estado Mayor a estos nueve oficiales, recibiendo el distintivo establecido por la Fuerza Aérea y diseñado por el Capitán Guillermo Marín Rodríguez. Antes de ser despachados a sus nuevos destinos, los graduados y la Facultad de la Academia realizaron un viaje final de estudios a Estados Unidos en un avión C-47 de la MANA visitando la Escuela de Guerra Aérea de Maxwell. Cabe destacar que cuatro de los nueve integrantes de este primer curso, señalados con (\*), llegaron posteriormente a ser Comandantes en Jefe.

Las experiencias obtenidas del desarrollo de la IIGM y posteriormente de la Guerra de Corea, demostraron patentemente que los cánones de aplicación del Poder Aéreo eran muy diferentes a los principios de empleo de las fuerzas de superficie y que la conducción del arma aérea exigía una preparación específicamente orientada a ella y diferente de la conducción terrestre. Esto no se iba a encontrar en la Academia de Guerra del Ejército, donde habían obtenido su título de Estado Mayor los pocos oficiales de la Fuerza Aérea que lo tenían, por excelente que dicho establecimiento fuera en lo suyo, ya que eran materias de reciente evolución. Atendida esta

conclusión y haciendo uso de becas otorgadas en el marco del Pacto de Ayuda Militar, la Fuerza Aérea comisionó una delegación de seis oficiales que viajaron a Maxwell, en Alabama, para efectuar un curso de Mando y Estado Mayor en la Universidad del Aire de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Ellos fueron el Coronel Darío Bobadilla C. y los Comandantes Rogelio González M., Joaquín García S., Osvaldo Jerez V., Ricardo Solari T., y César Ruíz Danyau. A su regreso al país, el Coronel Bobadilla asumió la Dirección de la Academia, modificando los planes de estudio para incluir en ellos su experiencia y los nuevos conceptos adquiridos.

En 1956 la Academia se trasladó a una amplia propiedad adquirida por la Institución para que fuera su sede, en avenida Macul N° 550, donde permaneció hasta abril de 1972, trasladándose a su actual ubicación, en calle La Cabaña, comuna de Las Condes. A la propiedad de avenida Macul se trasladó el Comando Logístico.





### 5. Activación del Servicio de Búsqueda y Salvamento - SAR.

Terminada la Segunda Guerra Mundial, poco a poco las aerolíneas estaban restableciendo su red de aerovías por los cielos del mundo. Una de ellas, la British South American Airways, que había sido la primera en llegar a Santiago desde Europa antes que terminara la guerra, esperaba el 2 de agosto de 1947 para las 17:15 el aterrizaje de su vuelo CS 59 procedente de Buenos Aires, en la pista de Los Cerrillos. El avión llevaba seis pasajeros y cinco tripulantes. Sin embargo, faltando pocos minutos para el arribo, la torre de control recibió un confuso mensaje terminado con la palabra “Stendec”, que jamás pudo ser descifrada. El Lancastrian MK III, G-AGWH, Star Dust desapareció en la alta cordillera, afectada por una tormenta de nieve. Tras una intensa y estéril búsqueda que se prolongó por diez días a ambos lados de Los Andes, el avión fue dado por desaparecido. (N.E. 52 años más tarde, en enero de 2000, sus restos fueron encontrados por unos alpinistas en los faldeos del volcán Tupungato. Al examinarlos se concluyó que no hubo sabotaje, como se especuló en su tiempo, que los motores nunca dejaron de funcionar y que el tren de aterrizaje estaba recogido, determinándose que una corriente de viento huracanado lo estrelló contra la montaña, causando una avalancha que ocultó su rastro de quienes lo buscaron intensamente entonces y de los numerosos alpinistas que subieron el volcán durante más de medio siglo.)

La tragedia se produjo antes que la OACI hubiese aprobado el anexo 12 sobre el Servicio de Búsqueda y Salvamento, lo que ocurriría en un futuro cercano. No obstante, en la asamblea de 1946 habían sido aprobadas algunas recomendaciones al respecto, entre las que figuraba la de mantener cuerpos de rescate debidamente equipados en los aeropuertos internacionales, medida que la Fuerza Aérea cumplió de inmediato en enero de 1947, transfiriendo a Los Cerrillos uno de los cuatro carros Reo Golden Crown, modelo 20 BHS, recién llegados para las bases de Quintero, que recibió dos y El Bosque, donde se envió uno. Estos carros tenían capacidad para mil galones de agua, una capacidad de descarga de 90 galones por minuto y un carrete con 30 metros de manguera de 8,5 pulgadas. Al mes siguiente, el 24 de febrero, el Congreso Nacional aprobó el Convenio de Aviación Civil Internacional y ordenó su cumplimiento como Ley de la República por el Decreto Supremo 509 bis, del 25 de abril de 1947.

El 3 de junio de 1952, el Presidente González Videla firmó el Decreto Supremo N° 335, que dividió a la Dirección de Aeronáutica en dos organismos:

- a) La Dirección del Tránsito Aéreo, dependiente de la Fuerza Aérea, responsable los servicios destinados a brindar protección a la navegación aérea y
- b) La Dirección de Aeronáutica, dependiente de la Subsecretaría de Aviación, que tenía que ver con los aspectos administrativos y políticos de la aviación civil.

Ante la creciente actividad aerocomercial, la Dirección de Aeronáutica decidió reglamentar uno de los aspectos más sensibles relacionado con la seguridad del vuelo, que era la limitación del tiempo de vuelo de las tripulaciones aéreas. El 17 de septiembre de 1954, el jefe del Departamento Aviación Comercial dio a conocer la primera reglamentación nacional al respecto, limitando a los pilotos a 1.200 horas de vuelo anuales, segmentadas por trimestre (300 horas), por mes (120 horas), por semana (40 horas), y por día (8 horas o 12, en caso de tripulaciones compuestas por más de un piloto). Asimismo, se contemplaba la regulación de los períodos de descanso y el tiempo de servicio de los demás tripulantes. Este reglamento comenzaría a regir el 1 de octubre de 1954.

En cuanto a la Dirección del Tránsito Aéreo - DTA, ésta se hallaba compuesta por:

- a) El Departamento Aeródromos, que tenía por misión, estudiar, planificar, construir, y administrar los aeródromos públicos y fiscalizar los militares, además de la elaboración del Plan Nacional de Aeródromos en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y la Junta Permanente de Aeródromos,
- b) El Departamento Mantenimiento que tenía la responsabilidad de seleccionar, adquirir, mantener los equipos y sistemas operacionales, en coordinación con el
- c) Departamento Operaciones, encargado de proveer los servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas, Control de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento y a partir del 5 de noviembre de 1953, de la Oficina Meteorológica de Chile, subdividida en: Meteorología Aeronáutica, Marítima, Agrícola y Climatología.

En el marco de este acuerdo, en junio de 1954, arribó George S. Clark para establecer la Misión de Aviación Civil de la Civil Aeronautics Authority - CAA en Chile. Experto en control de tráfico aéreo, con una vasta experiencia en los centros de control de Cleveland, Nueva York y en el Comando de Transportes Aéreos de la Fuerza Aérea norteamericana, Clark había prestado asesorías a diferentes países europeos, instalado una misión técnica en Perú y, antes de viajar a Chile, había ocupado la jefatura de la División de Asistencia Técnica Internacional de la CAA. Su indiscutida experiencia como experto en electrónica y en el campo del control de tráfico aéreo, iba a ser de vital importancia para el desarrollo de esta disciplina en el país en los próximos dos años. Con su asesoría y la de otros expertos de la Misión, la DTA pondría en vigencia las diferentes normas y procedimientos recomendados por la OACI.

Coincidiendo casi con la llegada de Clark, el General Armando Ortíz, que había sucedido en el mando de la FACH al General Aurelio Celedón, dispuso por O.C.J. N° 189, del 2 de junio de 1954, la formación de una comisión con el objeto de organizar el Servicio de Búsqueda y Salvamento y proponer el material, elementos y Unidades que deben realizarlo, bajo la dirección técnica de la Dirección del Tránsito Aéreo, “por ser este organismo, el encargado de la seguridad de las aeronaves que sobrevuelan el territorio y mar nacional”. La Comisión quedó integrada por el Comandante de Unidades Aéreas, que la presidió; el Director de los Servicios y el Director del Tránsito Aéreo, con facultad para hacerse asesorar por los oficiales que estimaran conveniente.

Los resultados de la comisión se vieron al cabo de un mes y medio, en que una nueva orden de la Comandancia en Jefe dispuso la creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento - SAR (por sus iniciales en inglés, Search And Rescue), de acuerdo con el anexo 12 Búsqueda y Salvamento y al DOC 733 - AN 859 Manual de Búsqueda y Salvamento, que la OACI había aprobado durante 1952, si bien la aprobación del Anexo 12 por el Estado de Chile sólo sería en julio de 1955, lo que indica el grado de adhesión e importancia que le asignaba la Fuerza Aérea al cabal cumplimiento del Convenio de Chicago.

Inicialmente, el servicio SAR quedó organizado con un centro coordinador, radicado en la Oficina de Operaciones de Los Cerrillos y centros de alerta en Antofagasta, Quintero y Punta Arenas. Una reorganización ocurrida el 20 de octubre, dividió al país en 4 Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR - Search and Rescue Regions) : Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas. Cada una de ellas tenía a cargo el respectivo Centro Coordinador de Salvamento (RCC - Rescue Coordination Center), basados en Cerro Moreno, Los Cerrillos, Chamiza y Bahía Catalina,

respectivamente, haciéndolas coincidir con las preexistentes Regiones de Información de Vuelo (FIR- Flight Information Region). En el caso de la Región correspondiente a Isla de Pascua, la cobertura de su SRR evolucionó de acuerdo con la FIR, pero físicamente la Fuerza Aérea radicó el RCC responsable en la Comandancia de la IIª Brigada Aérea.

La aplicación del anexo 12 trajo una nueva nomenclatura a colación: los conceptos INCERFA, ALERFA y DETRESFA, que indicaban en orden creciente, la fase de alarma que el Control de Tránsito Aéreo debía informar al SAR ante una emergencia aeronáutica. Se entendió que también le correspondería a este servicio, atender las emergencias en los aeropuertos ya que por entonces existía la duda si aquello le correspondía hacerlo a la LAN. El tema fue zanjado por un pronunciamiento de la Contraloría General de la República en este sentido, que dispuso el traspaso a la Dirección del Tránsito Aéreo de los carros bomba Pyrene que poseía la aerolínea, quedando uno en Cerro Moreno y otro en Los Cerrillos. La razón de que haya intervenido la Contraloría fue la naturaleza fiscal de las organizaciones involucradas.

Una de las primeras llamadas para el SAR provino de la torre de control de Los Cerrillos, a las 13:36 del 21 de febrero de 1955. A esa hora el C-87, CC-CAN de Air Chile, perdió parte de su tren de aterrizaje al momento de tocar ruedas. Las palas de hélice de uno de los motores del costado derecho chocaron con el pavimento y el avión continuó su frenética carrera girando y resbalando, para detenerse más adelante con sus 15 pasajeros y tres tripulantes a bordo. En ese instante, los vehículos de emergencia lo rodearon y lograron sofocar un principio de incendio procediendo al rescate de los asustados pasajeros, en una acción que puede ser considerada la primera de su tipo verificada en el país.

La división de la Dirección de Aeronáutica original, que se había hecho en junio de 1942, tuvo corta vida. Fue revocada por el Decreto con Fuerza de Ley N° 241, del 29 de marzo de 1960, que fusionó y reorganizó diversos servicios relacionados con la Aviación Civil. En lo medular, decía en su Artículo 2°: *Las funciones y atribuciones que actualmente corresponden a la Dirección de Aeronáutica, según lo disponen el Decreto con Fuerza de Ley N° 129, de 1953, y el Decreto Supremo N° 407 (Aviación), de 28 de mayo de 1954, y a la Dirección del Tránsito Aéreo de la Fuerza Aérea de Chile, conforme al Decreto con Fuerza de Ley N° 36, de 1953, corresponderán en adelante a la Dirección de Aeronáutica, cuya dependencia y atribuciones se señalan en el Título III del presente Decreto con Fuerza de Ley, estableciendo además en su Artículo 14 que:*

*La Dirección de Aeronáutica será un organismo de la Fuerza Aérea de Chile; dependerá directamente del Comando en Jefe de esta Institución y tendrá a su cargo la supervigilancia del cumplimiento de las leyes y reglamentos sobre navegación aérea; la dirección y fomento de las actividades de aviación civil, en su aspecto técnico; el control del tránsito aéreo en el territorio nacional y velará por la seguridad de la navegación aérea. Le corresponderá en especial, la administración y dirección de los aeropuertos y aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea.*

Poco tiempo después de la promulgación de este DFL 241 en marzo de 1960, que reunificó a la Dirección del Tránsito Aéreo con la Dirección de Aeronáutica, se resolvió que el Servicio de Búsqueda y Salvamento continuara dependiendo de las Brigadas de la Fuerza Aérea, las que debían aportar el material de vuelo para las misiones SAR programadas por sus respectivos Centros de Coordinadores de Salvamento, RCC, separándolo de las Brigadas de Salvamento en los aeródromos nacionales, las que habrían de constituir el Servicio de Extinción de Incendios en Aeronaves, a cargo de la Dirección de Aeronáutica, regulado por el Anexo 14, "Aeródromos".

Durante 1959, la Dirección de Aeronáutica revivió su estructura administrativa basada en las Regionales, delimitadas por coordenadas geográficas que, en el caso de la Regional Austral, comprendió al Territorio Antártico Nacional, ya que el meridiano 131 que es el límite W. del Espacio Aéreo Controlado asignado a Chile, culmina precisamente en el Polo Sur. Posteriormente, a fines de 1966, fueron ratificadas las Regiones de Información de Vuelo (Flight Information Region - FIR), de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, cada una bajo la tuición de un Centro de Control de Área (ACC), al tiempo que el Servicio de Búsqueda y Salvamento

(SAR), creaba sus propias regionales asociadas al correspondiente Centro Coordinador de Rescate (RCC), haciendo coincidir sus áreas jurisdiccionales, incluida la zona de alta mar frente a las costas chilenas, con la responsabilidad de proveer los servicios a la navegación aérea y de búsqueda y salvamento respectivamente, de acuerdo con lo estipulado por la Región Sudamericana de la OACI, para cuyos efectos les fijó el límite occidental en el meridiano 90° Oeste.

En el caso particular de la FIR Punta Arenas, al igual que la mencionada Regional Austral, sus límites abarcaron al Territorio Antártico Nacional, con los que Chile se convirtió en el primer Estado en proclamar su compromiso con la responsabilidad de brindar seguridad y protección a la navegación aérea en los cielos antárticos. A partir de entonces, numerosos vuelos de carácter científico y exploratorios comenzaron a recibir el servicio de información de vuelo y alerta desde el Centro de Control de Área establecido en Punta Arenas y el de información meteorológica desde el Centro Meteorológico Antártico Presidente Eduardo Frei Montalva.

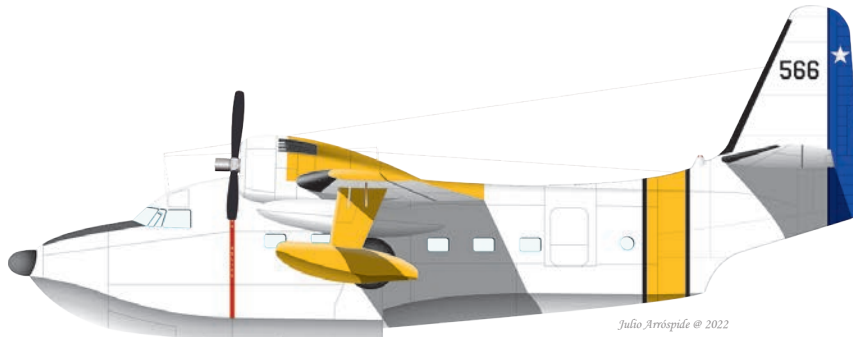
De este modo, la progresiva aplicación de los diferentes anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional resultó ser de inapreciable ayuda para ir organizando y montando la estructura normativa y operacional que demandaba la seguridad de las operaciones aéreas.

### Aeronaves para función SAR de la Fuerza Aérea de Chile

Consolidated PBY-5 Catalina N° 404, Grupo de Aviación N° 2, 1952.



Grumman SA-16A Albatross N° 566, Grupo de Aviación N° 2, 1960



Sikorsky S-55C N° H-56, Grupo de Aviación N° 2, 1968.





## 6. El escenario geográfico Tricontinental de Chile.

En 1950 ya se habían cumplido los primeros 20 años de vida independiente de la Fuerza Aérea de Chile, en el transcurso de los cuales se continuó la tarea de unir el territorio nacional por la vía aérea, herencia y desafío de la Aviación Militar y la Naval cuya fusión le había dado origen. Más aún, el Decreto fundacional N° 1.167 del 21 de marzo de 1930, había recogido expresamente este desafío en sus Considerandos N° 3 “Que nuestro territorio tan extenso y cortado por obstáculos naturales que impiden el establecimiento de comunicaciones rápidas, exige el desenvolvimiento de líneas aéreas mixtas, sobre tierra y sobre mar.”, N° 5:

*Que, a más abundamiento, el primer ensayo en esta materia, la Línea Aérea Nacional entre Santiago y Arica, organizada en la forma dicha, ha constituido un éxito muy balagador que conviene asegurar y extender a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes.” y N° 6 “Que, finalmente, la especial configuración geográfica del país cuyo territorio limita con el mar en toda su extensión, exige el empleo combinado de elementos aéreos marítimos y terrestres para su mayor eficiencia.*

En consonancia con estas ideas, no había sido coincidencia que, a sólo un año de la creación de la provincia de Aysén, el Presidente Carlos Ibáñez del Campo creara, el 27 de julio de 1929, la Escuadrilla de Anfibios N° 1, con base en Puerto Montt, que quedó bajo el mando superior del Director de los Servicios Aéreos del Ejército, el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez y bajo el mando directo del Capitán Modesto Vergara Montero. La creación de la Escuadrilla y su instalación en La Chamiza, el 19 de noviembre de 1929, obedecía precisamente al objetivo de implementar la Línea Aérea Experimental Puerto Montt - Puerto Aysén y, en lo posible, hasta Punta Arenas. Era la segunda etapa del plan del gobierno de unir todo el territorio nacional por medio de una ruta aérea que controlara nuestro dilatado espacio longitudinal, para ejercer una real y efectiva soberanía sobre él, después de haberse inaugurado, el 6 de marzo de 1929, el Servicio Postal Aéreo que ya unía Arica con Santiago.

Pero, además, la habilitación de esta Línea Experimental a Puerto Aysén se sumaba al proyecto de Merino Benítez de implementar un medio para el abastecimiento de los colonos que, a partir de 1900, se habían instalado en remotos valles dispersos en la loca geografía de la Patagonia Occidental y que entonces se encontraban en el más absoluto aislamiento con el resto del territorio nacional. Era una ambición que tenía desde 1923 cuando siendo Capitán de Estado Mayor, realizó entre el 16 de febrero y 3 de marzo, un reconocimiento marítimo terrestre recorriendo Puerto Montt - Yates - Las Gualas - Tagua Tagua - El Manso, para estudiar la factibilidad de un camino,

expedición sobre la que escribió una interesante descripción de la orografía, cubierta de suelos, caminos, recursos, climas y pobladores de esos agrestes parajes. El Servicio Postal Aéreo desde Santiago a Arica ya había unido mil millas del territorio nacional. Las miradas de la incipiente aviación nacional se volvían ahora hacia Chiloé, Aysén, Baker y Magallanes, pero la tarea de ejercer soberanía y controlar el espacio austral era, sin duda, mucho más difícil que la realizada hacia el norte, considerando la constitución física de nuestro país.

Para apreciar mejor la dificultad de este propósito, es útil recordar que una característica resaltante de la realidad geográfica nacional es su Tricontinentalidad, que se encuadra dentro de tres ámbitos: el territorio continental sudamericano, el insular pacífico y el antártico. Al cumplir sus primeras dos décadas de vida, la Fuerza Aérea ya había enlazado dos de ellos, faltando solamente el insular, que fue el objetivo del vuelo del “Manu-tara” que se relata en el punto 7 siguiente. Sin embargo, este enlace todavía necesitaba afianzarse porque cada uno de estos ámbitos ofrecía dificultades específicas para el medio aéreo y el nivel tecnológico existente a esa época, como puede apreciarse al describir las características de cada uno.

- a. El Chile continental es una angosta y larga faja de tierra, que se extiende desde la latitud 17° 30', señalada por el hito N° 80, al NE de Visviri, en la confluencia de límites entre Chile, Perú y Bolivia y la latitud 56° 32', en las islas Diego Ramírez, al sur del Cabo de Hornos. A lo largo de esta faja se encuentran 40 Paralelos, lo que significa aproximadamente una distancia de 4.200 kilómetros en sentido norte-sur, en tanto que su ancho promedio es de 180 kilómetros. Hay otros países largos y angostos, pero sin la desproporción entre ambos que se da en nuestro caso. El ancho máximo es de 380 kilómetros y se encuentra en la IIa Región en los 23° 7' latitud Sur, en un trazo imaginario entre Mejillones, Tambillo en el Salar de Atacama y el extremo sur del Salar de Talara. El ancho mínimo es de 90 kilómetros, en los 31° 35' latitud Sur, entre la Punta Amolanas (al Norte de la desembocadura del río Choapa) y el Paso Casa de Piedra.

Esta larga faja, además de angosta, presenta un relieve particular ya que, longitudinalmente, está encuadrada entre la Cordillera de los Andes y la Cordillera de la Costa, quedando entre ambas la llamada Depresión Intermedia. Esta última, a su vez, está interrumpida en el Norte Grande por profundas quebradas (Azapa, Acha, Chaca, Camarones, Tana, Tiliviche) y en la Zona Central por los Valles Transversales, que se extienden entre el río Copiapó en los 27° Sur y el Cordón de Chacabuco en los 33° sur. Desde antiguo estos obstáculos dificultaron la comunicación física de los habitantes entre ellos, como sucedía en el norte donde el Ferrocarril Longitudinal Norte (el “Longino”) llegaba solamente hasta Iquique y en la pampa salitrera hasta Zapiga y Jazpampa frente a Pisagua, por el obstáculo de las quebradas. Esto, unido al precario estado de los caminos, convertía un viaje por tierra entre Iquique y Arica, o eventualmente Tacna cuando estaba bajo dominio chileno, en una tarea fatigosa que podía tomar días, por lo que lo más usual era viajar por mar. En este contexto se aprecia en todo su valor la iniciativa de Merino Benítez al iniciar la Línea Aeropostal Santiago-Arica en 1929 que, a pesar de sus limitados medios, ofrecía una solución moderna y ventajosa para esos habitantes. Incluso actualmente, en que hay una carretera pavimentada entre ambas ciudades, un viaje por tierra entre Iquique y Arica toma alrededor de cuatro horas, trayecto que un avión comercial cubre en menos de media hora.

Más hacia el centro, en la Zona de los Valles Transversales se amplían las posibilidades de espacios propicios para aeródromos, por lo que las vías terrestres establecidas de antiguo se combinaron naturalmente con el medio aéreo, haciendo más asequible y atractiva la alternativa de volar como medio de transporte. En esta área se presenta un factor geográfico que tiene incidencia en la aeronavegación, cual es la fuerte gradiente que se produce entre la cordillera y la costa, separados entre sí por menos de 300 kilómetros en las regiones del centro, específicamente en la Región Metropolitana, donde se encuentra el principal aeropuerto del país, “Arturo Merino Benítez”, el cual concentra la mayor cantidad de vuelos a nivel nacional. Esto significa también que, medido en términos de riesgo ante una eventual amenaza aérea, la profundidad estratégica de nuestra capital debe ser un importante factor por considerar en la planificación del sistema de defensa aérea.

La geografía se torna más difícil hacia el extremo Sur y especialmente el Austral, en que el territorio parece desmembrarse en una infinidad de islas, canales, istmos, fiordos, cerros, ventisqueros, con lugares poblados escasos y alejados entre sí, todo ello afectado además por sistemas meteorológicos cambiantes que muchas veces impiden todo vuelo. Sus esforzados habitantes siempre necesitaron varios días cabalgando para comunicarse por tierra. El otro medio que ocupaban era por mar que, si bien era en muchos casos más directo, tenía los avatares propios de la navegación en esas zonas. Ambos significaban una demora que, si había sido siempre un problema para abastecerse de lo indispensable para vivir resultaba un factor de vida o muerte en caso de un accidente o de una emergencia médica.

Para ilustrar este punto, se anota aquí el tiempo que tomaba cubrir los tramos más importantes, según evaluación del propio ex Jefe de la Oficina de la Propiedad Austral de Aysén, Fernando Sepúlveda, en su libro "La provincia de Aysén"(1931):

*... para inspeccionar el territorio hay que hacer en la actualidad, los siguientes recorridos, con su itinerario: Puerto Aysén a Baquedano: un día. Palena a Futaleufú: 120 kilómetros a caballo pasando por el lado argentino. Baquedano a Balmaceda: un día a caballo. Balmaceda a Puerto Ibáñez: un día y medio a caballo. Puerto Ibáñez a Chile Chico: cuatro horas en vapor; tres días a caballo. Chile Chico al Baker: dos días a caballo. De Cochrane a Bajo Pisagua: dos días a caballo. De Cochrane a Rio Mayer, forzosamente hay que pasar por el lado argentino y el trayecto hay que hacerlo en ocho días por lo menos.*

Con respecto a la navegación decía Sepúlveda:

*Actualmente hay un servicio de navegación entre Puerto Montt y Puerto Aysén, mantenido por dos compañías: Compañía Industrial del Aysén, con sus buques "Coyhaique", que cuenta con comodidades para más de treinta pasajeros de primera clase y el "Inca" de menor capacidad. La compañía Alonso mantiene dos vapores: el "Mercedes" y el "Santa Elena". Pronto va a entrar en servicio el "Colo-colo", que va a presentar mayores comodidades, tanto por la amplitud de sus camarotes como por su rapidez. Actualmente se hace todo el recorrido en un día y medio, pasando por los puertos intermedios como Santo Domingo y Chaitén. La costa presenta buenos puertos de atraque, como por ejemplo: Chaitén, Tictoc, Palena, Santo Domingo, Melimoyu, Canal Puyubunapi, Cisnes, Puerto Aysén, Huemules, etc. El lago Buenos Aires es la gran vía de comunicación que han tenido los primeros pobladores que se instalaron en sus vecindades. En él hay dos vapores, el "Andes" y el "Chile Chico" que hacen una carrera regular entre los puertos Ibáñez y Chile Chico. El lago Cochrane es navegado actualmente por una lancha a motor".*

Ese era, pues, el panorama poblacional y vías de comunicación del vasto territorio de la Patagonia Occidental que nuestra aviación nacional debía conquistar, para completar la cobertura aérea del Chile continental. En este escenario, la paulatina llegada del medio aéreo fue providencial y explica el incesante afán de la Fuerza Aérea y de sus tripulaciones por desafiar las dificultades geográficas y meteorológicas, con tal de llegar a estos compatriotas. Este afán está claramente reflejado en el hecho que el material de vuelo asignado para cumplir estas tareas era siempre anfíbio, de manera que en caso de emergencias o que factores meteorológicos obligaran a interrumpir un vuelo, estaba la posibilidad de amarizar y esperar en la abundante superficie acuática, a diferencia de los escasos lugares posibles en tierra.

- b. El territorio insular pacífico está constituido por las llamadas Islas Esporádicas, que son Isla de Pascua (27° 09' S y 109° 25' W, centro geométrico de la pista de Mataverí), con su vecina isla Sala y Gómez, a casi 200 millas de distancia en los 26° 27' S; el Archipiélago de Juan Fernández (33° 46' S y 80° 48' W), formado por las islas Robinson Crusoe, Alejandro Selkirk, el islote Santa Clara e islotes menores; y las Islas Desventuradas (San Félix y San Ambrosio) situadas en los 26° 17' S y 80° 05' W.

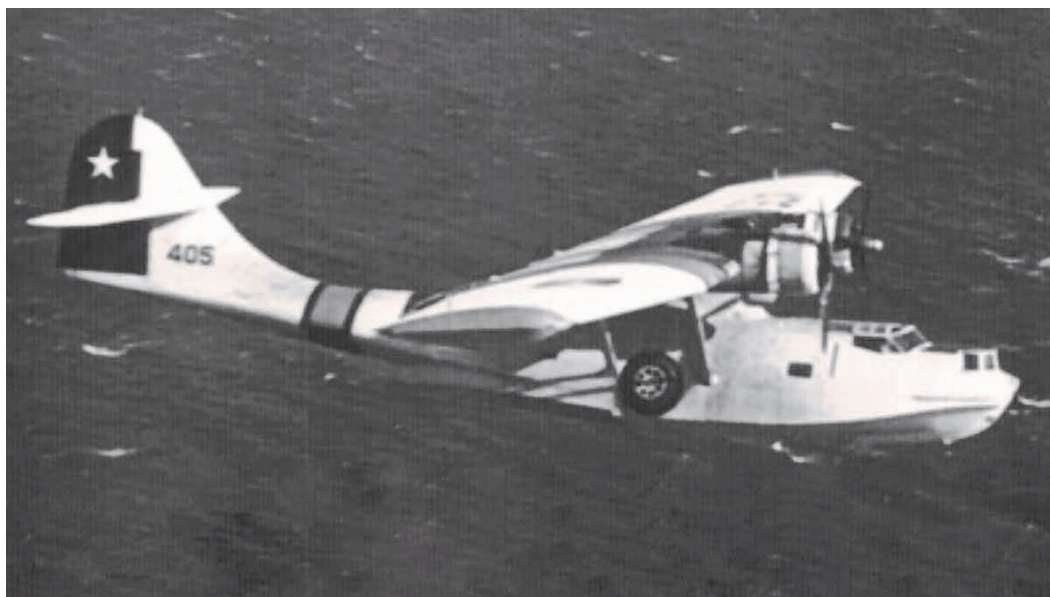
Somos un país esencialmente ribereño del Océano Pacífico, el cual representa para Chile, más del 50% de nuestros espacios fronterizos, habida consideración de los países vecinos. El Pacífico es en consecuencia, nuestra gran frontera aero-oceánica a través de cuyas múltiples líneas de comunicaciones aéreas y marítimas fluye gran parte del intercambio comercial del país. Este inmenso espacio geopolítico aeronáutico cuenta, sin embargo, con escasos puntos de apoyo en la superficie oceánica siendo el principal las mencionadas Islas Esporádicas y, entre ellas, la más importante en términos de población, posición geográfica y facilidades que ofrece, es Isla de Pascua, la que está frente a Caldera a 2.042 millas náuticas del litoral chileno. La Isla se llama en pascuense Rapa (isla) Nui (grande). Cerca de Tahiti hay una Rapa Iti (chica), pero no es chilena. De este nombre ellos derivan el de Rapanui para su etnia y para su idioma ancestral. También ellos llamaban a su Isla como Te pito o te henuá, que significa “el ombligo del mundo”. Esto se debe a que, por su lejanía, prácticamente no tenían otras referencias cercanas y eso los hacía verse como eje de lo conocido.

Por este extremo aislamiento no hay lugares alternativos de aterrizaje ya que se encuentra sola en un inmenso desierto acuático, un punto en el centro de un círculo imaginario de 4.000 millas de diámetro, por lo cual los vuelos hacia y desde Pascua requieren precauciones especiales, partiendo por la seguridad de que la pista de aterrizaje se encuentre operativa y libre de obstáculos. Las otras islas no ofrecen buenas condiciones para un tráfico aéreo de envergadura, Juan Fernández por su irregular conformación física, en tanto que Sala y Gómez es muy pequeña y deshabitada.

- c. El territorio antártico es otro vértice impensado a la época, pero no menos importante después, al igual que Isla de Pascua, en la conformación del Espacio Aéreo que se asignó bajo la administración y gestión de Chile. Los límites que fijó el Presidente Pedro Aguirre Cerda por D.S. N° 1.747 del 06 de noviembre de 1940, posteriormente encontraron su lugar en dicho Espacio Aéreo que se prolonga hasta el mismo Polo Sur. Como se relató anteriormente, si bien en 1947 Chile manifestó su presencia efectiva con la Primera Flotilla Antártica y el primer vuelo de un avión chileno en ese territorio, se mantuvo por varios años en lo que se podría llamar la periferia de este, a través de la instalación de sus bases, primero la “Arturo Prat”, seguida por la “Bernardo O’Higgins”, “Pedro Aguirre Cerda” y “Gabriel González Videla”. Habrían de pasar varios años, antes que esta presencia pudiera internarse en la profundidad del territorio bajo este Espacio Controlado, hasta llegar en vuelo al Polo Sur.

Los detalles de dicha penetración paulatina se irán mostrando en páginas venideras de esta obra, pero lo que importa dejar sentado en torno a este ámbito geográfico antártico, es que esta penetración de la Fuerza Aérea no ha sido una tarea auto impuesta, sino que se encuadra dentro del compromiso y responsabilidad que tienen, no la Institución sino el Estado de Chile, con la comunidad internacional. En cumplimiento a este compromiso del Estado, es entonces que la Fuerza Aérea y la Dirección General de Aeronáutica Civil actúan mancomunadamente tanto en administrar y gestionar las operaciones aéreas que se realicen dentro del mismo sino también, en caso necesario, prestar efectivamente el apoyo de SAR para lo cual deben explorar toda el área y establecer instalaciones permanentes o semipermanentes que les permitan hacerlo.





## 7. Vuelo del “Manu-tara”.

### Los protagonistas.

En las hazañas aeronáuticas generalmente se recuerda el nombre del piloto que las lleva a cabo, pero en menor grado el tipo o modelo del avión en que se realizaron. Este vuelo pionero a Isla de Pascua es una excepción, por cuanto ambos protagonistas, Parragué y “Manu-tara”, quedaron inseparablemente unidos en la memoria colectiva lo que amerita hacer una semblanza de ellos.

Roberto Parragué Singer nació en Santiago en 1913, el mismo año en que se creaba la Escuela de Aeronáutica Militar. En 1929 ingresó como cadete a la Escuela Naval y en su primer año de instrucción le correspondió viajar a bordo del buque escuela “General Baquedano” hacia la Isla de Pascua. Además de realizar su sueño de conocer la Isla, tenía también la inquietud de ser un aviador naval, influido quizás por el notable vuelo del aviador español Ramón Franco en el Dornier Wal “Plus Ultra” sobre el Atlántico, de España a Buenos Aires, en 1926 (Tomo I, pág.281). En este, su primer contacto con la realidad isleña quedó impresionado tanto por su aislamiento como por la precariedad de las condiciones de vida de sus habitantes, despertándose en él profundas inquietudes al respecto, especialmente en su posible unión por la vía aérea. En 1935 y siendo ya oficial, dejó las filas de la Armada para ingresar a la Fuerza Aérea y recibir instrucción de vuelo en la Escuela de Aviación, obteniendo su piocha de Piloto de Guerra y el grado de Subteniente en 1936, con los que fue destinado a la Base de Quintero.

El Guardia Marina Roberto Parragué Singer, tercero de izquierda a derecha de la última fila, embarcado en el buque escuela “Baquedano” en 1933. (Colección Roberto Parragué O.)



Su inquietud por la Isla de Pascua y su aislamiento permanecía latente en él, por lo que en 1937 hizo presente a sus superiores la idea de unirla en vuelo con el continente, lo que no fue acogido porque simplemente la Fuerza Aérea no tenía en la época los medios para hacerla factible. Estaba en sus inicios la adquisición del material alemán e italiano que hizo el General Diego Aracena en Europa, pero sus características obedecían a necesidades muy diferentes. La Base de Quintero estaba dedicada especialmente al patrullaje aeromarítimo usando aviones anfibios y botes voladores, de un radio de acción limitado para la idea del joven oficial. Con la llegada de los aviones Catalina al Grupo de Aviación N° 2 en 1942, resurgió en él su proyecto, toda vez que en esta Unidad él mismo comenzó a adquirir durante esa década una mayor experiencia y conocimiento de este material, a través de sucesivos vuelos a Juan Fernández, islas San Félix y San Ambrosio y hacia la zona austral. Estuvo también varias veces como Oficial de Enlace embarcado en la Escuadra, durante ejercicios y maniobras conjuntas entre la Fuerza Aérea y la Armada. Todo este trabajo conjunto aéreo y marítimo en que le tocó participar, le permitió ir dando forma a su proyecto de volar a Isla de Pascua y presentarlo finalmente, siendo Capitán, a las autoridades. Esta vez tuvo mejor acogida de sus superiores, lo que permitió que pudiera ser presentado personalmente al Ministro de Defensa primero y a continuación al propio Presidente de la República.

Parragué conocía la leyenda del “Manu-tara”, antigua tradición isleña, según la cual un joven representante de cada una de las diez tribus originales, experto y resistente nadador, debía bajar un alto acantilado desde el volcán Rano Kao y nadar hasta uno de los tres islotes frente al mismo, Motu Ití, Motu Nui y Motu Kao, para regresar con un huevo de este “pájaro de la suerte”, que anidaba allí. El ganador le daba a su tribu una preeminencia en el gobierno de toda la isla, hasta el año siguiente, en que se repetía la competencia. Estimando que el nombre era altamente simbólico, se lo colocó al avión que estaba destinado a ser el pájaro de la suerte para todos los involucrados en el vuelo.

El otro actor de esta hazaña es el avión cuyas características hicieron posible materializarla, el Consolidated OA-10A Catalina. Este era un hidroavión bimotor diseñado y producido a partir de 1933 por la compañía estadounidense Consolidated Aircraft (la misma del BT-13 Vultee), aunque cierta cantidad de ellos se produjeron también bajo licencia en Canadá para la Real Fuerza Aérea de Canadá, los cuales fueron conocidos con la designación Canso. Fue uno de los aviones más fabricados durante la IIGM, alcanzando un total de 4.050 unidades. El “Manu-tara” fue el primero de 230 Catalinas construidos para la USAAF como OA-10A-VI por la Canadian Vickers, de Cartierville, Montreal, entre diciembre de 1943 y mayo de 1945. En la USAAF le asignaron el serial number 44-33868 (c/n CV-304) y cuando se incorporó a la FACH, tuvo el 405. Estaba equipado con dos motores Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp, de 14 cilindros en doble estrella, refrigerados por aire, hélice tripala, con una potencia de 1.227 HP c/u, lo que le otorgaba una velocidad máxima operativa de 314 km/hr y en crucero de 201 km/hr. Una característica distintiva era que los flotadores estaban unidos al fuselaje por unos montantes articulados que se retraían eléctricamente de manera que, en vuelo, dichos flotadores de diseño aerodinámico pasaban a constituir la punta de cada ala.



El Consolidated OA-10A N° 405 Catalina fue seleccionado para realizar el viaje a Isla de Pascua por sus características anfibia, lo que le permitía aterrizar o amarizar. Asimismo, tenía una impresionante autonomía de más de veinte horas, lo que le permitía volver al continente si tenía un problema antes del punto de no retorno. (MNAE)

Genéricamente se produjeron en dos tipos: bote volador, que operaba solo en el agua y que se producía para la Marina con la sigla PBY (**P**atrol **B**omber, la **Y** es un código de la fábrica) o anfibio que tenía incorporado tren de aterrizaje para operar en tierra, y que fue producido inicialmente para el Cuerpo Aéreo del Ejército - USAAC y posteriormente la Fuerza Aérea de Estados Unidos - USAF cuando se creó, con la sigla OA (**O**bserver **A**ircraft). Durante la IIGM esta aeronave estuvo en servicio en todas las ramas de la Defensa de Estados Unidos, como también en las de muchos otros países, incluida la ex -Unión Soviética, empleándose en guerra antisubmarina, patrulla marítima (ej.: Comando Costanero en Chile), escolta de convoyes marinos, misiones de búsqueda y rescate aire/mar y transporte de carga.

Dentro de los hitos que marcaron estas funciones, el 26 de mayo de 1941 un Catalina del 209th Group de la RAF descubrió en el Atlántico al acorazado alemán "Bismarck" que había eludido la persecución por más de 31 horas, lo que permitió posteriormente su destrucción por parte de la flota británica, y en junio de 1942 un PBY que formaba parte de un abanico de patrullaje de la Armada norteamericana, fue el que detectó a la flota japonesa al mando del almirante Nagumo, con lo que se desató la batalla de Midway.

Los Catalina que llegaron a Chile eran de ambos tipos: inicialmente se recibieron los PBY-5 N° 400, 401 y 402, y posteriormente los OA-10A N° 404-405-406. Por error se comenzó la numeración con el 400 en lugar de 401 y para subsanarlo se saltó un número y se continuó con el 404; en consecuencia, nunca hubo un 403.

#### **Los tripulantes.**

La tripulación estaba compuesta de nueve personas. El jefe de la misión era el Comandante de Grupo Horacio Barrientos Cofré, quien a esa fecha era además el Comandante de la Base de Quintero a la que pertenecía el "Manu-tara". Como primer piloto y navegante se designó al Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, como segundo piloto y navegante al Teniente Alfredo Aguilar Zerón, el tercer piloto y ayudante de navegante fue el Teniente José Núñez Rousseau y el cuarto piloto y ayudante de navegante fue el Subteniente Sabino Poblete Alay. Total: 5 oficiales, todos Pilotos de Guerra. Completaban la tripulación cuatro Suboficiales: primer mecánico el Sargento 1° Héctor López Candía, segundo mecánico el Sargento 1° José Gilberto Carroza, primer radioperador el Cabo José René Campos F. y segundo radioperador el Cabo Mario Riquelme C.

El primer mecánico viajaba sentado en la característica "torre del mecánico" que este avión tenía en su parte frontal y cumplía las funciones de ingeniero de vuelo, debiendo revisar en su tablero de instrumentos toda la información relativa al funcionamiento de los motores: temperatura de cilindros, presión de combustible, tacómetro para las RPM, nivel de aceite y regulando, según necesidad, diversos controles e interruptores. Además de ello, era el encargado de subir o bajar los flotadores ubicados en las puntas de alas y tenía en su puesto unas ventanillas laterales por las cuales tenía contacto visual con ambos motores, reportando por interfonía a los pilotos cualquier novedad visible en ellos. Por otra parte, los suboficiales cumplían las funciones de "marineros", todas aquellas labores náuticas que precisa un avión que opera en contacto con el mar, vale decir, lavado con agua dulce para prevenir la corrosión, amarrar el avión a las boyas, operar el ancla del mismo, supervisar estrechamente el carguío de combustible para prevenir contacto o infiltración de agua salada, dirigir las maniobras de acercamiento de las pangas o lanchas para evitar impactos en el fuselaje y coordinar las faenas con otros aparatos en los varaderos.

#### **La autorización.**

El proyecto de un vuelo tan especial como éste surgía en un momento oportuno para afianzar la soberanía chilena en ese territorio insular, respecto del cual era conocido el interés de Francia por establecer una suerte de vinculación entre Tahiti y la Isla de Pascua. Por otra parte, se sabía también de la intención del Capitán australiano Patrick Gordon Taylor, de intentar un vuelo similar para unir Tahiti con Chile, usando Isla de Pascua como pivote. Estos antecedentes ameritaban que se autorizara su ejecución, pero por las más altas autoridades del país, ya que sus repercusiones excedían el ámbito de la Fuerza Aérea.

En consecuencia, el General Celedón lo sometió primero a la consideración del Ministro de Defensa, General de división Guillermo Barrios Tirado, que se mostró muy reticente inicialmente pero que, luego de sucesivas entrevistas para explicar los pormenores, accedió a que fuera planteado al Presidente González Videla. Este último, en sus Memorias, narra al respecto:

*A fines de diciembre de 1950, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Aurelio Celedón, me solicitó una audiencia para pedir mi autorización con respecto a un proyecto patrocinado por esa Jefatura, de unir en vuelo directo en un avión de esta rama de nuestra Defensa Nacional la lejana Isla de Pascua con el continente. Venía acompañado por el Capitán de Bandada Roberto Parragué, que era el autor y principal impulsor del citado proyecto. Este temerario plan, que desde hacía tiempo preparaba nuestra Aviación de Guerra, no contaba con mi aprobación, por cuanto en mi carácter de Jefe del Estado no quería asumir la responsabilidad de autorizar esta travesía en razón del riesgo que significaba un vuelo de esa naturaleza, con evidente peligro para las vidas de la tripulación.*

*Se trataba de una ruta desconocida sobre el océano Pacífico, de más de cuatro mil kilómetros de distancia, igual a la que separa Santiago de Panamá, pero sin ninguna escala intermedia. Este vuelo sería ejecutado en un viejo avión "Catalina", de lenta velocidad y con limitados equipos para una hazaña de tal magnitud. Se me aseguró que todo estaba calculado y previsto con exactitud matemática, habiéndose entrenado la tripulación desde hacía meses para emprender tan riesgoso viaje. Se me recordó también que el viaje que yo había realizado a la Antártica pareció a muchos una temeridad, por los peligros que entrañaba. Las seguridades que me diera el General Celedón, persona de toda mi confianza, y la fe y el deseo de jugarse por entero del joven piloto Parragué hicieron que autorizara el viaje.*

En la misma oportunidad se fijó el 20 de enero de 1951 como fecha de inicio del vuelo, prácticamente dentro de los siguientes treinta días por lo que, a partir de la autorización presidencial, los preparativos se aceleraron. Sin embargo, esta fecha fue solamente tentativa, como se advierte en el Oficio Confidencial N° 13 del 12 de enero de 1951 del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea a su similar de la Armada, que en su tercer párrafo advierte: "La fecha precisa de iniciación del raid será comunicada oportunamente, pues está condicionada por el zarpe del vapor Allipén, el cual deberá encontrarse a más o menos 500 millas de la Isla en ese instante, para así cubrir la última etapa de ese vuelo." Efectivamente, esta fecha original posteriormente se adelantó un día, quedando para el 19 en atención a que, como lo explicó el propio General Celedón a la prensa ("El Mercurio", 15 de enero), el "Allipén", había llegado más rápido que lo previsto a su ubicación por condiciones favorables de navegación.

Finalmente, el viaje quedó totalmente oficializado por la Orden de la Comandancia en Jefe E.M. Depto.Org. N° 13 del 16 de enero de 1951, que se transcribe en su integridad, especialmente por el sentido geopolítico de sus Considerandos:

VISTOS:

- 1.- *Lo informado por el Comando de Unidades Aéreas, en el sentido que es perfectamente posible la realización de un vuelo crucero, de ida y vuelta, desde el Continente hasta la Isla de Pascua, empleando para ello un avión Catalina OA-10.*
- 2.- *La Orden de Viaje N° 1, del 8 de enero de 1951, emitida por el Comando de Unidades Aéreas, que este Comandante en Jefe aprueba en todas sus partes y que contiene las disposiciones generales para llevar a buen término el vuelo antes mencionado.*
- 3.- *La eficiente y amplia cooperación, que para este raid, está en condiciones de prestar la Armada Nacional, de acuerdo con lo expresado por su Comandante en Jefe y la Comandancia de la Iª Zona Naval.*
- 4.- *Lo informado por el Comando de la Base Aérea de Quintero, en el sentido de que se cuenta con los medios y la tripulación debidamente entrenada para realizar el vuelo en referencia.*
- 5.- *Los resultados favorables, obtenidos en las prácticas de vuelo de entrenamiento del anfíbio Catalina OA-10 N° 405, llevadas a cabo recientemente a lo largo de nuestra costa marítima,*

## Y CONSIDERANDO QUE,

- 1.- *La realización del raid desde nuestro litoral a la Isla de Pascua reviste importancia, por cuanto:*
  - a) *Este vuelo cubrirá un tramo de la ruta transcontinental del Sur Pacífico (América-Oceanía), cuya futura explotación de interés mundial, reportará beneficios comerciales y de todo orden para nuestro país.*
  - b) *La ruta del Sur Pacífico cobra día a día mayor importancia estratégica, pues es una nueva y expedita vía de comunicaciones entre nuestro Continente y el Lejano Oriente.*
  - c) *Existe la conveniencia de que la Fuerza Aérea compruebe sus posibilidades de controlar en forma efectiva el área oceánica frente a su litoral y de concurrir con la Armada en las actividades que materialicen el ejercicio de soberanía sobre nuestras posesiones insulares.*
  - d) *Representa un entrenamiento integral de tripulaciones de combate, cuyo empleo podría requerirse en caso de una emergencia bélica.*
- 2.- *De acuerdo con los convenios vigentes y compromisos contraídos con la O.A.C.I., nuestro país está abocado al problema de obtener las informaciones meteorológicas del Pacífico Meridional, lo que será posible una vez que la Fuerza Aérea esté en condiciones de sobrevolar en forma constante esta zona, y*
- 3.- *El vuelo contará con la asistencia de servicios de auxilio, para el caso de una muy improbable emergencia, proporcionados por una vasta red de telecomunicaciones, Unidades de la Armada, aviones en situación de alerta y un equipo completo a bordo del Catalina N° 405, que permite su reparación en el caso de un amarizaje forzado e incluso la permanencia en la mar hasta su rescate de la tripulación que se viera obligada a abandonar la nave,*

## ORDENO:

- 1.- *Autorízase al Comando de Unidades Aéreas, para que disponga la realización de un vuelo crucero, ida y regreso, de un avión Catalina OA-10, partiendo desde el aeródromo de La Serena hasta la Isla de Pascua.*
- 2.- *Este vuelo se efectuará de acuerdo con las disposiciones contenidas en la "Orden de Operaciones N° 1" del Comando de Unidades Aéreas y demás prescripciones que este mismo Comando estime procedente dictar. (Fdo.) AURELIO CELEDON PALMA, General del Aire, Comandante en Jefe.*

En la distribución de esta O.C.J. se consideró el primer ejemplar para la Presidencia de la República y a continuación, el ámbito institucional y un ejemplar al Comandante en Jefe de la Armada.

**Los preparativos.**

La misión había comenzado a prepararse desde mediados de octubre de 1950, en paralelo a las gestiones para lograr la autorización oficial para realizarla. Se tenía la confianza de disponer de una aeronave que estaba diseñada para vuelos de larga duración, usualmente en misiones de patrullaje, a 200 o 300 millas de la costa, como lo habían hecho los Catalina PBY-5 cuando integraban el Comando Costanero, en la época en que estaba en desarrollo la IIGM. Se realizó primero un vuelo de entrenamiento diurno Quintero- Tocopilla- Cerro Moreno- fragata "Condell" (a 30 millas frente a Valparaíso) y Quintero, empleando el radio compás e instrumentos de navegación astronómica. Un segundo vuelo, de mayor exigencia y esta vez nocturno, se hizo entre Cerrillos- Valparaíso- fragata "Covadonga" en alta mar frente a Valparaíso- Chañaral, radiofaro de Cerro Moreno, isla San Félix, Juan Fernández y Quintero. En esta ocasión se batió el récord de Chile de permanencia en el aire, totalizando 19:30 horas y habiendo recorrido 2.313 millas náuticas (N.E. Se recuerda que la Isla está a 2.042 millas frente a Caldera) con un consumo de 1.550 galones de combustible. Se hizo también otro vuelo a Juan Fernández para verificar enlaces y procedimientos radiotelegráficos con la fragata "Covadonga" y las estaciones costeras de la Armada. Los aviones en situación de alerta que están mencionados en la O.C.J. N° 13 fueron el Catalina OA-10 N° 406 en La Serena, al mando del Teniente Jorge Vega Penjean, que debía mantenerse en contacto con la "Covadonga" y un segundo avión de alerta fue el PBY N° 402, al mando del Subteniente Erich Burchardt Müller.

El Plan de Vuelo consideró como ruta más conveniente una que fuera cercana al paralelo 30°S, manteniendo el rumbo 279° hasta los 90°W, donde se iba a encontrar la fragata “Covadonga”, para cambiar allí el rumbo al 270° en la latitud 27° 10' S, la misma de la isla. El despegue se fijó para las 19:30 hora local del día 19 de enero con el objeto de realizar la mayor parte del vuelo en condición nocturna, para disponer de observaciones simultáneas de varias estrellas y de la Luna para la navegación astronómica.

Para las comunicaciones se consideraron las radioestaciones de Lengua de Vaca, San Antonio, Los Cerrillos, Quintero, Juan Fernández, Isla de Pascua, más la fragata “Covadonga”, el vapor “Allipén” y una especialmente habilitada en el aeródromo de La Serena, a cargo del Suboficial Mayor radiotelegrafista José Correa B. asistido por el Cabo Juan Ibarra, la cual operó en las frecuencias 4.335 kc y 500 kc para emergencias. El Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea, por vía del meteorólogo Millán Toro, auxiliado por el cabo ploteador Luis Hernández y el Cabo Manuel Antúnez a cargo de los sondajes aerológicos, entregó un pronóstico de un anticiclón con 4/8 de nubosidad cumuliforme entre los 600 y los 1.000 metros, visibilidad ilimitada y vientos favorables de los cuadrantes SE. E y NE. El aterrizaje en la pista de Mataverí se estimó para las 10:30 hora insular y 13:30 hora continental, del 20 de enero. (N.E. La hora efectiva del aterrizaje fueron las 14.40 continental, vale decir, una hora y 10 minutos más de lo estimado, por la dificultad de hacerlo con mayor precisión en un trayecto tan largo como éste, dados los frentes meteorológicos y la variación de los vientos, que en forma predominante avanzan desde el Pacífico hacia el continente sudamericano.).

El Comando de Unidades Aéreas emitió la Orden de Viaje N° 1 de fecha 8 de enero de 1951, designando la tripulación mencionada anteriormente y estableciendo los parámetros de vuelo, particularmente en cuanto a la ruta a seguir y el apoyo con que se iba a contar por parte de unidades de superficie en el trayecto, para radiocomunicaciones y como referencia para la navegación.

Este apoyo consistió en dos naves, la fragata “Covadonga” y el mercante “Allipén”. La fragata debía navegar hasta situarse en un punto a 1.000 millas del continente (longitud 90° W y Latitud 27° 10') para servir como radiofaro al avión en el primer tramo de la ruta. Una vez que fuera sobrepasada por el avión, debía continuar viaje hacia la Isla llevando 4.000 litros de bencina 100 octanos, a cargo del Cabo Fernando Santibáñez, y regresar en seguida a su ubicación anterior, para la misma función en el vuelo de regreso, coordinándose directamente en esta fase el Comandante de la nave y el del avión. En cuanto al mercante “Allipén” debía encontrarse a 500 millas de la isla, también sirviendo de radiofaro, pero llevando además 16.000 litros de bencina 100 más 200 litros de aceite de motor 120 y 200 litros de aceite quemado, junto con el personal de mantenimiento: Comandante de Escuadrilla ingeniero Fernando Fagalde M., Sargentos 1° Luis Palma M. Luis Bernard B., Sargento 2° Luis Donoso y Cabo Gilberto Paiva.

Para efectos de control positivo del avance del avión, se dispuso que éste transmitiera su posición estimada o astronómica cada 30 minutos, para lo cual el Comando de Unidades Aéreas dispuso que las radioestaciones y el centro de alerta SAR en Quintero permanecieran en escucha permanente. En la misma Orden de Viaje se disponía que el Catalina 405 debía llevar todos los elementos reglamentarios de navegación, auxilio, rescate y emergencia, y subsistencia para un mínimo de quince días, de acuerdo con lo dispuesto en la O.C.J N° 13. “En caso de cualquier desperfecto mecánico en el avión, éste deberá ser dirigido hacia el punto de socorro más próximo a su posición del momento, sea una de las islas cercanas a la ruta o una de las naves que se encontrarán sobre ella, radiando de inmediato la noticia correspondiente.”

### **El vuelo mismo.**

Culminados los preparativos, el vuelo comenzó a activarse el jueves 18 de enero, con el traslado en vuelo del avión y sus tripulantes desde su base de asentamiento en Quintero al aeródromo de La Serena, lo que se hizo escoltado por tres bombarderos B-25J Mitchell de la misma base. Había gran expectativa en la ciudad por cuanto la prensa había informado diariamente de los detalles previos, por lo que la llegada de la agrupación aérea hizo que, al día siguiente, sábado 19, se reuniera un numeroso público de miles de personas en el aeródromo.

El Presidente González Videla arribó a bordo del conocido “Canela”, que viajó escoltado por una escuadrilla de aviones T-6 del Grupo N° 4. Entrevistado por la prensa, el Comandante Barrientos, jefe de la Misión, expresó: “Espero confiado realizar el vuelo de unión entre La Serena y la Isla de Pascua. Comprendo que será con el tiempo esta ruta la obligada para el transporte intercontinental futuro. Por ello vamos confiados y alegres. Mañana estaremos en la Isla de Pascua.” Otro tanto hizo el Capitán Parragué: “Sé que este vuelo será otro de los fructíferos triunfos de las alas chilenas.”

En su despedida oficial, el Presidente expresó entre otros conceptos:

*...Quienes concibieron la empresa que aquí se va a comenzar y quienes voluntariamente se han ofrecido para realizarla, con riesgo de su existencia, son exponentes de una nación llamada a los más grandes destinos. El signo de su actitud es la subordinación, la entrega total de sus personas al bien de la nación. Podrá parecer desproporcionada su empresa a los elementos con que cuenta el país en materia de navegación aérea. Pero ahí está precisamente el mérito de su actitud...No se me escapan los peligros y los riesgos de esta empresa, pero al aceptar la idea de realizarla, solo he tenido en vista el interés de la nación y la confianza que merece la organización militar que la ha tomado a su cargo...Yo no podía contener los impulsos de una iniciativa semejante. Más aún, mi deber era secundarla, ponerme a la cabeza de ellos, como Jefe Supremo de la Nación. También para muchos pareció una temeridad nuestra actitud reciente para consolidar nuestros títulos de dominio en la región antártica. También aquella actitud entrañaba peligros y dificultades, pero el resultado ha sido una mejor y más firme ubicación de Chile en el mundo contemporáneo.*

TRIPULACIÓN DEL MANUTARA: El Presidente de la República, vuestro Generalísimo, advierte en vuestros semblantes la inflexible determinación de cumplir con vuestro deber de soldados de la República. Os acompaña la confianza y el patriotismo de la Nación. Os deseo un feliz regreso.

El Presidente Gabriel González Videla despide con un abrazo al Capitán Parragué, quien se transformaría en uno de los referentes más importantes de la aeronáutica nacional. (Colección Roberto Parragué O.)



Terminadas las formalidades de la despedida, la tripulación abordó el avión para ponerlo en marcha y realizar el despegue, el que se produjo a las 19:20 horas, escoltado por los B-25 a manera de despedida de sus camaradas. En los primeros momentos se voló a baja altura hasta que oscureció, momento en que se montó a 7.000 pies. Ya en esos momentos se presentaban las condiciones óptimas para la navegación estelar en que Parragué era experto y comenzaron a la vez, a radiar su ubicación y parámetros de vuelo. El Jefe del aeropuerto Los Cerrillos, Comandante de Escuadrilla Enrique Vera Ogalde, especialista en radiocomunicaciones, llevó un detallado registro del vuelo desde la hora de despegue hasta su aterrizaje:

*19:20 Despegue de La Serena a Pascua.*

*20:00 Lat. 29° 49', lon. 72° 12', alt. 4.000 pies. Sobre nubes, rumbo 279°, vel. 110 nudos, temp. 20° C.*

- 20:30 *En rumbo sin novedad.*
- 21:00 *Lat. 29° 31', lon. 74° 13', alt. 7.000 pies. Sobre nubes, rumbo 279°, vel. 110 nudos, temp. 19° C.*
- 21:30 *En rumbo sin novedad.*
- 22:00 *Lat. 29° 09', lon. 76° 40', alt. 7.000 pies. Sobre nubes, rumbo 279°, vel. 120 nudos, temp. 18°C.*
- 22:30 *En rumbo sin novedad.*
- 23:00 *Lat. 28° 52', lon. 78° 53', alt. 7.000 pies. Sobre nubes, rumbo 279°, vel. 110 nudos, temp. 18° C.*
- 23:30 *En rumbo sin novedad.*
- 24:00 *Lat. 28° 33', lon. 80° 41', alt. 7000 pies. Sobre nubes, rumbo 270°, temp. 18°.*
- 00:30 *En rumbo sin novedad.*
- 01:00 *Lat. 28° 15', lon. 82° 46', alt. 7.000 pies. Visibilidad a todo nivel, rumbo 279°, vel. 113 nudos, temp. 16°.*
- 01:30 *En rumbo sin novedad.*
- 02:00 *Lat. 27° 55', lon. 84° 50', alt. 7.000 pies. Visibilidad a todo nivel, rumbo 279°, vel. 113 nudos, temp. 15°C.*
- 02:30 *En rumbo sin novedad.*
- 03:00 *Lat. 27° 37', lon. 86° 58', alt. 7.000 pies. Visibilidad buena, rumbo 279°, vel. 114 nudos, temp. 17°C.*
- 03:30 *En rumbo sin novedad.*
- 04:00 *Lat. 27° 19', lon. 89° 03', alt. 7.000 pies. Visibilidad buena, rumbo 270°, vel. 115 nudos, temp. 15°C.*
- 04:30 *En rumbo sin novedad. Cambio de rumbo a las 04:00 horas.*
- 05:00 *Lat. 26°, lon. 91° 50', alt. 7.000 pies. Visibilidad a nivel, rumbo 270°, vel. 112 nudos, temp. 15°C.*
- 05:30 *Lat. 26° 46', lon. 92° 53'.*
- 06:00 *a diez millas de la Covadonga.*
- 06:35 *Sobre la Covadonga.*
- 07:00 *Lat. 27° 04', lon. 94° 29', alt. 8.000 pies. Rumbo 270, vel. 120 nudos, temp. 13°C.*
- 08:00 *Lat. 27° 10', lon. 96° 39', alt. 8.000 pies. Buena visibilidad, rumbo 270°, vel. 119 nudos, temp. 14°C.*
- 08:30 *En rumbo sin novedad.*
- 09:00 *Lat. 27° 10', lon. 98° 50', alt. 8.000 pies. Rumbo 270°, vel. 120 nudos, temp. 14°C.*
- 10:00 *Lat. 27° 10', lon. 101° 09'.*
- 11:00 *Lat. 27° 10', lon. 103° 25', alt. 1.000 pies. Nublado cubierto, rumbo 270°, vel. 117 nudos.*
- 12:00 *Lat. 27° 10', lon. 105°, alt. 1.000 pies. Variable nublado, rumbo 270°, vel. 112 nudos, temp. 22°C.*
- 13:00 *Lat. 27° 10', lon. 107° 40', alt. 1.000 pies. Nublado, rumbo 270°, vel. 113 nudos.*
- 13:33 *A la vista de Isla de Pascua.*
- 13:55 *Preparados para el aterrizaje.*
- 14:40 *Aterrizado.*

El sobrevuelo de la “Covadonga” se produjo al amanecer, pero en esa área estaba nublado por lo que no se podía ver a simple vista, ante lo cual los marinos encendieron sus reflectores que sí traspasaban la capa de nubes y que, junto con confirmar su posición, les daban un mensaje de aliento. Siguieron pasando los minutos, las horas, volando sobre ese inmenso desierto líquido, propicio para la reflexión. Parragué dejaba algunas anotaciones personales en su bitácora:



*En una hora más comenzará a amanecer. Estoy calculando nuestra posición astronómica. Mientras, volamos rumbo W, donde vimos ponerse el sol ayer 19 de enero de 1951. El despegue desde La Serena parece ahora tan lejano, después de 12 horas de vuelo en que los motores han mantenido un ritmo...adormecedor. Tenemos combustible para otras 12 horas más, calculo que debemos avistar la Isla en siete horas más... si se mantienen las condiciones del viento... nuestra última posición es a 2.400 kilómetros de la costa.” “Tengo por lo menos 2 horas para descansar... y meditar. A mi alrededor todo es tranquilidad. La tripulación de Manu Tara confía plenamente en que hoy 20 de enero llegaremos a almorzar a la isla...El único intranquilo soy yo...después de leer los mensajes de la fragata Covadonga que reporta fuerte viento y mar del Weste y la lluvia continúa. El vapor “Allipén”, ya próximo a Pascua, también navega con fuerte viento del N.O. y lluvia torrencial, lo que me da esperanzas que mejore al amanecer...los topes de los cúmulos han empezado a tomar un color rosado y muy pronto empezará a salir el sol por nuestra espalda. El optimismo se refleja en todas las caras a medida que avanza el crepúsculo matutino y se hace más presente...”. “Es como si la vida se reiniciara en este nuevo día...somos un punto en medio de este inmenso Océano Pacífico, a miles de kilómetros de otros seres. Creo estar soñando nuevamente como en los días anteriores, mientras preparábamos este vuelo...Qué fácil era despertar y sentirse seguro si el sueño se transformara en pesadilla...ahora es realidad y cualquier contratiempo habrá que afrontarlo, sin importar lo cansados que estemos con tan larga noche de tensión nerviosa. Todo primer vuelo siempre ha sido así...nadie puede predecir las sorpresas agradables que nos deparará...*

Más próximo a la Isla, según los cálculos de Parragué, bajaron el nivel de vuelo avanzando entre nubes dispersas y chubascos, entreverados con arcoíris momentáneos y la vista del mar azul intenso, en un bello marco de la Naturaleza que parecía darles la bienvenida. Los prolijos cálculos del navegante le indicaban que debían ver la Isla aproximadamente a las 13:30 horas y la práctica confirmó su habilidad, ya que, según el registro recibido, a las 13:22 avistaron a lo lejos la primera señal de la Isla por la proa y minutos después, enfrentaban la inconfundible silueta del volcán Rano Kao, en uno de cuyos faldeos se había despejado el terreno y habilitado una pista de aterrizaje, en un lugar llamado Mataverí, el mismo donde está el actual aeropuerto. Luego de un corto sobrevuelo sobre los moais del Rano Rarako, las playas de Anakena y Ovahe, que les elevaron el espíritu con su belleza natural, enfilaron la improvisada pista donde aterrizaron a las 14:40, después de 19 horas y 20 minutos de vuelo continuo.

De inmediato, en el continente, las radio-emisoras comenzaron a difundir el anuncio oficial de la Fuerza Aérea, por boca del Comandante de Escuadrilla Luis Botteselle Pahul, del feliz arribo del hidroavión sobre la base del comunicado radiado por el propio Comandante Barrientos, Jefe del Vuelo, todo esto acompañado del Himno Nacional y de la Canción de Yungay, reflejando la alegría ciudadana por este gran logro. En La Serena, el Presidente González Videla al ser requerido por la prensa, expresó:

*Siento gran emoción, porque tengo que confesar el inmenso temor que sentía de este intrépido vuelo, ya que tenía conciencia de sus riesgos y peligros que representaba, pero abrigaba profunda fe en la capacidad de nuestros pilotos y de la alta moral que llevaban al despedirse; en la personalidad del Comandante Barrientos, en la fe y confianza ciegas de que siempre dio pruebas el Capitán Parragué y la seguridad que me demostró cada uno de los tripulantes y Oficiales que tuvo a cargo la difícil tarea de la navegación nocturna, la preparación y eficiencia del personal a cargo del sistema de radiocomunicaciones y el último informe que me dieron los mecánicos de que el avión podía enfrentarse a cualquier riesgo de desvío de rumbo hasta por veintitrés horas y que en caso de amarrizaje, podrían resistir dentro de la nave tres días y ocho fuera de ella.*

*Espero que el país comprenda la magnitud de la intrepidez y esfuerzo y competencia de estos valerosos aviadores de nuestra Fuerza Aérea de Chile. Que, a pesar del pesimismo que nos produce el ambiente político, hay fuerzas de reserva que anónimamente y con abnegación y riesgo de sus vidas, junto con aumentar el prestigio de nuestra República en el exterior y dar ejemplo de patriotismo en el interior, aseguran y fortifican la soberanía nacional en la más apartada región del Océano Pacífico.”*

En la Isla, los pascuenses habían esperado desde el amanecer la llegada del vuelo, que representaba para ellos la esperanza de una futura comunicación más expedita con el continente. Como muestra de su contento, al descender los aviadores del avión, les cantaron el Himno Nacional de Chile y en seguida un tema preparado especialmente para la ocasión, que llamaron la “Canción del Manutara”. Otro motivo para regocijo de los nativos fue que comenzó a llover en forma insistente, poniendo término a una temporada de sequía que se había alargado por varios meses, poniendo en serio riesgo sus cultivos y arboricultura.



El Capitán Parragué desciende del “Manu-tara” después de haber logrado la proeza, les esperan los isleños entusiasmados. (Colección Roberto Parragué O.)

#### Retorno fallido.

La Superioridad de la Fuerza Aérea había dejado a criterio del Comandante Barrientos la fecha y hora del viaje de regreso, según evaluara las condiciones para ello en la Isla, medida que resultó muy funcional para dicho propósito por cuanto la lluvia que resultaba tan bienhechora para los habitantes se prolongó por tres días convirtiendo en un lodazal lo que había sido la firme superficie de tierra en que se había posado el avión. Estas condiciones no permitirían que el avión alcanzar la velocidad de despegue, con toda su tripulación y full combustible. Intentando solucionar este inconveniente, se armaron dos camadas con piedras por las que correrían las ruedas del avión en el primer tramo, calculando que el aumento progresivo de sustentación obtenida al aumentar la velocidad permitiría finalmente lograr el despegue.



La memorable tripulación del “Manu-tara”, antes del vuelo de regreso: Comandante de Grupo Horacio Barrientos, Capitán Roberto Parragué, Teniente Alfredo Aguilar, Teniente José Núñez, Subteniente Sabino Poblete, Sargento 1º Héctor López, Sargento 1º Gilberto Carroza, Cabo Mario Riquelme y Cabo René Campos. (Colección Roberto Parragué O.)

Hechos estos preparativos, se intentó el regreso, pero no se pudo realizar la carrera de despegue por haberse enterrado una de las ruedas principales al comienzo de la pista. Estos inconvenientes llevaron a la decisión de intentar el regreso despegando desde el mar. Se aligeró el avión al máximo, sacándole el combustible, que se llevó en carretas tiradas por bueyes bajándolo hasta la bahía Hanga Roa, distante unos dos kilómetros. Se reforzaron las camadas en la pista y finalmente el 28 de enero el avión pudo despegar de Mataveri, con esfuerzo, para amarizar en la bahía, efectuando a continuación dos despegues de práctica, con una duración de 30 segundos cada uno hasta estar en el aire. Luego de esto, el avión se amarró al “Allipén”, donde se le recargó con el combustible necesario para el vuelo de regreso, faena que duró alrededor de tres horas. Durante el día, el mar había presentado una condición relativamente estable, incluso finalizado el carguío el estado del mar todavía era calmo y quedaba algo de luz natural, pero se optó por esperar la noche para favorecer la navegación estelar. El inconveniente que se presentó fue que con el paso de las horas el estado del mar comenzó a descomponerse. Cerca de la medianoche, el “Manu-tara” soltó sus amarras del vapor y se internó unas tres millas mar adentro para despegar con el viento propicio para ello.

Según testimonio de uno de los protagonistas del accidente, el Teniente Núñez Rousseau (posteriormente Comandante de Grupo):

*Mientras cenábamos en el Allipén, el estado del mar cambió, de calmo pasó a mar boba, con olas de una altura tal que, cuando nos encontrábamos en el seno de una ola, casi no veíamos el vapor a nuestro lado. (N.E. Debe recordarse que las olas son ondas en el agua y que ésta no avanza, sino que adquiere un movimiento de ascenso o descenso en el cual sus partículas siguen una trayectoria en forma de círculo o de elipse. Las grandes olas de leva o mar boba son ondas en el agua que pueden recorrer cientos de kilómetros y llegar muy lejos de la zona de tormentas en que se generaron. Aunque en mar abierto son suaves, inofensivas y poco perceptibles, al llegar a la costa rompen con gran fuerza interfiriendo unas con otras. Este era el estado del mar en que se vio inserto el Manu Tara para el despegue.)*

*Fiel a las órdenes impartidas, se esperó la salida de la luna y se largaron las amarras. Eran las 22:30 horas, hora de Isla de Pascua. Nos internamos unas cuatro millas mar afuera para despegar contra la isla, aprovechar en mejor forma la luz de la luna y la dirección de las olas. La distribución de la tripulación cuando se inició la carrera de despegue era la siguiente: Capitán Parragué, piloto; Teniente Aguilar, copiloto; Comandante Barrientos, de pie entre piloto y copiloto; Sargento Carroza, en la torre del mecánico; Sargento López, en el compartimiento del navegante; los radiotelegrafistas Campos y Riquelme, en el blíster izquierdo. En el blíster derecho, mirando hacia la proa, el Subteniente Poblete y mirando hacia la cola, el Teniente Núñez...*

*A los 55 segundos de carrera de despegue, siento que quedamos en el aire y le digo a Poblete: ¡despegamos! a lo que Poblete me contesta: ¡no, nos vamos a estrellar!. Dicho y hecho, nos estrellamos. El piloto perdió la ola sobre la cual estábamos corriendo y, sin velocidad, se estrelló contra la ola siguiente. Esto significó la pérdida de la compuerta izquierda de la rueda de nariz, carrusel a la izquierda, rotura de los montantes del flotador izquierdo, quiebre de la punta del ala derecha y rotura del blíster izquierdo. Eran un poco más de las 22:30 horas y estábamos a cuatro millas de la costa, mar adentro...*

*La presión del agua, al entrar el avión en carrusel, rompió el blíster derecho y me botó sobre el piso del avión. En esos momentos creí que nos habíamos hundido, ya que sentí que me encontraba debajo del agua. Felizmente, al hacer lo que yo pensé era un esfuerzo postrero por lograr salir del avión, que creía hundido, ya que mi cara estaba bajo el agua, me di cuenta que ésta dentro del avión era muy poca pero como me encontraba boca abajo, la sensación era de estar totalmente bajo ella. A esas alturas, no sabíamos cual era la cuantía de los daños. Solo sabíamos que las alas, alternadamente, se sumergían en el mar dando la sensación de que, en cualquier momento, nos daríamos vuelta de campana. El Subteniente Poblete, subido sobre las alas, servía de contrapeso gateando de un ala a otra. Mientras tanto, por haberse quemado un generador durante el despegue, estábamos sin comunicaciones radiales con el vapor “Allipén” y con los motores a relanti... La única forma de pedir auxilio era el pistolete de señales. Se lanzó una primera bengala, que fue vista desde el “Allipén”, pero como no había comunicación radial, se pensó que nos estábamos despidiendo y nos contestaron con otra bengala...”*

*Eventualmente, el Cabo Campos logró conectar las baterías y emitir llamados de auxilio, que sí fueron captados por el “Allipén”, que envió una lancha al lugar del accidente, donde se vació el combustible al agua para aligerar el avión y evitar un posible naufragio. Cerca de las dos de la madrugada, la tripulación dejó el hidroavión para abordar el vapor y tres horas más tarde, se inició el remolque hasta dejarlo amarrado al vapor, desde donde posteriormente se llevó al muelle, se le sacaron los motores y quedó varado en la playa. Toda la población ayudó en estas faenas hasta dejarlo en lugar protegido, aunque con gran tristeza al comprender que la aeronave ya no podía completar su vuelo.*

El regreso lo relata también el ex -Teniente Núñez en sus recuerdos:

*Regresamos al continente, mejor dicho, al Grupo de Aviación N° 2, Quintero, en la fragata “Covadonga”, que había servido como radiofaro durante el vuelo. Desembarcamos en Quintero el 09 de febrero de 1951, a las 05:15 horas, donde fuimos recibidos con gran cariño y, sobre todo, comprensión. Recuerdo que el día en que íbamos a despegar rumbo a Isla de Pascua, en La Serena, el Sr. Obispo de esa ciudad, en declaración a los periodistas, les manifestó que a nuestro regreso la Iglesia nos otorgaría una medalla de oro. El domingo 20 de febrero de 1951, en la losa de la base de Quintero, se celebró una misa donde el cura párroco de Quintero, “Don Goyo”, nos regaló una medallita de la Virgen del Carmen. Fue este el único reconocimiento público que recibimos por nuestro viaje a Isla de Pascua.*



El “Manu-tara” en ensenada Hanga Piko, en donde la tripulación y el personal de mantenimiento le retirarían los motores y equipamiento para su preservación. Se observa el daño de la punta del ala derecha. (MNAE)

Posteriormente el mismo Parragué, que había recibido con fecha 31 de enero de 1951, su ascenso a Comandante de Escuadrilla que le correspondía en la secuencia normal de su carrera, viajó por mar a la isla con el Teniente 2° Alfredo Aguilar y personal especialista para intentar recuperar para el servicio al 405. Llevaban las herramientas necesarias además de un ala nueva, con lo que se abocaron a la tarea que les llevó algunos meses. Finalmente, lograron dejarlo operativo pero su petición de regresarlo en vuelo al continente fue denegada. De todas formas y luego de casi un año en la isla, el hidroavión levantó el vuelo desde Mataveri para amarizar luego cerca del transporte “Pinto” de la Armada, en el cual fue embarcado y trasladado a Quintero a fines de abril de 1952. Reintegrado al servicio el 26 de julio de ese año, continuó prestando servicios en la Zona Sur, asignado al Grupo N° 5 en la Base de Chamiza, en Puerto Montt.

Por un reordenamiento de la numeración en la flota, en enero de 1957 pasó a tener el número 560, aunque en su interior se le colocó una placa recordatoria que acreditaba que se trataba del ya famoso “Manu-tara”. Con este mismo avión, el ahora Coronel Parragué y Comandante de la Base de Quintero, pudo realizar el 29 de enero de 1959 el vuelo completo de ida y regreso a isla de Pascua, encabezando su tripulación, formada además por el Capitán de Bandada Sergio Larrañaga, copiloto; el Teniente Guillermo Palacios, navegante; el Suboficial Mayor Agustín Azola,

mecánico jefe; el Sargento 1° Roberto Aros y el Sargento 2° Carlos Navia, mecánicos; y el Sargento 2° Oscar Castro, radiotelegrafista. Pese al éxito del vuelo, éste no contaba con la autorización de la superioridad, por lo que el trámite disciplinario correspondiente culminó con su llamado a retiro. No obstante, y posterior a esto, en un acto de justicia histórica, el Congreso Nacional decidió otorgarle su ascenso a General de Brigada Aérea por méritos, efectivo a partir del 26 de agosto de 1965.

Una de las pocas fotografías que dieron testimonio a la gran hazaña del Coronel Parragué y su tripulación en el primer viaje de ida y vuelta a Isla de Pascua en enero-febrero de 1959. (MNAE)



En cuanto al avión, tuvo un lamentable fin el 15 de junio de 1961, al estrellarse en el lago Peñuelas, Vª Región, durante un vuelo de instrucción, al mando del Subteniente Sergio Moena Concha, con el Subteniente Guillermo Valenzuela Matus como copiloto y sus tripulantes, Sargentos 1° Eduardo Olea Campos y Civaldo Coquedano, y los cabos Blas Urrutia Maldonado y Jorge Pinto Contreras, falleciendo todos.

### Proyecciones para Chile.

Los rasgos descritos otorgan un especial valor al vuelo del “Manu-tara”. Por una parte, es admirable el valor y la mística profesional de su tripulación al intentar esta misión ya que, si en la modernidad todavía se requieren precauciones especiales para los vuelos oceánicos en el Pacífico, puede imaginarse el riesgo que representaba una operación como ésta para la tecnología y medios existentes cuando se realizó en 1951. Por otra parte, sin saberlo ellos, estaban dando un primer paso en marcar la presencia de Chile en esas lejanías oceánicas, que tuvo su proyección en el tiempo cuando la OACI en conjunto con representantes de los diversos Estados y a través de sucesivas reuniones, definió los espacios aéreos cuya administración y gestión quedaba bajo la responsabilidad de los países. A Chile le asignó aquel que se superpone a un área de 32 millones de kilómetros cuadrados y cuyo límite W. es el meridiano 131°, a una distancia de alrededor de 1.200 kilómetros de Isla de Pascua que está en el 129°. El hecho que ya existiera el aeropuerto de Mataverí y que, por lo tanto, la Isla tuviera un significado aeronáutico, sin duda fue clave para que el espacio confiado a nuestro país tuviera esta profundidad transversal. Es dable señalar que los espacios contiguos al nuestro corresponden a aquellos asignados a Nueva Zelanda y Tahiti.

Como corolario, este vuelo fue un primer paso que abrió las rutas aéreas al Pacífico para Chile, tal como lo postularon el Presidente González Videla y el Capitán Parragué en los 50`s. Con el tiempo, en todo el litoral de las Américas pasaron a establecerse dos rutas directas a través del Pacífico hacia Asia y toda la Cuenca del Pacífico; las que requirieron un punto de apoyo terrestre dentro de la inmensidad oceánica. Una de ellas sirvió a Sudamérica apoyada en la Isla de Pascua y su aeropuerto, y la otra a Norteamérica, a través del archipiélago de Hawai. El General Parragué tuvo la enorme satisfacción de vivir lo suficiente para ver cumplido su sueño. Como justo homenaje y reconocimiento retrospectivo, al cumplirse los 50 años de este vuelo, la Fuerza Aérea realizó una

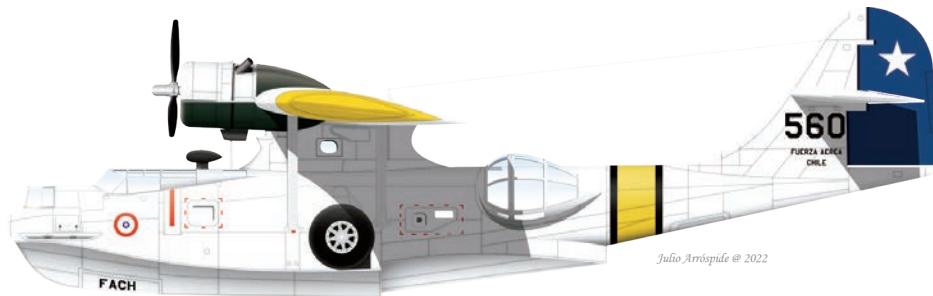
ceremonia especial en la isla de Pascua inaugurando un monumento recordatorio en el aeropuerto y efectuándose el primer vuelo de un planeador en esos parajes. Como digno broche de oro, el piloto comercial Roberto Parragué hijo, aterrizó en Mataveri al mando de un avión LAN B767-300, que llevaba pintada en su fuselaje la insignia del “Manu-tara” y a la misma hora que lo hiciera su padre cinco décadas antes. Fue un mensaje inolvidable para todos los presentes, por sobre el horizonte del tiempo: ¡un Parragué y un “Manu-tara” estaban nuevamente en la Isla!

### Consolidated OA-10A Catalina “Manu-tara”

Consolidated PBV-5 Catalina N° 405 “Manu-tara”, Aeródromo Mataveri, 1951.



Consolidated PBV-5 Catalina N° 560 “Manu-tara”, Aeródromo Mataveri, 1959.





## 8. La instrucción de vuelo de cadetes chilenos en Estados Unidos.

Luego de la firma del “Pacto de Ayuda Mutua” (MDAP) entre los gobiernos de Chile y Estados Unidos quedó abierto un camino expedito para el intercambio de materiales de defensa e instrucción para las Fuerzas Armadas de Chile. En lo que respecta a la instrucción, hubo tres generaciones de cadetes de la Rama del Aire de la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos”, que en distintas etapas de su instrucción de vuelo fueron seleccionados para iniciar y/ o continuar con su instrucción en la USAF. Estos cadetes pertenecieron a las promociones 1951-1953; 1952-1954 y 1953-1955. El siguiente es el relato de uno de aquellos cadetes:

*A la fecha de selección, en particular el curso 1953-1955 nos encontrábamos en nuestro segundo año de escuela, teníamos alrededor de 60 a 65 horas de vuelo en PT-19 y del mismo fuimos seleccionados 15 cadetes. La selección se basó tanto en el conocimiento del idioma inglés, hablado y escrito, como en los aspectos académicos y de instrucción militar que teníamos a esa fecha, además de rigurosos exámenes médicos, los que fueron luego complementados al arribo a la USAF. Los primeros en partir de nuestro curso lo hicimos el 14 de Julio de 1954 y fuimos los cadetes Fernando Silva Corvalán, John B Wall Holcombe, Alejandro Fornés y Miguel Pérez de Castro Valenzuela.*

*El viaje a EE. UU. de N.A. fue en un C-47 de la Misión Aérea Norteamericana en Chile, que despegó de Los Cerrillos, hizo escala en Antofagasta (La Chimba) y luego, directo a Lima donde pernoctamos. El segundo día fue un vuelo directo a la base Aérea de Albrook, en Panamá. Abí nos llegó la primera impresión por el cambio brusco de clima. Nos entregaron ropa de cama, pero nos faltaban las tradicionales frazadas. Después nos dimos cuenta de que no eran necesarias, en la noche el aire no refrescaba como estábamos acostumbrados.*

*Después de algunos días, esperando la disponibilidad de transporte, en otro avión de la USAF aterrizamos en Kelly AFB en San Antonio, Texas y luego nos presentamos al Language School Lackland AFB, puerta de entrada de la mayoría del personal extranjero comisionado a la USAF.*

*En Lackland iniciamos nuestra formación de Pre-Básico : instrucción militar con las formas de la USAF, nuevas para nosotros, y el aprendizaje avanzado y forzado del idioma inglés, necesario para la instrucción académica y la de vuelo que tendríamos posteriormente, así como también para nuestra vida diaria. Abí tomamos contacto con otros postulantes, cadetes, oficiales o suboficiales, de otras fuerzas aéreas tanto latinoamericanas como europeas o asiáticas. El tiempo de permanencia en dicha base podía ser de 6 a 12 semanas, dependiendo del nivel de inglés alcanzado.*

*Etapa de Instrucción de Vuelo Primario.*

*En la medida que iban aprobando la etapa de inglés los alumnos pasaban a la siguiente. Los primeros en partir a instrucción de vuelo primario, lo hicimos a partir de Septiembre de 1954 a la Base Aérea de Spence, en Moultrie, Georgia que, aunque era de la USAF, estaba operada casi íntegramente por personal civil, contratistas, encargados tanto de la instrucción académica, de vuelo, mantención de los aviones y la alimentación de todo el personal.*

*Cada mes había un grupo que se graduaba de vuelo primario, aproximadamente 100 estudiantes pilotos y por lo tanto llegaba un nuevo contingente, que estaba formado por Cadetes de la USAF, Oficiales de Reserva de la USAF como también cadetes, oficiales y suboficiales de otras fuerzas aéreas. Cadetes y Suboficiales vivíamos en barracas, edificios-dormitorios de dos pisos con habitaciones dobles y baños en un extremo, con un piso que debíamos mantener brillante y sin ralladuras en todo momento. Era un trabajo de limpieza muy exigente que, si no se cumplía, era objeto de sanciones que consistían en la no salida al pueblo cercano los fines de semana. Si la situación era más grave, correspondían horas de marcha dentro de un cuadrado similar a una cancha de fútbol, con piso de alquitrán que terminaba con hendiduras en sus esquinas producto del paso de los sancionados y el calor del ambiente. Del aseo de todas estas dependencias como se ve, éramos responsables los habitantes de ellas y así eran las inspecciones semanales que se nos realizaba en especial por cadetes más antiguos.*

*La instrucción militar estaba a cargo de muy pocos oficiales de la USAF y de un cuerpo de cadetes más antiguos que eran el temor de todos los de grado inferior. Del total de estudiantes, la mitad concurría en media jornada a clases, ejercicios e inspecciones mientras la otra mitad lo hacía a instrucción de vuelo. Para esto debe de haber habido en la losa unos 50 aviones T-34 y otros 100 T-28 disponibles diariamente.*

*La instrucción de vuelo primario para nuestro grupo se realizó en el Beechcraft T-34 Mentor en el cual volamos 40 horas, incluyendo maniobras básicas, acrobacia, formación y vuelo nocturno. Hubo otros que lo hicieron en PA-18 y luego en T-6G. Nosotros pasamos a volar algo de 90 horas en el North American T-28, en el que luego de maniobras básicas, tuvimos acrobacia, formación, instrumentos y vuelo nocturno. En la parte académica, clases de tránsito aéreo, aerodinámica, comunicaciones, meteorología, navegación, principios del vuelo y seguridad aérea. Un comentario aparte lo merece la instrucción de Morse. Para esto, se nos enseñó el código y luego, por medio de fonos, oíamos series de palabras las que una vez que lográbamos identificar a seis de ellas en forma continua, quedábamos liberados. Esto podría suceder luego de dos tres o más clases. El término del ramo era completar las requeridas seis palabras.*

*Durante la instrucción aérea, había revisiones periódicas del aprendizaje por parte de oficiales pilotos de la USAF que nos certificaban ante los instructores civiles. El término y graduación del vuelo primario en la USAF, tanto académica como militar y de vuelo, fue conducente a dos tipos de pilotos para continuar su instrucción de vuelo básico: unos en aviones bimotores para formar pilotos de transporte y los otros en aviones a reacción para formar pilotos de caza. Nunca supimos cuáles fueron los parámetros para destinarlos a una u otro de las alternativas.*

*Etapa de Vuelo Básico Abril de 1955.*

*La instrucción de los que fueron destinados a entrenamiento en bimotores, lo hicieron en Bases de la Fuerza Aérea con operación y control total por parte de ella. El entrenamiento fue en aviones B-25 volando alrededor de 180 horas en que se les dio especial énfasis a la navegación y el vuelo nocturno.*

*Al término de esta etapa, de su instrucción y de su graduación como pilotos de la USAF y licencia de vuelo por instrumentos regresaron al país para reintegrarse a las actividades correspondientes a su grado en la EACH. De nuestro curso, se dio la curiosidad de que los primeros en dar término a la etapa de vuelo básico y por lo tanto su graduación y título de pilotos de la USAF, fueron recibidos en la Escuela de Aviación en su calidad de cadetes debiendo reincorporarse al régimen normal de la Escuela.*



*Cadetes Silva y Pérez de Castro, terminado el Vuelo Primario fuimos destinados a Vuelo Básico en aviones a reacción a la Base de la Fuerza Aérea de Williams en Arizona. Para ellos se nos dieron órdenes de traslado y para hacerlo en auto particular, se nos cancelaba por kilometraje la distancia a la vez que se nos entregaba un viático y todas las facilidades para ingresar a otras bases de la USAF en nuestro traslado.*

*La instrucción de Vuelo Básico, en una base de la USAF y con personal del arma aérea, nos dio otro carácter. También había acá medio día de actividades militares y académicas y el resto en actividades de vuelo.*

*En la parte académica, ramos de navegación, fisiología del vuelo, aerodinámica, seguridad, navegación celestial entre otros. En lo referido a vuelo, una primera etapa de maniobras básicas, acrobacia y formación en T-28 para luego iniciarnos en el T-33 con unas 140 horas en el que se incluían maniobras básicas, acrobacia, navegación por instrumentos con GCA, formación y vuelo nocturno. Lo anterior fue conducente a la obtención de la calidad de piloto de la USAF y la habilitación de vuelo por instrumentos. Vivíamos Septiembre de 1955. La graduación de básico significaba para los cadetes norteamericanos el ascenso al grado de Subteniente. Por lo anterior, aunque nosotros nos manteníamos como cadetes en Chile, allá se nos dio el trato de oficiales. Por consiguiente, se terminaron las actividades y rigores propios de la disciplina como cadetes.*

*Terminada esta etapa fuimos destinados a una primera fase de tiro y bombardeo en T-33 en la Base de la Fuerza Aérea de Laughlin, Del Rio, Texas con una duración de 3 meses y alrededor de 40 horas de vuelo. En esa etapa de nuestra estadía en USA, supimos de la ceremonia de graduación de nuestros compañeros en Chile por lo que aprovechamos de modificar nuestra blusa de cadete y habiendo conseguido galones vía correo, nos sentimos también ascendidos. Fue así ya que nunca hubo ningún contacto mientras duró nuestra estadía en la USAF con alguna autoridad de la FACH salvo la recepción mensual de una asignación monetaria desde la Misión Aérea en USA.*

*Terminada la anterior, Diciembre de 1955, fuimos destinados a la Base de la Fuerza Aérea de Luke en Phoenix, Arizona donde volamos F-84 en instrucción de tiro y bombardeo, aire tierra y aire-aire durante 3 meses y unas 40 horas de vuelo en que también se incluyó navegación, vuelo nocturno e instrumentos. Completadas estas etapas y dando por finalizado la instrucción en USA, retornamos al país en vuelos de la USAF a Santiago y nuestra posterior presentación a las autoridades pertinentes de la institución. Para ello, la USAF nos extendía órdenes de traslado, así como viáticos y pasajes aéreos hasta nuestro regreso a Chile.*

*Pronto luego de nuestro regreso, fuimos destinados a la Escuela de Tiro y Bombardeo en el Grupo de Aviación N° 1 Los Cóndores en Iquique. Abí nos reunimos el total del curso, tanto los recién llegados como los que habían permanecido en Chile. El ambiente de camaradería entre nosotros siempre fue muy bueno, aunque sabíamos que entre nosotros había una distinta formación en particular en el vuelo. Además, la institución y el Grupo 1 en particular pasaban en ese tiempo por una carencia manifiesta de medios; pocos aviones para el total de alumnos a lo que hay que agregar las restricciones de vuelo que estos tenían en ese momento. Por eso no hubo ni tiro ni bombardeo. Al finalizar ese primer año como oficiales, fuimos destinados a diversas unidades de la Institución.*

### **Resultado de estas comisiones.**

La actividad desarrollada por estos oficiales significó en la institución un nuevo enfoque en la instrucción de vuelo la que se vio reflejada tanto en unidades de transporte, de combate como en la Escuela de Aviación, cuna de la instrucción de vuelo de la institución en el uso de nuevos procedimientos y un impulso en particular al vuelo por instrumentos.

Los cadetes que terminaron su instrucción en la USAF fueron:

Curso 1951 - 1953	
Pilotos de Transporte	Pilotos de Caza
Jaime Herrera Cargill	Mario Jiménez Vargas
Eugenio Herrera Correa	Jaime Lavín Fariña
Gerardo Peigneguy Frugone	Milton Miranda Tognola
Oswaldo Verdugo Casanova	Leopoldo Porras Zúñiga

Curso 1952 - 1954	
Pilotos de Transporte	Pilotos de Caza
Humberto Dueñas Rivera	Miguel Arce Gatica
Gustavo Latorre León	Luciano Bonacic-Doric Guajardo
Ramón Vega Hidalgo	Oscar Cortés Becerra
Jorge Villa Gallardo	Rodolfo Matthei Aubel
	Freddy Rybert Fuller
	Mario Silva Peñailillo
	Ramón Vergara Ulloa
	Eduardo Virrueta De la Harpe

Curso 1953 - 1955	
Pilotos de Transporte	Pilotos de Caza
Enzo Di-Nocera García	Ronald Berger Daldos
Alejandro Fornés Scheffer	Héctor Castro Estévez
Ricardo France Accorsi	Julio Frías Fernández
Jorge Villa Gallardo	Miguel Pérez de Castro Valenzuela
Leonidas Medina Álamos	Fernando Silva Corvalán
Fernando Roca Meroz	Donaldo Suárez Zurita
Raúl Valenzuela Chorcho	
John B. Wall Holcomb	



El cadete Ramón Vergara Ulloa, al extremo derecho, formando parte del Curso 55-P, siendo instruido en el Lockheed T-33A, junto a sus compañeros e instructor norteamericanos. (Colección Miguel Pérez de Castro V)



El cadete Ramón Vega Hidalgo, en cuclillas a la derecha, realizando su Curso de Piloto de Transporte, realizando instrucción en T-6 Texan. (Colección Miguel Pérez de Castro V.)



El cadete Eduardo Virrueta de la Harpe, segundo de izquierda a derecha, formando parte del Curso 55-P, siendo instruido en el Lockheed T-33A, junto a sus compañeros e instructor norteamericanos. (Colección Miguel Pérez de Castro V.)



## 9. El infatigable C-47, símbolo de servicio.

### La génesis de un gran avión.

Este avión tan familiar para nosotros constituye en sí mismo lo que podría denominarse, un “clásico” de la aeronáutica mundial por su trayectoria, su polifuncionalidad y la variedad de escenarios en que ha actuado a través de sus decenios de existencia. En su origen, revolucionó el transporte de pasajeros en los años 1930s y los 1940s. Diseñado por un grupo de ingenieros de la Douglas Aircraft Company, encabezados por Arthur E. Raymond, voló por primera vez el 17 de diciembre de 1935.

Fue un derivado del DC-2, que era un bimotor enteramente metálico, con tren retráctil, fuselaje ancho (para la época), hecho a pedido de la TWA para operar un servicio nocturno transcontinental, para lo cual estaba equipado con literas para catorce pasajeros. Fue conocido como el DST (Douglas Sleeper Transport) y constituye el ancestro más directo del DC-3, que fue la sigla que se le dio a una versión diurna, para rutas más cortas que las transoceánicas, con capacidad para 21 pasajeros y que entró en servicio el 18 de agosto de 1936. La estabilidad de su estructura y sus condiciones de vuelo, además de su mayor comodidad, menos ruido y mejor circulación interior lo convirtieron en el primer avión comercial que tuvo éxito para sus operadores, sin necesidad de sacrificar la comodidad de sus pasajeros. Por ello y en una primera etapa, la Douglas vendió 400 unidades a las aerolíneas norteamericanas, con lo que se produjo el fenómeno que los vuelos con pasajeros comenzaron rápidamente a desplazar los viajes en tren a larga distancia dentro de los Estados Unidos.

Por aquella época ya soplaban vientos de guerra en Europa, a los cuales no pudo substraerse Estados Unidos. Fue así como el Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos (USAAC), antecesor de la futura USAF, pidió a la Douglas un modelo similar al DC-3 para uso militar, considerando los buenos resultados que había tenido el C-39, versión militar del DC-2. Así surgió el C-41, seguido poco después por el C-41A. Ante la inminencia de la participación de Estados Unidos en el conflicto, creció la demanda del Cuerpo Aéreo por este avión, la cual satisfizo primero con aquellos que estaban en la línea de producción ordenados por compañías comerciales, de diversos tipos dentro del modelo base y que fueron denominados C-48, C-49, C-50, C-51, C-52 y C-68. Por otra parte, y después de Pearl Harbour, con la entrada oficial de Estados Unidos a la guerra, la USAAF-ex USAAC, incautó en mayo de 1942 a 92 de los 289 DC-3 y DST de las flotas comerciales norteamericanas. Muchos fueron operados por las propias líneas aéreas, al servicio de la USAAF y pocos prestaron servicios en ultramar.

No obstante, las necesidades del transporte militar hicieron que el DC-3 sufriera una nueva transformación, producto de la cual surgió el C-47, denominado Skytrain, que poseía doble puerta de carga, piso reforzado para llevar mayores pesos, ausencia de todo elemento destinado a aislar la cabina del ruido exterior y falta del cono de cola lo que le permitía remolcar planeadores, al igual que el C-53 que era básicamente un DC-3A denominado Skytrooper. El primer C-47 salió de la línea de producción en enero de 1942 y rápidamente comenzó a ser entregado a la USAAF. Ante la creciente demanda, la fábrica debió habilitar dos plantas más de producción, con ayuda del Gobierno: una en Long Beach en California para producir los C-47DL y después otra, en Oklahoma City, para fabricar los C-47DK y los C-117DK.

La Armada norteamericana también optó por el C-47, al que denominó R4D1. Inglaterra también adquirió estos aviones, denominando Dakota I al C-47DL y MK II al C-53. Los C-47A y C-47B pasaron a ser los Dakota III y IV.

Se puede decir que prácticamente no hay país en el mundo que no use o no haya usado el DC-3 o algunas de sus versiones militares. Se estima que solo en Estados Unidos se fabricaron más de 10.600 de ellos, en Japón 487 y en Rusia más de 2.000, cifra más bien conservadora dado el secretismo que mantuvo dicho país al respecto. En 1950 la Douglas quiso sacar una versión modernizada del DC-3, que denominó Super DC-3 o DC-3B, que tenía nariz y cola diferentes al modelo original, puntas de ala cuadradas, motores más potentes y su tren de aterrizaje principal se guardaba completamente en las nacelas, pero no pudo competir con el Convair 240 y con los nuevos cuadrimotores que debutaban en las rutas aéreas mundiales. Sin embargo, aún en el 2022 se sigue usando en muchos países, por lo que cabe preguntarse: ¿Habría todavía algún DC-3 o C-47 en vuelo para el año 2035, en que se cumpla el centenario de su aparición?

### **El DC-3/C-47 en Chile.**

Al igual como sucedió en la mayoría de los países de Sudamérica, en Chile se empleó mayormente la versión C-47, además de algunos C-48, C-49, C-53 y R-4D ya sea como cargueros o de pasajeros. Prestaron servicios en la Fuerza Aérea de Chile, en la Armada de Chile, y en las compañías aéreas LAN Chile, CINTA, LADECO, Sociedad de Transportes Aéreos GIDEMI Ltda., AEROSUR, AEROAISEN, Sociedad Aerovías BOCHETTI, AEROCOR y Línea Aérea TAXPA. Aunque todos ellos silenciaron sus motores a comienzos de los 80's, hubo todavía un intento de ponerlos en actividad nuevamente, por medio de Aeroservicios Parragué y Aerocargo Regional, pero más bien esporádicamente y en circunstancias muy específicas, dados su alto costo de operación.

En la Fuerza Aérea de Chile, los primeros C-47 se recibieron entre 1946 y 1947 procedentes de la USAAF, los que en un principio fueron volados con insignias norteamericanas, con pilotos chilenos, pero con un tripulante norteamericano. Cuando se hizo oficial la compra de estos aviones, se numeraron desde el 952 adelante. Fue en ese entonces también que el Gobierno chileno adquirió en Estados Unidos un C-47B, el que fue reconvertido a DC-3 en las instalaciones de empresa norteamericana TEMCO, pasando a ser avión presidencial, para uso del entonces Presidente de la República, Gabriel González Videla, recibiendo el número 901 y conocido, como se mencionó en otra parte de esta obra, como "El Canela".

Todo el material Douglas fue asignado al entonces Grupo de Transporte N° 1, que más adelante pasó a ser el Grupo de Aviación N° 10. Inicialmente tenían su color aluminio, luciendo solo los números e insignias institucionales en alas y fuselaje, además del timón de dirección azul con la estrella blanca. Durante algún tiempo, algunos tuvieron franjas amarillas con bordes negros en la punta de las alas (FACH 953) e incluso una primera insignia. Por iniciativa del Comandante de la Unidad, se les pintó a ambos lados de la nariz un elefantito volador, al cual le dio forma definitiva el entonces Teniente 1° Eleodoro Calderón Loyola y que se mantuvo por unos años hasta caer en el olvido. Finalmente fue reemplazada por el actual emblema del Grupo, que fue diseñado siendo Comandante de la Unidad el Comandante de Grupo Walter Heitmann Woerner. Dos aparatos, el N° 951 y el N° 968 fueron asignados en la década de 1960 al Grupo N° 8 en Cerro Moreno y recibieron una pintura color desierto.

En octubre de 1960 la Fuerza Aérea compró a LAN Chile un C-47B-45 reconvertido a DC-3 N° 203. Este avión recibió el N° 951 y el “Canela” que tenía el N° 901, pasó a tener el N° 950, con lo cual los Douglas quedaron con numeración correlativa desde el 950 al 960. Posteriormente la Fuerza Aérea recibió otros diez C-47, que se numeraron desde el 961 al 970. En 1965, la DGAC recibió de la Administración Federal de Aviación-FAA un Douglas DC-3A para el chequeo de radioayudas, que pasó a ser el N° 971. En lo anecdótico, los aviones que cumplían este rol tenían el esquema de pintura de los aviones de la FAA, de colores bastante llamativos. Existía un D-18S N° 496 de la FACH que hasta ahí ejercía esta labor y el cual era apodado “el payaso”. Al empezar el 971 a trabajar en este rol, rápidamente fue conocido como “el payaso grande”, dejando a su antecesor como “el payaso chico.”

El último C-47 que recibió la FACH, a mediados de los 1970s fue aquel que había pertenecido a la Misión Aérea Norteamericana - MANA en Chile, por término de sus actividades, el cual pasó a tomar la numeración 972 y fue transferido al Grupo de Aviación N° 6, Punta Arenas, junto con el N° 963.

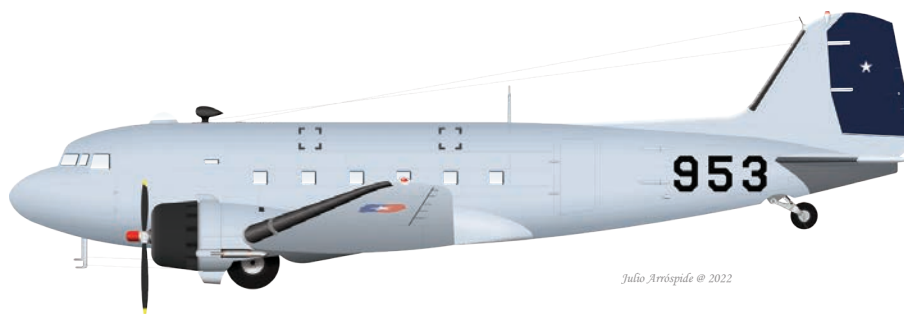
Antes de finalizar esa década, las recordadas “Charlotas” como se les conocía, fueron dados de baja y su lugar fue ocupado por otro avión más moderno y de mayor envergadura, como fue el DC-6, que llegó a nuestro inventario a mediados de los 1960s, por vía del PAM (Programa de Asistencia Militar), explicado anteriormente en esta obra. En 1967 se recibieron cuatro cuadrimotores DC-6 A/B que habían pertenecido a empresas comerciales y cuya característica más novedosa era que podían ser configurados rápidamente para el rol de carga o de pasajeros. Matriculados con los números del 985 al 988 fueron asignados al Grupo N° 10 en Los Cerrillos, produciéndose la paulatina transición con el C-47, la que se acentuó en 1968 cuando la FACH adquirió dos aviones adicionales a LAN Chile, del tipo DC-6B que quedaron con los números 989 y 990. Todos ellos asumieron la honrosa tarea que les legaba el C-47 de pasear los colores patrios en sus alas desde Estados Unidos hasta el Territorio Antártico y la prolongaron hacia los cielos del mundo. No obstante, la eficiente labor de los DC-6, quedaría para siempre el C-47 en la retina de los chilenos a lo largo del territorio, porque fue como un noble obrero del Aire, listo para acudir donde se le requiriera, en tiempos normales o durante catástrofes como los sismos de 1960. Si bien racionalmente sabemos que las aeronaves están hechas de fríos materiales, a veces nos gusta soñar y como viejos aviadores, imaginamos que este querido avión tenía sentimientos y que amaba esta tierra que tanto recorrió, palpitando en su pecho metálico un corazón grande y generoso, envuelto en el tricolor nacional.



El C-47 N° 964 al final de sus días de operación, utilizando un esquema de camuflaje tipo desierto. Los últimos C-47 operaron en la Escuadrilla de Enlace del Ala N° 1 de la Primera Brigada Aérea, en la Base Aérea Cerro Moreno. (MNAE)

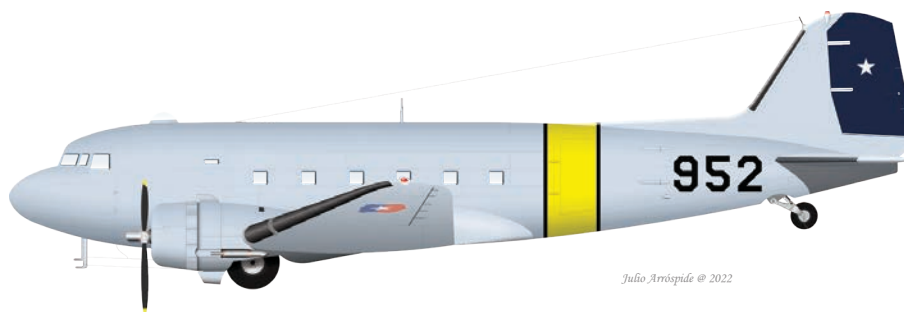
### Douglas C-47 de la Fuerza Aérea de Chile

Douglas C-47 N° 953 del Grupo de Transporte N° 1, Los Cerrillos, Santiago, 1947.



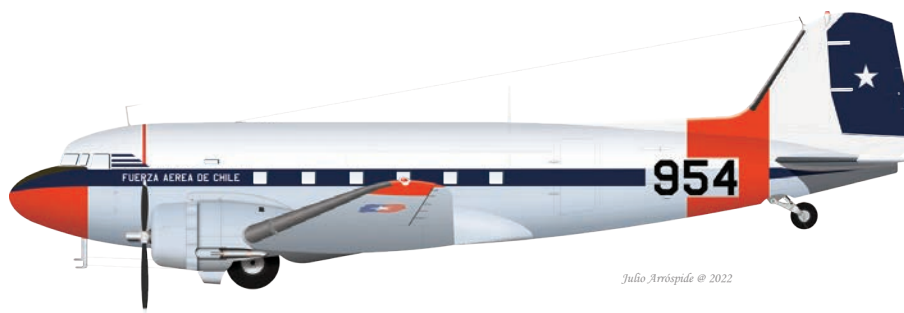
*Julio Arrósquide © 2022*

Douglas C-47 N° 952 del Grupo de Aviación N° 6, Base Aérea Chamiza, Punta Arenas, 1960.



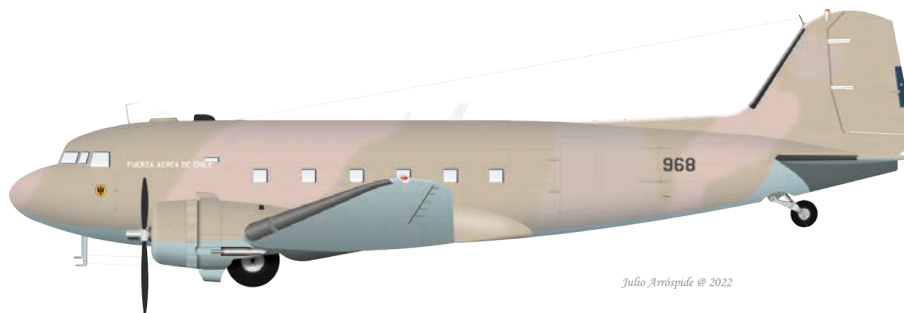
*Julio Arrósquide © 2022*

Douglas C-47 N° 954 del Grupo de Aviación N° 10, Los Cerrillos, 1956.



*Julio Arrósquide © 2022*

Douglas C-47 N° 968 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, 1968.



*Julio Arrósquide © 2022*







# Capítulo **XX**

**Comienza la Era del Jet**

**1**



Un Coronel al mando de la Fuerza Aérea (1952). El Bell 47D primer helicóptero institucional (1953). Se crean el grado de Coronel de Aviación y el "Día del Suboficial Mayor"

**2**



Activación de la Base Aérea de Cerro Moreno. Alta del B-26 y Baja del B-25 (1954)

**3**



Incorporación del de Havilland DH-115 Vampire (1954) y experiencias de la nueva era

**4**



La Escuela de Aviación recibe los T-34 "Mentor"

**5**



Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de dos Presidentes y Ministro. Operación "Skúa" (1955)

**6**



Incorporación de los Grumman SA-16A Grumman

**7**



Inicios y proyección de Mataverí

**8**



Nuevo material "jet": los F-80 y T-33 (1957). "Cóndores de Plata". Operación "Banyan Tree"

**9**



El último vuelo de Gabriela Mistral. La aviación y la poesía



## 1. Un Coronel al mando de la Fuerza Aérea.

Mientras la Fuerza Aérea continuaba con sus labores habituales, ese año 1952 iba a traer para el país importantes cambios, como era la elección de un Presidente de la República el 4 de septiembre, para gobernar durante el período constitucional de seis años. Cuatro candidatos se presentaron para reemplazar al Presidente Gabriel González: ellos fueron Carlos Ibáñez, Arturo Matte, Pedro E. Alfonso y Salvador Allende, obteniendo la más alta votación Ibáñez con una clara mayoría de un 46.8%, que debía ser ratificada por el Congreso por no haber sido absoluta, vale decir, superior a 50+1. Como reseña el historiador James R. Whelan:

*Ibáñez representaba la esperanza nostálgica de un regreso al orden y la estabilidad de un cuarto de siglo antes, cuando*

*él había gobernado el país con una mano autocrática, firme y vigorosa. Hizo su campaña con una escoba y prometió barrer hasta que quedara todo limpio. (N.E. en el Tomo Primero, pág. 237 al 242, se reseña en sus trazos generales su Gobierno y las numerosas obras que produjo, entre ellas y no es menor, Carabineros de Chile y la Fuerza Aérea de Chile. Allí se aprecian los atributos que menciona Whelan.)*

Luego de asumir su alto cargo el 4 de noviembre, Ibáñez procedió a designar diversas autoridades en puestos de su confianza, comenzando por los Ministros de Estado. Como se citó en el párrafo anterior, en la cartera de Defensa Nacional asumió el Coronel de Ejército, Abdón Parra Urzúa, lo cual produjo la renuncia de todos los Oficiales Generales de las Fuerzas Armadas, incluyendo por supuesto los de la Fuerza Aérea. El nuevo Ministro había sido compañero de promoción en la Escuela Militar con el General Aurelio Celedón Palma, ambos egresados en 1920, pero estaba evidentemente atrasado en sus ascensos, ya que Celedón había ascendido a General hacía seis años y era Comandante en Jefe hacía cinco. Esta diferencia era producto de la mayor rapidez con que ascendían los aviadores, principalmente por dos causas: los periódicos accidentes de aviación que causaban muerte o baja por invalidez y porque cuando se creó la Fuerza Aérea se le asignó una Planta que inicialmente superaba a los voluntarios que dejaban sus instituciones de origen para integrar sus filas. Por lo tanto, no tenían que esperar en ningún grado para ascender al siguiente. Transcurridos poco más de veinte años, esto iba en vías de normalizarse, pero aún se presentaban casos como el que se menciona.

Además de Ministro de Defensa, correspondía también designar al nuevo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea lo cual condujo a una situación inédita: dado que todos los Generales habían tenido que renunciar, sus puestos fueron asumidos por Comandantes de Grupo, en ese entonces equivalente a Coronel de Aviación, como lo mostraban los cuatro galones anchos que portaban en su uniforme. Los pilotos eran todos de la misma promoción. Ellos fueron los Comandantes de Grupo Armando Ortíz Ramírez, Fernando Ortega Yáñez, Darío Callejas Rojas, Washington Silva Escobar, Osvaldo Cordero Vallejos y Ernesto Romero Rojas. Los Generales de los escalafones terrestres permanecieron un corto plazo en sus puestos, pero pasaron a retiro en los meses siguientes.



El nuevo Comandante en Jefe, General del Aire Armando Ortíz Ramírez, fue ascendido con el grado de Coronel de Aviación, en una situación inédita en la corta historia de la Fuerza Aérea de Chile, pero que se repetiría en 1978, en donde casi todo el Alto Mando quedó constituido por Coroneles de Aviación. (IHACH)

Durante el mando del General Ortíz Ramírez (noviembre 1952- agosto 1955), la Institución tuvo varios adelantos de importancia en cuanto a incorporarla a la modernidad, los cuales por su extensión se tratan a través de este capítulo desarrollándose a continuación, como botón de muestra, uno que causó impacto en la opinión pública y que prestaría valiosos servicios a la comunidad en los años venideros: el helicóptero.



El General del Aire Armando Ortíz Ramírez saludando al Suboficial Mayor Agustín Azola Hinojosa durante la ceremonia de ascenso en la Base Aérea Quintero. (Colección Familia SOM Agustín Azola H.).



### El Bell 47D primer helicóptero institucional.

El helicóptero, como máquina aérea diferente al avión, comenzó a desarrollarse en el siglo XX alrededor de tres décadas posterior a la aparición de éste, lo cual no significa desconocer que la idea de un aparato que pudiera volar verticalmente data de siglos anteriores, como se le encuentra en los trabajos de Leonardo Da Vinci, por ejemplo. En la modernidad surgen los nombres del español Juan de la Cierva y del ruso Igor Sikorsky entre los principales diseñadores y fabricantes, al igual que el del pionero Gustave Ponton d'Amécourt que acuñó el término helicóptero derivándolo del griego hélix (hélice) y pteron (ala).

Así como el avión vio acelerado su desarrollo como consecuencia de su empleo en la Primera Guerra Mundial, al helicóptero a su vez, le ocurrió un fenómeno similar al comenzar a ser usado durante la Segunda Guerra Mundial, a fines de la cual ya surgieron modelos plenamente operacionales como el Fv 223 alemán y el Sikorsky R-4 norteamericano, cuyo autor era ruso de nacimiento pero emigró en 1912 a Norteamérica, iniciando el desarrollo de su propia industria aeronáutica, que produjo tanto aviones como helicópteros, los cuales figuraron en nuestro inventario institucional en diferentes épocas.

La inquietud por contar con helicópteros en nuestra Institución derivó justamente de observar el creciente empleo que estaban teniendo, tanto a finales del conflicto como, con mayor intensidad, en la postguerra. Uno de estos aparatos que llamó la atención del Mando fue el Bell 47, que apareció en 1945, como resultado de una serie de prototipos que había trabajado Larry Bell desde 1943. Se trataba de un helicóptero pequeño, biplaza, de relativamente poca potencia (170HP), con rotor bipala, de 825 kg. de peso vacío y una capacidad de aproximadamente 500 kg. de carga máxima. Esta máquina había tenido mucho éxito, habiendo sido adquirida por el Ejército y la Marina estadounidense cuando entró en plena producción. Debutó en la Guerra de Corea en tareas de salvataje, por su capacidad de portar dos camillas en su estructura de aterrizaje. Del modelo 47-D, que fue el que adquirió Chile, conocido también como H-13D, se construyeron más de 5.000 unidades, que sirvieron en más de 30 países. De este modelo D derivaron a su vez, otras versiones como el 47G "Sioux" y el J "Ranger", a los cuales se les aumentó la capacidad con motores de mayor potencia.

Fue así entonces como la Fuerza Aérea de Chile decidió a comienzos de la década de los 60's incorporar helicópteros a su flota, optándose por tres aparatos Bell-47D1. Para materializar la decisión, en septiembre de 1952 se comisionó a la fábrica Bell en Dallas, Texas, a un piloto, el Teniente 1° José Berdichewsky Scher para evaluar los nuevos aparatos y realizar los cursos de vuelo

y a la Base de helicópteros de San Marcos, también en Texas, a los Suboficiales Rodolfo Le Clerk Walthecker ,posteriormente Comandante de Escuadrilla (Aux-T) y Jorge Briones Toledo, para recibir su instrucción en el mantenimiento de estas máquinas. La fábrica Bell era la más grande que existía en ese tiempo y el curso de 30 horas de vuelo tenía un costo de 2.000 dólares. Los helicópteros fueron recibidos en la fábrica por el Capitán de Bandada Gustavo Leigh Guzmán, el Coronel de Aviación ingeniero Marcos Loyola González y por el propio Teniente Berdichevsky.

Cumplida con éxito dicha comisión, los tres flamantes helicópteros, numerados H-01, 02 y 03, llegaron al país a comienzos de 1953 y ya el 15 de mayo uno de ellos realizó su primera aparición en público, que consistió en un vuelo demostrativo en plena Plaza Bulnes, piloteado por el Teniente Berdichevsky y llevando como pasajeros al Comandante en Jefe, General del Aire Armando Ortiz y al Ministro de Defensa Nacional, General Abdón Parra Urzúa. El vuelo fue anunciado previamente y causó gran expectativa popular, reuniendo numeroso público. Como evidencia de ello se consigna que el Instituto Nacional, ubicado a dos cuadras de la mencionada plaza, suspendió las clases ese día para que sus alumnos pudieran ir a ver esta maravilla de la modernidad. El Rector explicó a los alumnos que esta era la segunda vez en su historia que el Instituto hacía esto, siendo la anterior cuando circuló el primer tranvía eléctrico en Santiago...

Los Bell 47D-1 fueron asignados al Grupo de Aviación N° 10, en ese entonces en Los Cerrillos y de inmediato comenzaron sus tareas en apoyo de la ciudadanía, a raíz de las grandes inundaciones que soportó la Zona Central del país, en las cuales demostraron las bondades de este tipo de aparatos aéreos para el rescate de personas en locaciones aisladas y de difícil acceso. Por lo mismo, se contempló la realización de varios cursos de vuelo en ellos, siendo el primero el que se impartió ese mismo año 1953 en la Escuela de Aviación , producto del cual se graduaron 14 oficiales pilotos. Con ellos, puede decirse con toda propiedad que comenzó la “era del helicóptero” en la Fuerza Aérea que tan valiosos servicios ha rendido al país, gracias al esfuerzo de cientos de pilotos y personal que han sabido hacer de las alas rotatorias y de su particular sonido, todo un símbolo de esperanza y confraternidad para la ciudadanía. Muy pronto estos Bell pioneros fueron seguidos por los Sikorsky S-55 Chickasaw, un helicóptero tripala, que tenía la ventaja de llevar el motor en la nariz de la aeronave lo que facilitaba en tierra el trabajo de mantenimiento, a la vez que permitía un compartimiento grande y sin obstáculos para pasajeros y carga. A ellos se sumaron cuatro Hiller, numerados H-60/ 61/ 62 y 63, formando entre todos un formidable conjunto que iba a tener un destacado papel con ocasión de los sismos de 1960 y la Operación “Riñihue”, salvando numerosas vidas y uniendo localidades aisladas e inaccesibles por otros medios.

### Primer helicóptero de la Fuerza Aérea de Chile

Bell 47-D1 H-01, Grupo de Aviación N° 10, Los Cerrillos, Santiago, 1953





### Se crean el grado de Coronel de Aviación y el “Día del Suboficial Mayor”.

Dentro de su relativa brevedad, (dos años, siete meses) y entre otros hechos destacables, en el mando del General Ortíz Ramírez se produjeron dos hechos importantes, que tuvieron relación con las jerarquías institucionales.

El primero de ellos fue la regularización de la escala de grados jerárquicos de la Fuerza Aérea, homologándola con las de sus congéneres dentro de la Defensa Nacional. La principal discrepancia y que se remontaba a la creación misma de la Fuerza Aérea, era que no concordaban los grados de los aviadores con el orden que seguían en las otras Instituciones, de acuerdo al nivel de mando en cada grado. Así, por ejemplo, a continuación del grado de Comandante de Grupo en orden ascendente, venía el de General de Brigada Aérea. De esta situación se dejó información detallada en el Tomo Segundo, págs. 567/568 y 649/657.

Había que regularizar esta situación y homogenizar las equivalencias de grados y nombres, ya que en la práctica se observaban efectos poco armónicos como el caso de que, al grado de Comandante de Grupo correspondía el de Coronel en el Ejército y Capitán de Navío en la Armada. Otro ejemplo era el de Capitán de Bandada que correspondía al de Mayor en el Ejército o Capitán de Corbeta en la Armada. Toda esta situación generaba diversos problemas, siendo los más notorios y frecuentes, los de protocolo, ya fuera en ceremonias oficiales como también en la asignación de cargos en actividades que involucraran efectivos de las tres Instituciones.

De allí entonces que el General Ortíz logró la anuencia de las autoridades respectivas para crear el grado de Coronel de Aviación y agregarlo al escalafón institucional, cambio de toda lógica además por cuanto así un Coronel manda un Ala o similar; un Comandante de Grupo manda un Grupo; un Comandante de Escuadrilla manda una Escuadrilla, etc.

Otra medida que impulsó el General Ortíz fue la creación del ‘Día del Suboficial Mayor’, derivada de su percepción en el sentido que no se daba suficiente reconocimiento al personal de suboficiales, cuya experiencia y celo en el cumplimiento de sus tareas gravitaba fuertemente en la seguridad de vuelo de pilotos y tripulaciones. Ya los suboficiales no eran los mismos que las décadas anteriores, muchos de ellos autodidactas en su área, sino que eran formados técnicamente en la Escuela de Especialidades a la que se ingresaba con estudios del nivel Humanidades. Permanecían en ella dos o tres años, bajo un régimen de estricta disciplina militar, recibiendo una capacitación técnica en todas las especialidades, comparable con centros de estudios superiores civiles.

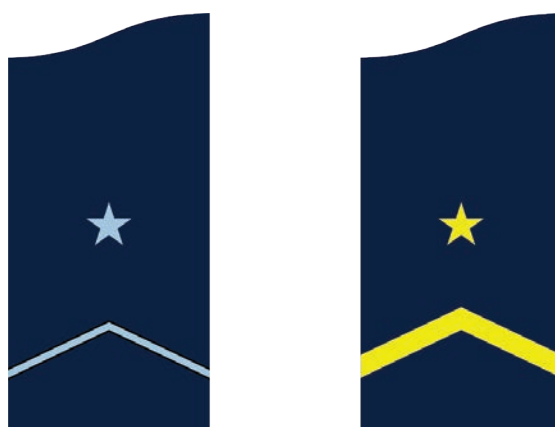
Una vez egresados, iban destinados a las Unidades donde fogueaban la preparación teórica recibida en la Escuela, bajo la orientación de oficiales y suboficiales en una formación práctica, en la cual debían ir alcanzando niveles perfectamente definidos de conocimientos y experiencia, cuyo avance quedaba registrado en sus Hojas de Vida y servía como un requisito más para los ascensos que le correspondieran a través de su carrera. La culminación de esta era el grado de Suboficial Mayor por cuyos años de carrera, experiencia y ejemplo para los más jóvenes, eran denominados coloquialmente “los Generales chicos”, como muestra de respeto y admiración. Tenían un tratamiento similar al de un oficial y podía, si lo deseaba, tener acceso al Casino de Oficiales.

Todos estos antecedentes llevaron al General Ortiz a darle un relieve especial a este grado, que era un ejemplo para emular y una meta para cada Suboficial, emitiendo el 22 de marzo de 1954 la Orden de la Comandancia en Jefe N° 97, que estableció el “Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea” y fijó el 15 de octubre de cada año como fecha de su celebración.

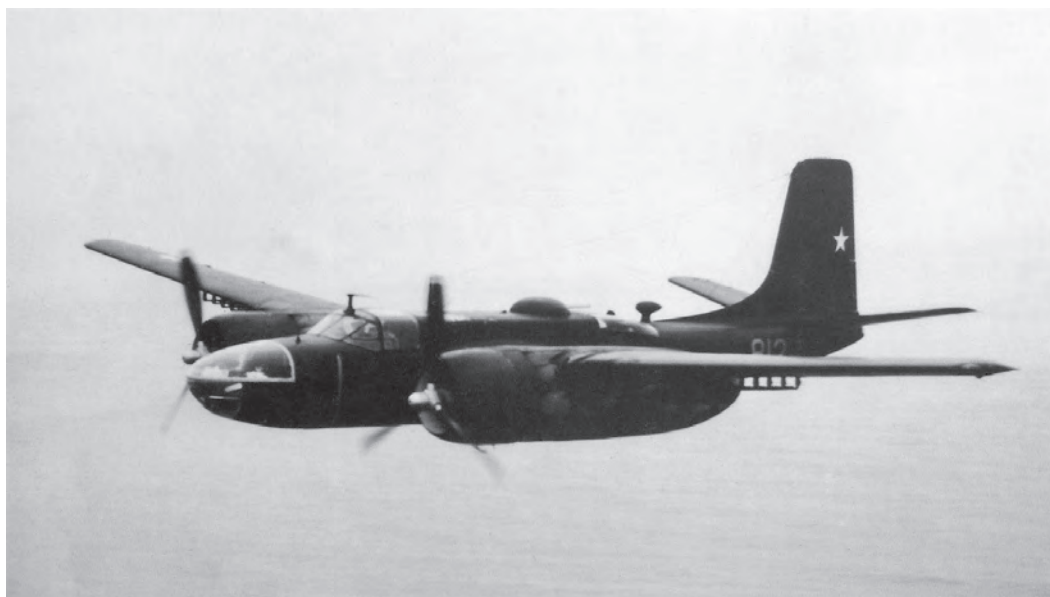
### Grado de Coronel de Aviación



### Grado de Suboficial Mayor







## 2. Activación de la Base Aérea de Cerro Moreno. Alta del B-26 y Baja del B-25.

El comienzo de la segunda mitad del siglo XX está marcado por el estallido de la guerra de Corea, la cual representó a su vez una nueva y violenta escalada en la guerra fría entre Occidente y el bloque Soviético. Hasta ese momento el mayor desafío lo había constituido el bloqueo impuesto por la misma Unión Soviética al sector occidental de la ciudad de Berlín, lo que dio lugar a una respuesta de los aliados occidentales, encabezados por Estados Unidos, en la forma de un puente aéreo humanitario que se prolongaría por tres años. Pero en 1950 el conflicto pasó de frío a caliente y en los cielos de Corea se batían a duelo nuevos reactores de ambos bandos, los que alternaban con una pléyade de aviones a pistón (la mayoría resabios de la 2ª guerra mundial), cuyo peso en el combate resultó -sin embargo- no menor al de los veloces jets.

Atenta a estos acontecimientos, la FACH se fijó como objetivo introducir aviones a reacción en sus líneas de vuelo, las que por entonces estaban constituidas principalmente por unos pocos B-25J, de los que usualmente solo cuatro estaban en condición de vuelo y un puñado de P-47D, amén de entrenadores PT-19, BT-13 y T-6. Incluso los míticos A-24B Banshee eran solo un buen recuerdo para ese momento, todo lo cual hacía prioritario pensar en la renovación de la flota. Sin embargo, a pesar de ser Chile signatario del PAM (Programa de Asistencia Militar) la FACH encontró una tajante negativa de USA para asignar reactores a nuestro país en el segmento de aviones nuevos, fundando su negativa en la escasa infraestructura para este tipo de material. No obstante, en lo referente a helicópteros, bombarderos y cazas convencionales, nuestra Fuerza Aérea obtuvo varias clases de aparatos, entre ellos el único avión de bombardeo bimotor a pistón que aún servía en la USAF y en la ANG (Air National Guard): el Douglas B-26 Invader. Si bien estaba catalogado como bombardero ligero por los norteamericanos, su destacada e impresionante foja de servicios en la guerra de Corea, llenaba plenamente las expectativas y requerimientos regionales de la FACH, que lo acogió gustosamente y lo asignó al Ala N° 1, que había sido creada por Decreto Supremo N° 139, del 22 de febrero de 1954, con asiento en Antofagasta, nombrándose su primer Comandante al Comandante de Grupo Alfredo Lavín Ramírez.

Estando ya prácticamente terminada la base de Cerro Moreno, se inauguró el 19 de noviembre de 1954, en una lucida ceremonia encabezada por el Ministro de Defensa Tobías Barros Ortiz, acompañado por el Comandante en Jefe y Generales de la Fuerza Aérea, el jefe e integrantes de la Misión norteamericana, el Vicepresidente de LAN, el gerente de PANAGRA, y autoridades regionales civiles y militares. La comunidad antofagastina recibió con mucho entusiasmo este adelanto de contar con una pista pavimentada de 2.000 metros de largo y 50 de ancho, que cumplía con todas las exigencias de la OACI e iba a permitir el aterrizaje de las aeronaves más modernas,

incluso los “Comet” que en aquella época estaban a la vanguardia del progreso aeronáutico mundial. En la ocasión se recibió simbólicamente la primera partida de diez B-26C, los cuales fueron traídos al país por tripulaciones norteamericanas. Ocho de ellos ya estaban en el país y los dos restantes arribaron el 3 de diciembre de 1954. Con estas primeras aeronaves, comenzaba la trayectoria en Chile de un avión que marcó un hito en su época. A lo largo de seis años, la FACH recibió principalmente modelos C, dotados de nariz de plexiglás y equipados con miras Norden para el bombardeo a media altura y dotados de dos torretas defensivas, cada una con dos ametralladoras calibre 50, una dorsal y otra ventral. En tanto los modelos B con nariz metálica que se recibieron eran entrenadores doble comando y algunos también remolcadores de blancos.

La activación operacional de la base aérea de Cerro Moreno se llevó a cabo el 6 de enero de 1955, fecha en la cual el Grupo de Aviación N° 8 al mando del Comandante de Grupo Carlos Guerraty Villalobos se trasladó definitivamente desde la base aérea de Quintero hasta Antofagasta. Ese día, aterrizaron en el entonces denominado Aeropuerto Mixto de Cerro Moreno, una bandada compuesta por los últimos aviones North American B-25J Mitchell que estaban en servicio (806, 809 y 811), además de dos aviones de enlace Beechcraft D-18S (518 y 521) y tres bombarderos de instrucción North American AT-11 (511, 512 y 516). En esta última etapa de su vida activa, prestaron un valioso servicio sirviendo en cursos de vuelo y de instrumentos a las tripulaciones que poco más adelante, tripularían a los nuevos B-26 “Invader” que, pese a ser más modernos, no contaban con entrenadores doble comando.

Los Invader estaban dotados de dos motores radiales Pratt and Whitney R-2800 de 18 cilindros dispuestos en doble estrella enfriados por aire, los cuales desarrollaban una potencia de 2.000 Hp. cada uno. Su tripulación estaba constituida por un piloto, un navegante bombardero, un mecánico tripulante más un artillero. Estos bimotores poseían una velocidad máxima de 373 mph, un techo de 22.400 pies, una autonomía normal de 1.400 millas y un peso máximo de despegue de 35.000 libras. Los nuevos bombarderos llegaron con su característico esquema color negro brillante usado en Corea, traían sus números de serie pintados en el timón de dirección, además de los escudos estadounidenses que destacaban a ambos lados del fuselaje. Algunos de ellos incluso evidenciaban impactos de proyectiles, los cuales habían sido debidamente reparados, antes de ser enviados a nuestro país.

La FACH mantuvo su color negro original y les asignó números del 812 al 821, los que fueron estampados en color blanco. Adicionalmente, estas matrículas fueron repetidas con pequeños números de color negro en la parte frontal de la nariz, inmediatamente por debajo del termómetro. Algunos mecánicos pintaron los conos de las hélices en blanco y repintaron la línea de peligro, suprimiendo la palabra “propeller”. Una vez que los aviones fueron asignados a la escuadrilla de combate, se les pintó la primera insignia del grupo N° 8 en la parte inferior izquierda de la nariz. Este emblema, que fuera ideado en Quintero para los aviones B-25J, les fue pintado a mano por las propias tripulaciones y consistía en un cóndor en actitud de picada sosteniendo una bomba. Dado su carácter artesanal dicha representación variaba de avión en avión.



Línea de vuelo de B-26 durante un despliegue. Los aviones aún conservan sus numerales en color blanco y todos usan el emblema de la bomba alada del Grupo de Aviación N° 8. (MNAE)

La instrucción en este avión estuvo a cargo de los Comandantes Edilio Del Campo T. y Roberto Araos Tapia junto al Capitán de Bandada Anton Bakx, quienes habían realizado su curso de instructores en Oklahoma City, EE. UU. Para principios de mayo de 1955, el grupo N° 8 ya contaba con una docena de pilotos con entrenamiento completo en el nuevo material, de este modo a mediados de ese mes se realizó el primer vuelo en formación sobre el desierto, para luego efectuar la primera presentación en público con motivo de las Glorias Navales de ese año, dando especial brillo a dicha celebración.

Días más tarde, el 28 de mayo, se dio fin a los cursos de mecánica, armamento y electricidad impartidos por personal norteamericano perteneciente al Air Training Command (ATC). El jefe del grupo de instrucción fue el Capitán Ruben Arnold, quien tuvo a su cargo a los Sargentos instructores: Harvie Oglesby, Leslie White, Barron Pleasants, Robert Bedneschik y Alba Venoskie. Para tal efecto la Misión Aérea Norteamericana en Chile había enviado un avión de transporte C-54, a bordo del cual venía un centro de adiestramiento para material Invader, el que fue descargado e instalado en la base de Cerro Moreno, para luego comenzar con la instrucción. Este equipo no era otra cosa que un B-26 fraccionado, donde cada sistema funcionaba normalmente pero aparte, para así apreciar en detalle su operación.

En cuanto a los tres B-25J Mitchell que arribaron a Cerro Moreno, aunque habían sido sometidos previamente a revisión General y pintura en la Maestranza Central, sus ocho años de servicio en Quintero acusaban en sus células el paso del tiempo, siendo inminente su retiro del servicio. No obstante, lo anterior, en Cerro Moreno prestaron, aunque breves, útiles servicios al permitir efectuar cursos de vuelo y de instrumentos a las tripulaciones que operarían más tarde los nuevos B-26 “Invader”, material que a pesar de ser más moderno aún no contaba con entrenadores doble comando, disposición con que el Mitchell siempre contó.

A fines de 1955, el bombardero B-25J Mitchell número 809 fue trasladado en vuelo a la base aérea de El Bosque, con la finalidad de servir de apoyo a las actividades propias de la Escuela de Especialidades. En cuanto al Mitchell número 811, este aparato también estuvo operando como avión de instrucción y un breve tiempo como avión fotogramétrico, antes de ser retirado de la línea de vuelo a principios de 1956. Por otra parte, el B-25J Mitchell número 806 debió realizar un aterrizaje de emergencia en Cerro Moreno el 22 de mayo de 1956, quedando inoperativo y debiendo por consiguiente darse de baja.

En dicho vuelo final el Capitán Erwin Schulz Uribe realizaba instrucción a los Subtenientes Renato del Campo Santelices y Jaime Ruíz Bravo, pero cuando se disponían a aterrizar, una falla en el tren de nariz los obligó a efectuar el descenso en condición de emergencia. Tras el poco airoso final del último vuelo de un B-25 FACH, el lado positivo del incidente fue que los tres oficiales y el mecánico de vuelo Cabo Modesto Valdés P. resultaron absolutamente ilesos. Finalmente, los B-25J Mitchell números 806 y 811 fueron dados de baja oficialmente el 21 de agosto de 1956 y posteriormente destruidos en polígono por aviones B-26 Invader durante ejercicios de combate y prácticas de bombardeo.

Mecánicos y especialistas posan delante del B-26 N° 820, mientras armeros configuran las ametralladoras de las alas. El avión luce el primer emblema del Grupo de Aviación N° 8. (MNAE)





Fotografía en color de las tripulaciones del Grupo de Aviación N° 8, posando delante del Invader N° 815. (MNAE)

Las actividades se siguieron desarrollando en forma normal y creciente; los vuelos de instrucción, los ejercicios bélicos y los patrullajes de soberanía eran habituales, sin embargo, la mañana del 22 de mayo de 1956 ocurrió un accidente, aunque afortunadamente sin pérdida de vidas. Durante un vuelo rutinario de familiarización, el piloto del Invader N° 813 sufrió una emergencia solo instantes después del despegue, lo que provocó que el aparato perdiera altura rozando el mar con la hélice del motor izquierdo, produciéndose una fuerte explosión seguido de un incontrolable incendio. La magnitud de los daños que afectaron los sistemas hidráulico y eléctrico, lo obligaron a aterrizar de panza a unos tres kilómetros al suroeste del cabezal sur de la pista, arrastrándose por unos cien metros. Afortunadamente el piloto y el mecánico lograron escapar ilesos del avión, antes de que estallara en llamas. Debido a este incidente, se dispuso que el servicio de salvamento y extinción de incendios de la base efectuara prácticas periódicas en rescate y combate de incendios. Es necesario aclarar que los B-26 no venían implementados con extintores de incendio en sus motores, debido a que los norteamericanos estimaban que su uso era ineficaz en caso de producirse una emergencia de este tipo.

El resto del año transcurrió sin mayores novedades hasta el 24 de noviembre de 1956, cuando despegaron desde Cerro Moreno siete B-26 con rumbo a Santiago. El motivo era muy especial: realizar el primer raid a la zona austral con este tipo de aparatos, y así comprobar las reales capacidades operativas de los Invader y el estado de preparación de sus tripulaciones. El vuelo a la capital duró aproximadamente dos horas y media, aterrizando sin novedad en Los Cerrillos. El día 26 continuaron hacia Punta Arenas, descendiendo en la pista de Chabunco seis horas y quince minutos más tarde. De esta forma quedaba de manifiesto que, en caso de necesidad o conflicto, tal despliegue era totalmente posible en menos de nueve horas de vuelo.

Los ejercicios y patrullajes en la zona austral se prolongaron durante cuatro días, abarcando desde Palena por el norte, hasta el Cabo de Hornos por el sur, poniendo especial atención en las islas Picton, Nueva y Lennox. Las tripulaciones debieron soportar las duras inclemencias climáticas de la zona, sin embargo, esto no fue impedimento para poder realizar exitosos ejercicios de tiro en roqueríos de la zona del estrecho de Magallanes. El retorno a su base se coronó con éxito, pues se realizó en vuelo directo Chabunco - Cerro Moreno, con la implementación de los estanques "Ferry" de 675 galones al interior del porta bombas de cada B-26; de esta manera la travesía concluyó, tras nueve horas y media de vuelo, con las siete aeronaves posadas en Cerro Moreno. La planificación de este positivo primer gran raid estuvo a cargo del Comandante del grupo N° 8 Carlos Guerraty Villalobos, secundado por su ayudante Subteniente Osvaldo Verdugo Casanova. A pesar de la pérdida del N° 813, que redujo la flota de B-26 a nueve aparatos, los aviones acumularon durante el año 1956 un total de 5.194 horas de vuelo.

En enero de 1957 llegó la segunda partida de Invader, en esta oportunidad catorce bombarderos del tipo B-26C, con lo cual la flota aumentó a veintitrés aparatos. Dentro de ellos, venían cuatro con cabina plana (Flap Top), uno de los cuales (N° 832) se transformaría más adelante en avión fotogramétrico. Fueron numerados del 822 al 835 y su ahora significativo número terminó por consolidar el sólido accionar del Grupo N° 8.

El Invader N° 832 fotografiado en vuelo, uno de los pocos B-26 con cabina "Flat Top". Esta cabina tenía un intrincado sistema para salir del avión en caso de emergencia. También tenía mala visibilidad para el piloto. (Colección Alessandro Bocca)



El constante entrenamiento de las tripulaciones se vio interrumpido el 3 de septiembre de 1957, cuando el Invader N° 826 se precipitó con un motor en llamas sobre el cabezal norte de la pista de Cerro Moreno. El piloto Subteniente John Wall Holcombe logró escapar ileso, pero dándose cuenta de que el mecánico Cabo Domingo García Bustillo estaba aún atrapado en la cabina, retornó para tratar de rescatarlo, sin embargo, el aparato estalló, hiriendo de muerte al joven oficial. Por este acto de heroísmo, se le entregó en forma póstuma la "Medalla al valor". Con los años, un curso de Cadetes de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" quiso rendirle un homenaje permanente y fue así como la promoción 1974-1976 lleva su nombre. Con la pérdida de este avión, el inventario se redujo a veintidós aparatos, y para fines de ese año se habían volado un total de 2.374 horas.

En enero de 1958 se comenzó a recibir una tercera partida de doce Invader, que llegaron en dos grupos, los primeros seis el 31 de enero y los seis restantes el 31 de marzo, provenientes de Denver, Colorado. De ellos, diez eran modelo C y los dos restantes eran TB-26B (N° 837 y N° 838) de doble comando y además mangueros. Fueron numerados del 836 al 847, y con su incorporación el inventario totalizó treinta y cuatro aeronaves en servicio. Para mediados de ese año, todos los aviones estaban pintados con su nuevo esquema, es decir, matrículas en rojo y con la novedad de su nueva insignia que fuera diseñada por los Subtenientes Héctor Delgado Vargas y Fernando Roca Meroz con la colaboración del Cabo Albino Cárdenas C., emblema usado de allí en adelante.

El 9 de agosto de 1958, se produce uno de los momentos más tensos entre las relaciones chileno-argentinas: ese día el destructor argentino "San Juan", sin mediar provocación, disparó contra un fanal señalizador instalado recientemente por la Armada de Chile en el islote Snipe en la zona del canal Beagle, frente a Isla Navarino. A consecuencia del fuego artillero el pequeño faro automático quedó completamente destruido y para completar esta agresiva actitud, una sección de infantería argentina tomó posesión del islote chileno.

El Alto Mando dispuso el envío inmediato de aviones de combate a la zona de conflicto, resultando que el único aparato capaz de operar en ese lugar era el B-26, debido a que no se disponía del apoyo logístico en la zona para los reactores F-80C y T-33A del grupo N° 7. Cuatro Invader (N° 816, 841, 842 y 843) con tripulación y armamento de combate completos, al mando del Capitán Fernando Matthei A. se desplazaron en vuelo directo a Bahía Catalina, implementados con estanques auxiliares de 675 galones en los porta bombas). Además, otra bandada similar igualmente preparada se trasladó a Los Cerrillos; junto con esto debían alistarse otros ocho bombarderos para el combate, manteniéndose en alerta permanente en Cerro Moreno. Los B-26, que fueron trasladados a Chabunco, efectuaron una gran labor disuasiva, sobrevolando toda la zona del Cabo de Hornos, Canal Beagle e inclusive se incursionó sobre Ushuaia, lugar en el cual se efectuaron desprendimientos tácticos y vuelos rasantes sobre los buques atracados en ese puerto argentino. El 19 de agosto las tropas argentinas se reembarcaron, zanjándose así la grave crisis y un muy posible conflicto bélico.

El 25 de agosto de aquel mismo año, tras realizar normalmente ejercicios de tiro y bombardeo en el polígono, el piloto del B-26 N° 834, Subteniente Arturo Medina Estévez al parecer calculó erróneamente la quebrada por la cual se subía a la pampa, precipitándose a tierra a 12 kilómetros al sureste de la base de Cerro Moreno, pereciendo él y su mecánico tripulante, Sargento 1° Lautaro Espíndola Valdivia. Con la pérdida de este Invader, el inventario a fin de año quedó en treinta y tres aviones. Ese año 1959, con la baja prematura del N° 822, el inventario finalizaba con treinta y dos Invader en vuelo, los cuales continuaban dando gran movimiento a la base.

El 3 de febrero de 1960 se incorporaron oficialmente a la FACH, dos aparatos modelo TB-26B. Estos B-26 fueron los últimos recibidos por la institución, totalizando treinta y ocho unidades, o sea más que los entregados a Brasil, convirtiendo a Chile en el tercer usuario a nivel mundial del Invader, tras USA y Francia. Se les asignaron las matrículas N° 848 y N° 849, y fueron los primeros y únicos, en ser traídos a nuestro país por tripulaciones chilenas. El N° 848 llegó de color aluminio y se destinó para el entrenamiento de pilotos, mientras el N° 849 que, aparte de ser doble comando era manguero, se usó exclusivamente para remolque de señuelos, luciendo un vistoso esquema rojo-anaranjado y aluminio.

Entre el 10 y el 23 de octubre de 1960, el grupo N° 8 y sus B-26 participaron por primera vez en la operación "COMSOLANT 5-60" (luego UNITAS) en conjunto con las Armadas de Chile, Perú y Estados Unidos. El objetivo de estos ejercicios estaba orientado principalmente a la detección y hundimiento de submarinos, además de realizar maniobras de escolta y patrullaje en conjunto con los buques participantes. Durante las maniobras, los Invader debían despegar en el día en total silencio radial para luego tratar de detectar y atacar simuladamente a la escuadra enemiga. En las noches debían realizar lo mismo, pero sobre objetivos iluminados por los P-2V de la Fuerza de Tarea N° 86. Estas maniobras se desarrollaron entre Valparaíso, Quintero y Mejillones. Para las operaciones desde Quintero se dispuso de una bandada de sólo cuatro Invader, mientras que para los ejercicios realizados frente a Mejillones se utilizaron veinte B-26.

Con la ya mencionada incorporación de los dos TB-26B en febrero, el inventario aumentó nominalmente a treinta y cuatro Invader, pero la realidad al final de 1960 indicaba que se había eliminado al N° 836 (por razones desconocidas), y que además casi la mitad de los aviones se encontraba en vuelo restringido, algunos por mantenimiento y otros por encontrarse con sus fechas cumplidas para la revisión IRAN (Inspect and Repair as Necessary).

El 21 de octubre de 1961, el Comandante del Ala N° 1 General de Brigada Luis Botteselle Pahul envió un oficio al Comando de Unidades proponiendo la baja de cinco bombarderos de acuerdo al siguiente detalle: "Avión 814 con fuerte oxidación y profunda corrosión, avión 819 canibalizado por corrosión de mediana intensidad, avión 825 canibalizado en un 30%, avión 828 canibalizado en un 20% y corrosión avanzada y por último el avión 829 que quedó irrecuperable luego del accidente sufrido el 25 de septiembre". (La baja de estos bombarderos se oficializó el 17/3/62).

Un mes más tarde, el 28 de noviembre mientras el Invader N° 833 realizaba un vuelo de mantenimiento, pues posteriormente debía desplazarse a Santiago con la finalidad de someterse a una inspección IRAN, se precipitó a tierra en el sector Quebrada la Chimba (al sur Cerro Moreno), pereciendo el piloto Teniente Sergio Moreno Leal y su mecánico tripulante, Sargento 2° Salvador Fierro Moya. El posterior sumario determinó como causa probable un cortocircuito en la cabina, y que debido al humo el piloto perdió visibilidad, no pudiendo maniobrar correctamente.

El año 1961 finalizó con treinta Invader en el inventario, esto debido a la eliminación de los aviones N° 829, 833 más el N° 821, que fue dado de baja a mediados de año. Finalizaba así una época dorada para el Grupo N° 8 y sus Invader, de ahí en adelante la creciente obsolescencia de los bimotores y la crónica falta de recursos y repuestos, fue agotando paulatinamente este material. Pero quedaba todavía por escribirse una página dramática de sus servicios en la Institución.

El viernes 16 de noviembre de 1962 dos Invader se aprestaban a cumplir misiones de instrucción individuales: el 812 piloteado por el Subteniente Luis Campos Poblete con el mecánico Sargento 2° Dionisio Fuentes O'Neill y el 845 al mando del Comandante de Escuadrilla Hans Bostelmann Petersen con el Sargento 2° Carlos Michea Carvajal y el Cabo Raúl Anez Troncoso. El 812 despegó, hizo una vuelta de tránsito, toque y despegue y se dirigió a su zona asignada. Se recuerda que este avión era mono-comando, vale decir, solo el piloto podía maniobrarlo y el mecánico no tenía acceso al único control del aparato. En pleno vuelo, a 7.000 pies, se sintió una fuerte explosión y el avión se inclinó de nariz: la carlinga del lado del piloto se había desprendido golpeando la cabeza del Subteniente Campos dejándolo inconsciente con una profunda herida en la frente y rompiéndole además los fonos. Ante la emergencia Fuentes, dificultosamente e inclinándose por sobre el piloto herido en la estrecha cabina, intentaba tomar control del mando de la aeronave para impedir que entrara en una franca picada. Junto con ello, tomó el pulso al piloto y no lo sintió, por lo que al ver además la sangre que le manaba de la frente, los labios amoratados y la tez blanquecina, asumió que había muerto.

Puesto del piloto del B-26 N° 812 que ocupaba el Subteniente Luis Campos Poblete el 16 de noviembre de 1962, cuando la cabina se desprendió, golpeándolo y quedando inconsciente. El Sargento Fuentes, en una incómoda posición, logró mantener en vuelo el avión hasta que el Subteniente Campos recuperó la consciencia y pudo aterrizar el avión. (MNAE)



Como él sí tenía comunicación, le informó a la Torre de Control que el piloto estaba muerto, que él controlaba con dificultad el avión y que intentaría saltar en paracaídas; a lo cual se le ordenó mantener su posición ya que estaba todavía a una buena altura y que un avión estaba en camino para socorrerlo, el 845. En todo este lapso y tratando de evitar la picada, Fuentes había logrado ganar altura por lo que ambos aviones se encontraron sobre La Chimba a 11.500 pies. Resultó que ambos mecánicos, Fuentes y Michea, eran compañeros de curso lo que ayudó a mantener el estado de ánimo del primero. Poco a poco lograron que Fuentes tuviera mejor control de la máquina usando los estabilizadores y de esta manera

fueron descendiendo gradualmente, siempre en formación cercana. Con la menor altitud, el piloto volvió en sí pero no totalmente recuperado y sin los fonos, por lo que hacía caso en todo a Fuentes. Desde tierra le indicaron a Fuentes que ubicara las sales de amoníaco en el botiquín para ayudar a despertar a Campos, lo que le permitió volver a tomar control del B-26 pero no totalmente recuperado. Desde el otro avión, el Comandante Bostelmann siguió dándole instrucciones a través de Fuentes, el cual, dentro de toda la presión, rogó dos veces que cuidaran a sus hijos.

Finalmente, Campos logró superar su precario estado y aterrizar el avión con el 845 formándole cercanamente hasta que tocó pista. Por la costumbre, quiso llevar el avión al lugar de estacionamiento, pero fue interceptado por el Comandante de la Base, General Luis Botteselle, para ponerlo en manos del personal médico. Tiempo después, el Sargento Fuentes recibió el premio “Seguridad de Vuelo” que le entregó el General Leland Stranathan, Comandante del Comando Sur de la USAF, con la presencia del Ministro de Defensa Nacional y del Embajador de Estados Unidos en Chile. Por su parte, la Institución le otorgó la “Medalla al Valor” en la ceremonia del aniversario institucional, en presencia de su familia y especialmente de sus hijos, por los que había rogado al verse en inminente peligro.

### **Programa Wing Spar.**

En 1963 informes provenientes de Vietnam, señalaban que algunos B-26 habían sufrido el desprendimiento de parte de las alas durante misiones y que el análisis de las investigaciones de los accidentes apuntaba a fatigas de material. Por esta razón los Invader chilenos acogiéndose al programa “Wing Spar” debieron ser enviados en vuelo hasta la base Albroom en Panamá para reforzar sus alas, específicamente sus dos vigas que soportan toda la carga alar de estos aviones.

Este programa se inició el 14 de diciembre de 1964 con el despegue de la primera bandada la que estuvo liderada por el Comandante de Grupo Roberto Araos T., concluyendo a principios de septiembre de 1965 cuando regresaron a nuestro país los últimos aviones, de un total de 18, que fueron reacondicionados bajo este proyecto, estando el Grupo N° 8 ahora al mando del Comandante Eduardo Sepúlveda M.

### **Proyecto Gun Nose.**

En marzo de 1966 se dio comienzo a la aplicación del proyecto “Gun Nose” dirigido por el ingeniero Comandante de Escuadrilla Agustín Beltrami V., quien estuvo asesorado por tres consejeros norteamericanos.

El objetivo era el de modificar la capacidad de fuego artillero de los B-26 instalando una nariz sólida con seis ametralladoras calibre .50 en la proa, pero suprimiendo las torrecillas ventral y dorsal. Cabe señalar que la flota de Invader en esa época estaba constituida por 17 aparatos, pero los estadounidenses suplementaron kits para modificar solamente ocho aviones. Este proyecto concluyó los primeros meses de 1968, debido a que también se efectuó una completa renovación y mejora en la parte eléctrica e instrumental de toda la flota, además de transformar un avión a doble comando y otro en manguero.

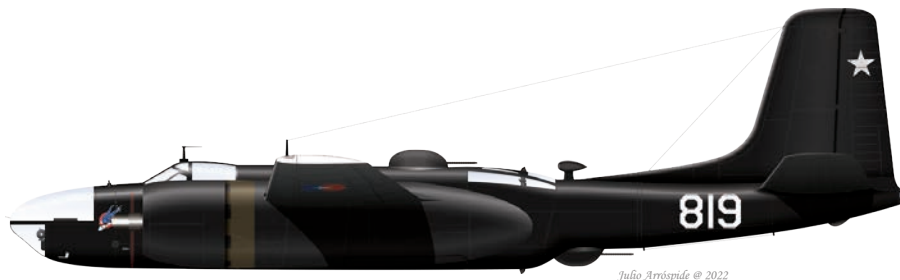
### **Fin de los Invader.**

A fines de la década de 1960, se hizo muy difícil mantener operativos los últimos Invaders debido a la corrosión y la falta de repuestos que proveía el PAM y el 31 de enero de 1973 fueron dados de baja los últimos cinco ejemplares de la que fue la imponente flota de bombarderos del Grupo de Aviación N° 8. El 21 de marzo de ese año se realizó el vuelo de despedida del Invader, efectuado por tres aviones.

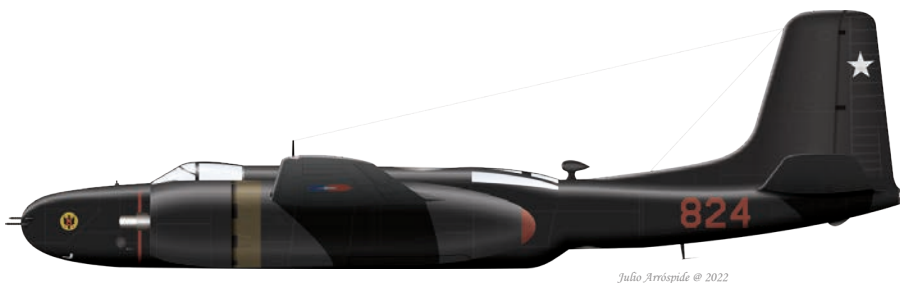


## Douglas B-26 Invader de la Fuerza Aérea de Chile

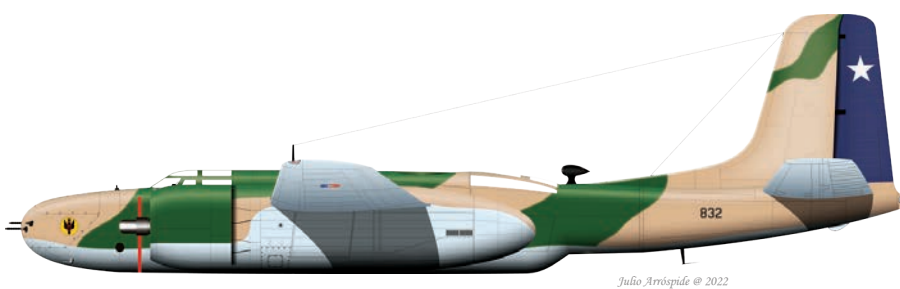
Douglas B-26B Invader N° 819 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, 1954.



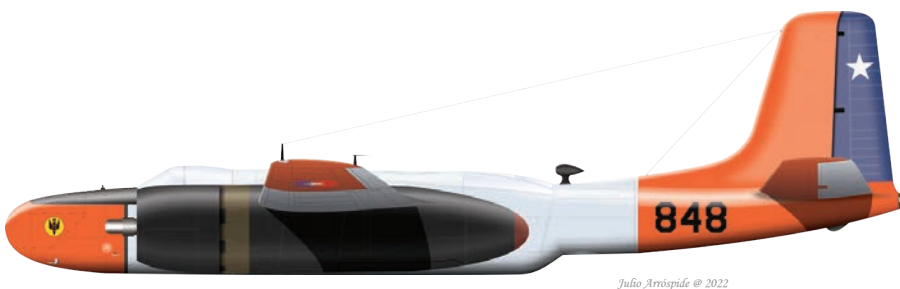
Douglas B-26D Invader N° 824 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, 1968.

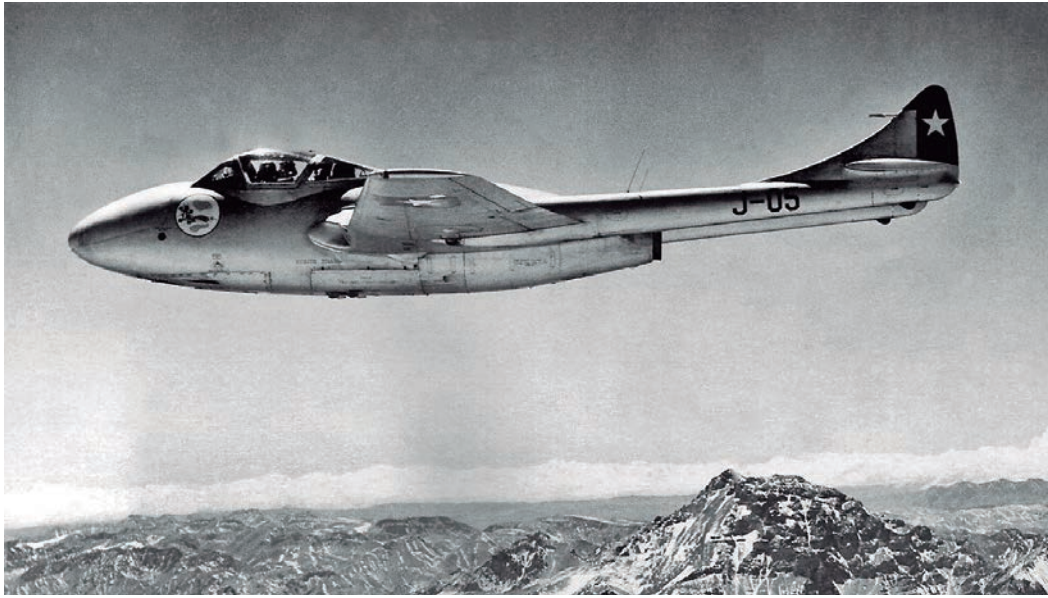


Douglas B-26D Invader N° 832 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, 1969.



Douglas TB-26B Invader N° 848 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, 1969.





### 3. Incorporación del de Havilland DH-115 Vampire y experiencias de la nueva era.

#### Los primeros jets de combate.

Uno de los logros más significativos del mando del General Ortiz Ramírez, fue la adquisición de los primeros aviones de combate a reacción de la Fuerza Aérea de Chile, con lo cual nuestra Institución entró a la “Era del jet”. Esta compra se enmarcó en un evidente desbalance regional, representado, por una parte, por las importantes adquisiciones de reactores de combate por parte de la Fuerza Aérea Argentina a fines de la década de 1940. Efectivamente, Argentina había incorporado el Gloster Meteor a partir del 8 de julio de 1947, adquiriendo un total de cien aviones Mk.IV, cincuenta nuevos y el resto ex RAF. Por otra parte, la Fuerza Aérea del Perú, incorporaría sus primeros jets de combate a partir de 1955, pero a fines de esa década ya estaría por sobre la FACH.

Otro factor que influyó en la decisión de incorporar la tecnología del jet de combate a la institución fue la visita de una escuadrilla de aviones Canberra de la RAF para el cambio de mando presidencial en 1952, en donde asumió el Presidente Carlos Ibáñez del Campo. Al año siguiente, para la celebración de las Glorias Militares del Ejército, visitó Chile una escuadrilla de aviones Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina, la cual realizó una pasada por la elipse del entonces Parque Cousiño causando una gran impresión y contrastando el paso de los obsoletos AT-6, B-26 y P-47 chilenos.

Cuando el Gobierno chileno aprobó el Convenio de Ayuda Militar, por Decreto N° 328 del 9 de abril de 1952, el Alto Mando había hecho el primer intento para modernizar la institución con la incorporación de las nuevas capacidades operativas provistas por los modernos jets de combate, solicitando un escuadrón de aviones North American Sabre F-86, realizada personalmente por el Comandante en Jefe, General del Aire Armando Ortíz R. durante su visita a Estados Unidos. Sin embargo, el gobierno norteamericano aún no estaba dispuesto a liberar esta nueva tecnología a los países sudamericanos, razón por la cual rechazó la petición, argumentando que la FACH no tenía la infraestructura necesaria para operar esos modernos aviones.

Ante esta negativa el Gobierno de Chile inició gestiones con la fábrica inglesa de Havilland (N.E. La fábrica lleva el nombre del Presidente de esta, Geoffrey de Havilland, con la palabra de en minúscula, pero por razones prácticas, en la denominación de los distintos modelos se ocupa en mayúsculas.) lo que a la postre se materializó en la compra de cinco entrenadores modelo T.Mk.55 Vampire, en su versión de exportación DH-115. El contrato de compra incluyó para cada avión los siguientes elementos:

- Carlinga modernizada.
- Sistema de calefacción y refrigeración de cabina.
- Dos miras Ferranti MK IVE.
- Cámara de cine (magazine).
- Dos equipos VHF STR-9X.
- Estanques lanzables de 100 galones.
- Porta cohetes Mk.8, y
- Porta bombas (EM/EF).

También se consideró una provisión de repuestos para la operación durante dos años. Un 25% se canceló al momento de celebrar el contrato y el resto en abril de 1954.

En julio de 1953, el Presidente Ibáñez había viajado a Argentina invitado por el Presidente Perón. Dentro de su comitiva iban oficiales de la FACH, con el propósito que se interiorizaran de los avances de la aviación de combate de ese país, producto de lo cual Ibáñez solicitó a las autoridades argentinas la posibilidad de que un grupo de oficiales de la FACH pudiera entrenarse en aviones jet de combate en ese país. El gobierno argentino accedió a esta solicitud, materializándose a partir del 26 de septiembre de ese mismo año con el envío de los siguientes oficiales pilotos para realizar un curso de familiarización en los Gloster Meteor Mk.IV en la Base Aérea Morón: a) pilotos Capitanes de Bandada Humberto Tenorio Iturra, Carlos Uribe Hansen, Tenientes Silvio Girardi Arestizábal y Carlos Arredondo G. e Ingeniero el Capitán de Bandada Carlos Sothers Miranda.

En paralelo, el 19 de octubre de 1953, la siguiente agrupación de once oficiales y suboficiales fue comisionada a Inglaterra, en Hatfield, para realizar los cursos de pilotaje, especialización y mantenimiento:

	Grado	Nombre	Curso
1	Comandante de Escuadrilla	René Ianiszewski Courbis	Piloto
2	Comandante de Escuadrilla	Humberto Magliocchetti B.	Piloto
3	Capitán de Bandada	Claudio Sepúlveda D.	Piloto
4	Capitán de Bandada	Nino Bianchi G.	Especialización
5	Teniente 1°	Hernán Barriá L.	Especialización
6	Teniente 1°	Orlando Gutiérrez B.	Especialización
7	Sargento 1°	Ricardo Toledo B.	Mantenimiento
8	Sargento 1°	José Arévalo A.	Mantenimiento
9	Sargento 1°	Luis Alfredo Miranda	Mantenimiento
10	Sargento 2°	José Antonio Salinas	Mantenimiento
11	Cabo	Juan Munizaga C.	Mantenimiento

Delegación de oficiales de la FACH en la planta Batfield de de Havilland, 16 de febrero de 1954. De izquierda a derecha: Teniente Orlando Gutiérrez Bravo (Ingeniero), Comandante Humberto Magliocchetti Barahona (Piloto), Comandante Nino Bianchi Guzmán (Ingeniero), Comandante René Ianiszewski Courbis (Piloto y Jefe de la Misión, en esa fecha aún era Comandante activo del Grupo de Aviación N° 8) y el Teniente Hernán Barriá Latorre. A la derecha, el primer piloto de la FACH en volar un avión jet de combate en Chile, Comandante de Grupo René Ianiszewski Courbis, el 30 de abril de 1954. (MNAE)



El curso de vuelo se inició el 4 de enero de 1954 y los exámenes finales fueron efectuados en el Vampire J-01, el primero de los aviones que fue armado y testeado por los ingenieros y mecánicos chilenos. En tanto, el curso de especialización duró cuatro meses, terminando el de electricidad el 18 de diciembre, para luego realizar el curso práctico de instrumentos en los talleres de Hatfield, para continuar con el curso de familiarización General del avión, terminando el 29 de enero de 1954 y por último realizar el curso del motor Goblin. El curso de mantenimiento duró cuatro meses y sus integrantes realizaron adicionalmente un curso teórico de aviones por tres semanas y luego un curso en turbinas Goblin por dos semanas. Posteriormente trabajaron durante tres semanas en la línea de montaje y armado de aviones Vampire en la fábrica de Havilland en Chester.

Los cursos terminaron el 15 de febrero de 1954 y posteriormente los oficiales y suboficiales comisionados retornaron a Chile. Una vez en nuestro país, el 25 de febrero de 1954, el Comandante Ianiszewski fue designado Comandante del Grupo N° 7. Semanas después se destinó a la misma unidad a 12 de los participantes de ambos cursos (Inglaterra y Argentina). Con respecto de los seis suboficiales especialistas instruidos en Inglaterra, todos fueron ratificados en el Grupo N° 7, quedaba constituida entonces la primera dotación de oficiales y suboficiales del naciente grupo de caza en Los Cerrillos, Santiago.

Los aviones fueron asignados al recién creado Grupo de Aviación N° 7 en la Base Aérea de Los Cerrillos, cuyo primer Comandante, Comandante de Escuadrilla (A) René Ianiszewski Courbis, realizó el primer vuelo de un piloto de la Fuerza Aérea de Chile en un avión a reacción en los cielos santiaguinos el 30 de abril de 1954, comenzando así la era del Jet en la Fuerza Aérea de Chile.

### Servicio en el Grupo de Aviación N° 7

El Grupo de Aviación N° 7 sería la primera Unidad de Combate que operaría los recién adquiridos de Havilland T.Mk.55 Vampires, a lo largo de casi 11 años. Cabe consignar que durante el período comprendido entre la fecha de creación del Grupo de Aviación N° 7, el 1 de septiembre de 1949 y abril de 1954, fecha de la llegada de los Vampires, el Grupo N° 7 de Caza y Defensa, existió legalmente pero no tuvo aviones ya que originalmente estaba planificada su operación en Cerro Moreno, base que todavía estaba en construcción. En esa primera etapa, en 1952 fue nombrado el Comandante de Escuadrilla Alfredo Lavín Ramírez, como su primer Comandante, asentado en la Base Aérea de Cerro Moreno. Si bien fue un cargo netamente administrativo, debe reconocerse su relevancia en el diseño y preparación de las instalaciones del Grupo y la pista de la citada Base Aérea, para lo cual se le asignó además un Vultee BT-13 para mantener la eficiencia de vuelo de él y de su ayudante. En justicia histórica, este avión fue el primero que tuvo el Grupo de Aviación N° 7 antes que se le asignara como base de asentamiento, Los Cerrillos.



El 25 de febrero de 1954, el Comandante Lavín entregó el mando al Comandante de Escuadrilla René Ianiszewski Courbis. Previamente, el Comandante Ianiszewski había realizado curso en el material Vampire en Inglaterra junto a otros oficiales pilotos y personal técnico, lo que le permitiría como se mencionó, inscribirse en la historia como el primer piloto de la Fuerza Aérea de Chile en realizar un vuelo en jet en Chile, el 30 de abril de 1954, en el avión J-03. En rigor, el primer piloto chileno en volar un avión a reacción fue el Sr. Cyril Halley-Harris McDonald, oficial en retiro de la Fuerza Aérea y que como piloto de la Línea Aérea Nacional realizó un vuelo solo en el demostrador DH-100 Vampire, durante una visita a la Feria de Farnborough en 1949.

La operación de los Vampires se vio dificultada por la falta de equipos de navegación, lo que obligó a sus pilotos a operarlos sólo de día y en buenas

condiciones climáticas. El 8 de junio de 1954, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Armando Ortíz Ramírez, se convirtió en el primer Comandante en Jefe en realizar un vuelo en avión a reacción

Fotografía de la entrega oficial del primer Vampire, el J-01. Este avión sería redesignado como J-300 y pasaría al Grupo de Aviación N° 8 el 14 de febrero de 1965, terminando sus días el 30 de noviembre de 1972. (MNAE)



#### Primera pérdida de un Vampire.

En septiembre de 1954, ya estaban operando los cinco aviones adquiridos, pero se tuvo que lamentar la pérdida del J-03. El hecho ocurrió el 7 de septiembre, durante un vuelo de práctica, cuando su piloto, el Capitán Silvio Girardi Arestizábal, mientras realizaba maniobras acrobáticas, entró en un spin plano. Pese a sus intentos, no pudo recuperar el control del avión y a unos 5.000 pies, lo abandonó por sus propios medios, ya que el avión no disponía de asientos de eyección. La investigación respectiva concluyó que la causa determinante de la maniobra en que se encontró el piloto fue una configuración irregular del aparato. En efecto, cuando se adquirieron los aviones, no se consideraron los cuatro cañones Hispano-suizo de 20 mm y el peso de este armamento faltante fue reemplazado por lastre equivalente, por lo cual la estiba cambiaba y, por ende, el desarrollo de las maniobras que podía ejecutar.

Este incidente no fue óbice para que más tarde, ese mismo mes, los Vampires participaran en el desfile aéreo en el día de las Glorias del Ejército, generando gran expectación en la multitud, al contemplar la formación de Vampires, liderada por el Comandante Ianiszewski realizar dos pasadas, una en sentido de la formación terrestre y una segunda de Oeste a Este. Ese mismo año se dio inicio al primer curso de habilitación en aviones a reacción al Comandante de Escuadrilla Óscar Squella Avendaño, los Capitanes Sergio Figueroa Gutiérrez, Alfredo Lapostol Orrego, Carlos Arroyo Luza y los Tenientes Alfonso San Martín Mora y Renato Valenzuela Romero, el cual culminó en 1955.

Durante 1955, y ya con suficiente contingente de pilotos, hubo una incipiente iniciativa para formar un team acrobático, el cual estuvo integrado por el Comandante Humberto Magliocchetti Barahona, el Capitán Sergio Figueroa Gutiérrez y el Teniente Renato Valenzuela Romero, quienes, pese a las restringidas horas de vuelo, lograron hacer algunas presentaciones en algunos aniversarios y festivales aéreos. Esta iniciativa se repitió en el período 1957 - 1958, donde los oficiales, Comandante de Escuadrilla Alfredo Lapostol Orrego y los Tenientes Leopoldo Porrás Silva y Luciano Bonacic-Doric Guajardo, lograron deleitar a las audiencias con sus maniobras. Sin embargo, la falta de horas disponibles para las prácticas obligó a desistir en esta iniciativa. A fines de 1955 se había realizado curso de habilitación a 17 pilotos en tres cursos y en octubre se

había hecho el primer despliegue al norte del país. A fines de 1955 también comenzó a usarse una insignia extraoficial, representando a los personajes “Tom y Jerry” de las historietas animadas, en un combate de box entre las nubes.

En 1956 sucede un hecho que tendría repercusiones en el devenir de los Vampire: el Grupo N° 7 recibe sus primeros aviones Lockheed T-33A, a través del PAM, desechando así una oferta de Inglaterra para la venta de aviones Vampire y 12 Hawker Hunter F.Mk.4, el año anterior. De esta forma, la Unidad comenzó a impartir instrucción en dos materiales de vuelo a sus pilotos. En 1957 se hicieron también las gestiones para adquirir el Vampire T.Mk.55 G-AOXH, un avión demostrador que la fábrica de Havilland había comisionado para hacer exhibiciones en Sudamérica. La idea de esta compra era reemplazar al J-03, accidentado, como se mencionó, después de entrar en un spin plano. Finiquitado el acuerdo de compra en abril de 1957, el avión pasó al inventario del Grupo N° 7, con el número J-304. Esta designación respondió al cambio de numeración de 2 a 3 dígitos de la flota de Vampires, manteniendo el prefijo “J”. El avión J-304, se distinguía del resto por dos detalles: mantuvo el camuflaje bicolor usado en la RAF y contaba con asientos de eyección Martin-Baker.

Con la llegada de los aviones F-80C en 1958, los Vampires ya pasaron a un segundo plano. A la falta de protagonismo ante los jets norteamericanos, se sumaban problemas de mantenimiento, dificultad para obtener repuestos y, por lo tanto, su ritmo operacional decayó notablemente en los años siguientes, presentándose diversas tratativas para su reemplazo o complemento, sin que fructificara ninguna de ellas. Sin embargo, todavía les quedaba una última oportunidad de ser útiles al país que los había adquirido: en 1962 se produjo una crisis limítrofe con Bolivia por la propiedad de las aguas del río Lauca, para lo cual fueron desplegados dos aviones Vampire en el aeródromo de Cavancha para apoyar al Grupo N° 1 durante la crisis. En 1963, se hacen más evidentes los problemas de mantención de los Vampires, ahora afectados con un importante deterioro de sus trenes de aterrizaje y sistemas hidráulicos asociados, lo que obliga a dejarlos fuera de vuelo. Sin embargo, la gestión del Comandante en Jefe de la época, General del Aire Eduardo Jensen Franke, ex piloto de Vampire y del Comandante Renato Valenzuela Romero, quien había sido su instructor, salvaron la flota de Vampires mediante la compra de kits de repuestos necesarios.

No obstante, estas medidas, a mediados de la década de los 60's eran evidentes las desventajas logísticas y operacionales que implicaba tener dos materiales de vuelo en el Grupo N° 7. Por tal razón, el Alto Mando decidió en 1965 el traslado del material Vampire a Cerro Moreno, que había sido la sede inicial prevista para el Grupo N° 7 en 1954, pero ahora los aviones pasarían a integrar el inventario del Grupo de Aviación N° 8. En esta última destinación tendrían todavía un último accidente que culminó sus servicios en la Institución: el 28 de abril de 1976 y durante una misión de patrullaje por el Altiplano chileno, el DH-115 Vampire N° J-308 se estrelló en el área de Putre, cercanías de Arica, falleciendo sus dos pilotos, el Teniente Luis Cabrera Uribe y el Subteniente Marcos Loyola Villegas.



El de Havilland T.Mk.55 Vampire N° J-01 del Grupo de Aviación N° 7, luciendo una de las primeras insignias no oficiales en su proa, con el dibujo de las caricaturas animadas Tom y Jerry boxeando en las nubes. (MNAE)

## De Havilland DH-115 Vampire de la Fuerza Aérea de Chile

T.Mk.55 Vampire N° J-03 del Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1954.



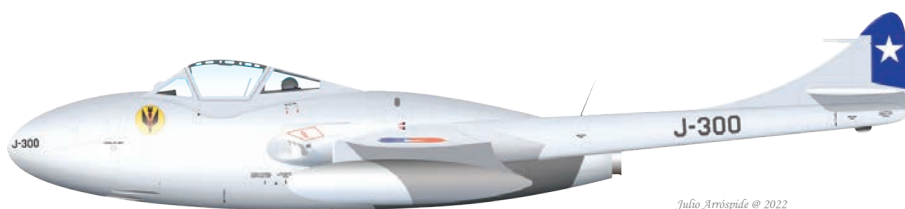
*Julio Arráspide © 2022*

T.Mk.55 Vampire N° J-05 del Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1956.



*Julio Arráspide © 2022*

T.Mk.55 Vampire N° J-300 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1966.



*Julio Arráspide © 2022*

T.Mk.55 Vampire N° J-304 del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1968.



*Julio Arráspide © 2022*



#### 4. La Escuela de Aviación recibe los T-34 “Mentor”.

A comienzos de la década de los 1950s la FACH se vio enfrentada a la necesidad de renovar el material de vuelo de la Escuela de Aviación, el que había sido recibido a comienzos de la década anterior bajo los términos del Sistema de Préstamos y Arrendamientos (Lend and Lease Bill) con que el Gobierno de Estados Unidos apoyó a los países que fueron sus aliados durante la IIGM. Registraba la Escuela en su inventario 23 Fairchild PT-19 de instrucción primaria, 22 Vultee BT-13 de instrucción básica y 10 North American AT-6B de instrucción avanzada, aviones que si bien habían demostrado muy buenas características para el rol en que se les empleaba, estaban ya en un avanzado estado de obsolescencia y conseguirles repuestos se tornaba cada día más difícil dado que, terminada la contienda bélica, todos salvo el T-6, habían sido retirados del servicio en las FF. AA. de Estados Unidos y dejado de fabricarse.

Se dio la coyuntura en ese tiempo que la USAF se encontraba en un proceso similar de búsqueda para ir al reemplazo de sus ya onerosos T-6G, por lo que llamó a concurso, al cual se presentaron el Fairchild XT-31, el Beechcraft YT-34 Mentor y el Temco YT-35 “Buckaroo”, un derivado del Globe Swift. Mientras el XT-31 fue retirado tempranamente del concurso, los dos restantes se mantuvieron en competencia y después de pasar por todos los procedimientos propios de un llamado a propuestas, finalmente se adjudicó en noviembre de 1953 una Orden de Compra a la Beechcraft Co. por el que pasó a denominarse T-34A Mentor y del cual llegó a adquirir un total de 353 unidades. Este modelo era un derivado del Beechcraft Bonanza A-35, que el fabricante lo denominó A-45 en su versión original, asignándole además el nombre que, según la mitología griega, tenía el fiel sirviente a cuyo cuidado Odiseo dejó a su hijo Telémaco durante sus veinte años de ausencia en que estuvo participando en la Guerra de Troya.

La decisión de la USAF motivó a la FACH a poner a su vez, una Orden de Compra por 25 aviones Mentor B-45, que fue la designación que la fábrica dio a su versión de exportación, cuyo costo unitario era de US\$ 44.350. La costumbre hizo que en Chile este avión fuera conocido también como el T-34, no obstante que ninguno de los nuestros perteneció a la USAF. Con esta decisión, la FACH pasó a convertirse en la segunda institución armada en el mundo en adquirir el Mentor, aún antes que la Marina norteamericana que vino a seleccionarlo solo en junio de 1954, en su versión T-34B.

Habiéndose acordado que la entrega de los aviones se efectuaría en el primer semestre de 1954, la FACH envió en noviembre de 1953 a un grupo de nueve mecánicos a la fábrica en Wichita, Kansas, a las órdenes del Comandante de Escuadrilla (RT-Aux.) Roberto Prieto Vargas



para recibir instrucción de mantenimiento del nuevo material. Dos de estos mecánicos eran de la Escuela de Aviación y cinco del Ala de Mantenimiento. A medida que los aviones iban siendo fabricados, el Comandante Prieto y su personal los iban revisando y recepcionando, demostrando en corto tiempo conocer el nuevo material tan bien o mejor, que los técnicos de la fábrica. Cuando los aviones estuvieron ya recepcionados, en febrero de 1954 viajaron a Estados Unidos en el C-47 N° 953 trece oficiales pilotos al mando del Subdirector de la Escuela de Aviación, Comandante de Grupo Augusto Rojas Marchant. Tratándose el Mentor de un avión dotado con tren de aterrizaje triciclo, sistema en el cual no todos los pilotos tenían experiencia, algunos recibieron instrucción previa en Chile, en el avión Ryan Navion “El Canelita”, un monomotor cuadriplaza por entonces asignado a la Escuadrilla Comandancia en Jefe para uso de la Presidencia de la República.

Oficiales y suboficiales en la ceremonia de entrega de los Mentor en Estados Unidos, al mando del Coronel René Ianiszewski Courbis. (MNAE)



Terminada la aceptación de los aviones, el 31 de marzo de 1954 se emprendió el viaje a Chile, con los flamantes Mentor numerados del 101 al 112. Tuvieron un percance en Panamá que puso a prueba los conocimientos adquiridos en la fábrica. Debido a una falla de motor, el N° 103 debió aterrizar en Jaqué, en un área selvática, obligando al resto de la formación a permanecer en Albroom. Viendo que la situación podía prolongarse demasiado, se resolvió sacar el motor al N° 108 y llevarlo hasta Jaqué, donde mecánicos chilenos al mando del Sargento 2° John Ramírez Raichuín, se lo instalaron al N° 103 que pudo así retornar en vuelo a Albroom. Esta faena mereció elogiosos comentarios del personal de la USAF, por tratarse de un avión todavía poco conocido y estimarse además que un cambio de motor solo podían hacerlo los técnicos de la fábrica. Con esta solución, los aviones prosiguieron su vuelo hacia Chile, arribando a El Bosque el 4 de abril de 1954. En el intertanto, otro grupo de oficiales al mando del Comandante de Grupo René Cárcamo Vidal, viajaron a Estados Unidos para traer al resto de los aviones, numerados del 113 al 125, los que llegaron a El Bosque en mayo de 1954.

Este material nuevo, dotado de instrumental completo, tren triciclo y radio en sistema VHF, en esos años casi desconocidos en Chile, implicó un cambio radical en los programas de instrucción. No obstante, considerando la Superioridad que usar el Mentor en la instrucción primaria de los cadetes sería muy oneroso y además que la pista de El Bosque no estaba pavimentada, se optó por continuar con el PT-19 como avión de instrucción primaria y retirar el Vultee BT-13 de la instrucción básica para reemplazarlo por los recién llegados. En cuanto al At-6, permanecería como avión de instrucción avanzada, pese a que ya había una conciencia creciente que también debería buscarse su reemplazo, en lo posible un avión jet.

Aquel año de 1954 los Subalféreces del último curso volaron el Mentor, siendo los primeros alumnos de la Escuela de Aviación en recibir instrucción en esos aviones. No quedó constancia de quien fue el primero en volar solo el Mentor en esta fase, pero se recuerda que ellos ya habían

volado solos, aunque en el otro material. La instrucción con el nuevo avión incluyó un raid al norte y una campaña militar en el aeródromo de Villarrica.

El 24 de julio de 1954 debió lamentarse la pérdida del Mentor N° 110, al aterrizar de emergencia en el fundo El Parrón, aunque sin consecuencias para el Subalférez que lo piloteaba. Luego de la investigación del caso, se determinó que hubo una falla operacional, una formación de hielo en el carburador a causa de prolongados descensos con motor en relantí, cosa que antes de este accidente se pensaba que no les ocurría a estos aviones, por el tipo de carburador que traían. Lamentablemente no fue el único por esta causa, por lo que se puso especial acento durante la instrucción en la detección y prevención de esta.

Aunque estaban recién llegados, ese año hizo su debut el conjunto acrobático de la Escuela de Aviación, en aviones Mentor, creado con la autorización del Director del establecimiento, por el Capitán de Bandada Fernando Matthei Aubel. Como líder designó al Teniente Hernán Yentzen Melo y como números 2 y 3 a los Tenientes Reinaldo Martín Müller y Hugo Sage Sage, reservándose para sí el número cuatro o “farol”, como se le conoce, dado que la reducida potencia del Mentor hacía muy difícil mantenerla. Fue para la inauguración del Aeródromo de Tobalaba, actual “Eulogio Sánchez Errázuriz” que el conjunto hizo su debut oficial en los cielos de la patria. Cabe mencionar que hasta fines de 1957 en que se ordenó su disolución, mantuvo el nombre de Conjunto Acrobático de la Escuela de Aviación, no ostentando nunca el de “Cruz del Sur” con que a veces se le ha mencionado erróneamente.



Escuadrilla acrobática de la Escuela de Aviación, integrada por cuatro aviones Mentor con una aplicación de franjas en blanco, azul y rojo en la proa de los aviones. Estuvo integrada por instructores de la Escuela de Aviación y realizaron presentaciones hasta 1957. (Colección Sergio Contardo F.)

Al año siguiente se recibió una oferta de venta de un Beechcraft Mentor A-45, que se encontraba en Ecuador como avión demostrador. Estudiados los antecedentes, se decidió su adquisición para lo cual se envió a Quito al Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez Parodi quien en noviembre lo trasladó en vuelo a Chile, aún con la matrícula norteamericana: N 3383 C, que en Chile cambió por el número institucional de 126. Para quienes aprendieron a volar en este avión resultaron inolvidables ciertas características que lo hacían diferente: a) fue el primer Mentor dotado de radiocompás, b) en el panel de instrumentos, en vez de la tradicional plaquita que señalaba la llamada radio con el número del avión, decía Radio Call N 3383 C y c) era el único Mentor que tenía pintado con pintura reflectante un sector detrás de la carlinga trasera. Además, como dato técnico, su estanque de aceite tenía un dispositivo especial que le permitía volar 15 segundos invertido, en vez de los 5 a que estaban autorizados los aviones recibidos anteriormente. Por sus características, este avión inicialmente no fue usado en instrucción y se reservó para autoridades.

La buena impresión que dejaron las especiales características de este avión influyeron para que, en 1956, cuando nuevamente se compraron aviones Mentor, en cantidad de 20, se pidieran iguales al 126, los que fueron numerados desde el 127 al 146 y se trajeron por parcialidades al país

durante el año. El Comandante de Escuadrilla Renato Ianiszewski Ciudad estuvo al mando de la primera partida, desde el 127 al 131, que llegaron en junio. En julio llegó una segunda partida, desde el 132 al 136, al mando del Comandante de Escuadrilla Gerardo López Angulo y, finalmente, en septiembre lo hicieron los diez restantes, del 137 al 146, liderados por el Comandante de Grupo Lautaro Farías Vidal.

En conocimiento la Beechcraft que la Fuerza Aérea de Chile estaba estudiando la compra de un avión de instrucción avanzada, hizo propicia la ocasión para mostrar en vuelo a los oficiales chilenos su nuevo avión modelo 73, el denominado Jet Mentor, aeronave que a la postre no entró en producción, siendo donada a una escuela norteamericana de mecánicos para la instrucción de sus alumnos.

Habiendo completado la Escuela un total de 46 aviones Mentor, se decidió retirar el Fairchild PT-19 como avión de instrucción primaria y se inició la búsqueda de su reemplazante, para lo cual una Comisión evaluó el avión "Chincol" diseñado en la Fábrica Nacional de Aeronaves - FANAERO, como un monoplano de ala baja, de tren convencional, propulsado por un motor Continental de 215 HP, el cual no logró despertar una demanda efectiva en su etapa demostrativa y no entró en producción. Paralelamente oficiales de la Escuela evaluaron en vuelo un Cessna 172, un Champion Traveller y un Piper Super Cub PA-18, recomendándose como el más apto para instrucción primaria al Cessna 172. Por ese tiempo estuvo en El Bosque un De Havilland Chipmunk, que fue traído en vuelo desde Uruguay por el adicto aéreo inglés en esa nación, Group Captain Sandy Mc Dougall, que no despertó el interés de la FACH por estimarse su tecnología más antigua.

Buscando tomar la decisión más correcta, en noviembre y diciembre de 1956 se sometió a un programa de determinación de aptitudes a algunos cadetes de la Rama del Aire ingresados ese año a la Escuela y que estaban próximos a comenzar su instrucción de vuelo. Para este efecto se emplearon el Cessna 172, matrícula CC-PEX facilitado por la firma Alberto Reyes y Cía., representante de la fábrica, y dos Cessna 182, N° 318 y 319 de la FACH, que habían llegado a Chile en septiembre de ese año. Como resultado de toda esta evaluación, se determinó en definitiva realizar la instrucción primaria y básica de los cadetes en material Mentor, dejando la instrucción avanzada para el North American T-6. Este predicamento se usó hasta diciembre de 1958, a partir del cual los oficiales recién graduados comenzaron a ser destinados a la Escuela Táctica en el Grupo N° 1 - Iquique, para recibir allí su instrucción avanzada en T-6. La búsqueda de un avión de instrucción avanzada prosiguió, sometiéndose a evaluación un Jet Provost T.Mk.2A de la Hunting Aircraft Limited (G-AOPD) que había sido traído en demostración a Sudamérica, pero que no fue considerado, por lo cual se planteó la posibilidad de asignar a la Escuela los cuatro DH-115 Vampire con que contaba la Institución.

En el intertanto, el buen resultado que había presentado el Mentor llevó a la Fuerza Aérea a poner una nueva Orden por 20 aviones más, la que estuvo a punto de fracasar debido a restricciones presupuestarias, cuando los aviones ya habían sido fabricados y estaban listos para ser entregados. Solo la intervención personal del recién nombrado Ministro de Defensa Carlos Vial Infante, del Gobierno del Presidente Jorge Alessandri y alto ejecutivo del Banco Sudamericano, salvó la situación y fue así como, en el segundo semestre de 1959 llegaban a El Bosque los nuevos aviones, numerados del 147 al 166, al mando del Comandante de Grupo René Ianiszewski Courbis. Con esta partida, la FACH pasó a ser la Institución de América con más aviones Mentor en su inventario después de la USAF y de la US Navy.

Cabe mencionar que durante el viaje a Chile y por razones meteorológicas, los pilotos se vieron obligados a aterrizar de emergencia en una pista de emergencia en la localidad de Remedios, oportunidad en que mientras rodaba por ella, el Mentor 151 golpeó contra una enorme piedra que estaba cubierta de maleza, destruyéndose un ala. Mientras se lograba la traída de un ala desde Estados Unidos, se consiguió con la Fuerza Aérea de Venezuela que facilitara uno de sus propios aviones, volviendo toda la formación a otra localidad con más recursos, dejando en Remedios el 151 a cargo del Sargento Horacio Rojas. Este distinguido profesional, con las escasas herramientas

con que contaba y con la ayuda de algunos lugareños, sacó el ala dañada de manera que cuando el personal técnico llegó con la facilitada, constataron con sorpresa que lo más difícil del trabajo ya estaba realizado. No les fue fácil entender que una sola persona, casi en medio de la selva, hubiese podido lograrlo sin contar con los medios y herramientas para ello.



Aviones Mentor de la Escuela de Aviación preparándose para iniciar un entrenamiento de formación. Las tripulaciones aún no utilizaban casco de vuelo. (MNAE)



Práctica de formación de aviones Mentor de instrucción básica de la Escuela de Aviación. (MNAE)

El año 1961 marcó un paso decisivo para la Escuela de Aviación por cuanto recibió sus cuatro primeros aviones de instrucción a retroimpulso, los T-37, a través del Pacto de Ayuda Militar. Con esto, se desactivó la Escuela Táctica en Iquique y se dispuso que los oficiales recién graduados, habiendo recibido su preparación primaria y básica en Mentor, continuaran su instrucción avanzada en T-37 en la misma Escuela, formando el que se denominó Curso Táctico, sistema que a fines de esa misma década, se modificó este sistema en el sentido que los alféreces, antes de egresar como oficiales y en su último año de escuela, volaran el T-37 y al hacerlo pasaran destinados directamente a las Unidades.

Junto con estas buenas nuevas, el Mentor comenzaba también a presentar algunas dificultades con el paso de los años, como fue la notificación del fabricante de que ya no podía seguir abasteciendo de repuestos para el motor Continental O-470-13A de 225 hp, que por ser de uso militar ya no se fabricaba. Esto obligó a remotorizarlos con el Continental IO-470-N de 260 hp, más moderno y de mejores prestaciones, trabajo que, supervisado por la Escuela, se realizó en la maestranza de LAN Chile. Poco después hubo que cambiar sus equipos de radio por otros de manufactura más moderna y mayores capacidades. Finalmente, un trabajo de refuerzo en las alas permitió extender su vida útil. Incluso adquirió algunas capacidades bélicas a comienzos de los años 1970s, cuando a cuatro Mentor se les adaptaron las ametralladoras .30 que habían tenido los viejos T-6, ya de baja, y se les instaló porta bombas de bajo peso, que los hacía aptos para eventuales labores de contrainsurgencia.

Previendo el inminente reemplazo de los Mentor por los Pillán fabricados en Chile por ENAER, por O.C. J.F N° 27.150 de 21 de agosto de 1981 se dispuso su remuneración: los 21 que tenían números entre el 102 y el 150 recibieron nueva numeración del 167 al 187, dejando así libre los números 101 al 150 que llevarían los Pillán.

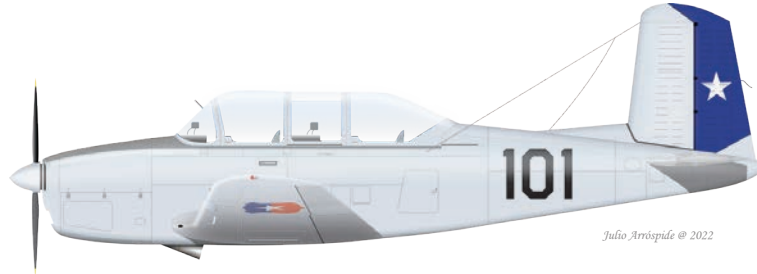
Aún en el ocaso de su vida de servicio, los Mentor tuvieron todavía un último aliento: en 1978 y ante la crisis con Argentina, fueron pintados color camuflaje, provistos de cohetes y desplegados en la zona sur del país hasta que cesó la crisis. Su vida en la Fuerza Aérea terminó con su baja oficial el 9 de diciembre de 1987, con su reemplazo efectivo por los Pillán.



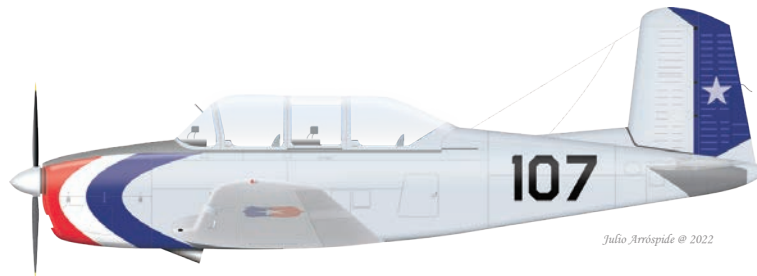
El Cessna T-37B Tweetybird N° J-386, avión de instrucción avanzada de la Escuela de Aviación usando el esquema de alta visibilidad sobre el acabado metálico con que arribaron. Este avión corresponde a la tercera partida entregada en 1974. (Colección Rino Poletti B.)

### Beechcraft B-45 (T-34) Mentor de la Fuerza Aérea de Chile

Beechcraft T-34A Mentor N° 101, Escuadrilla de Instrucción Básica de la Escuela de Aviación, 1954.



Beechcraft T-34A Mentor N° 107, Escuadrilla de Acrobacia de la Escuela de Aviación, 1956.



### Cessna T-37 Tweety Bird de la Fuerza Aérea de Chile

Cessna T-37B Tweety Bird N° J-373 con colores y numerales USAF a su arribo a Chile, 1961.



Cessna T-37B Tweety Bird N° J-373, Escuadrilla de Instrucción Avanzada de la Escuela de Aviación, 1965.



**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.



### 5. Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de dos Presidentes y Ministro.

El nombramiento del General Diego Barros Ortiz vino a poner tranquilidad en las filas de la Fuerza Aérea, que habían visto con preocupación que venía a ser su tercer Comandante en Jefe en un año. Con el tiempo estos augurios se vieron plenamente desvirtuados por cuanto ejerció el cargo por casi seis años, desde el 6 octubre de 1955 hasta el 23 marzo 1961, período en el cual no solo impuso un ritmo de desarrollo sostenido a la Institución, sino también la prestigió con sus atributos personales que lo llevaron, incluso, a ser designado Ministro de Educación sin perjuicio de ejercer su cargo. En dicho período fue subrogado por el General de Aviación Darío Bobadilla Cabello.

Diego Barros Ortiz había nacido en Viena el 2 de mayo de 1908, donde su padre el entonces Coronel Tobías Barros Merino, ejercía como Agregado Militar a la Embajada de Chile. La madre del Coronel Barros era la señora Zoila Merino Feliú, tía del Comodoro Arturo Merino Benítez. El joven Diego egresó de la Escuela Militar en 1927 como Subteniente de Artillería, siendo destinado al Grupo de Artillería de Montaña No 2, pero obtuvo su pase para ingresar a la Escuela de Aviación, donde recibió su título de “Piloto de Guerra” el 29 de enero de 1931. En esta época escribió en 1929 el himno institucional “Camaradas” (Tomo I, pág. 411) y participó en el episodio llamado de “la fuga de los cisnes” (Tomo II, pág. 640/641). Como oficial Jefe fue Comandante del Grupo N° 5, Adicto Aéreo en Perú, Oficial de Estado Mayor, Secretario de la Comandancia en Jefe, Subsecretario de Aviación, Jefe de la Misión Aérea en Washington y delegado ante la JID, Comandante de Unidades Aéreas y Comandante de Unidades de Instrucción, hasta el momento de su nombramiento como Comandante en Jefe el 6 de octubre de 1955. Se desempeñó como Ministro de Educación entre el 28 de octubre de 1957 y el 4 de noviembre de 1958, en que hizo entrega de su cargo al nuevo Ministro, Francisco Cereceda designado por el recién asumido Presidente Jorge Alessandri Rodríguez quien estimó, no obstante, mantenerlo como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, puesto que mantuvo hasta el 23 de marzo de 1961.

En la fotografía, 21 de marzo de 1958, el Presidente Ibáñez luce el uniforme de la Fuerza Aérea, como lo hacía habitualmente en ceremonias de la institución. A su izquierda, el General Diego Barros y en el extremo izquierdo de la fotografía, el Coronel de Aviación Máximo Errázuriz Ward, futuro Comandante en Jefe.



### La Operación “Skua”.

Muy poco después de haber asumido el mando el General Diego Barros Ortiz, el 5 de octubre 1955, tuvo lugar un logro histórico para la Institución como fue la Operación “Skúa”, mediante la cual se logró, por primera vez, unir en vuelo el continente con la Base Antártica “Pedro Aguirre Cerda” de la Fuerza Aérea en Isla Decepción. Si se recorre la historia institucional en su relación con nuestra geografía, se advierte, como una línea rectora, el afán de ir abriendo siempre y cada vez más, los “caminos del Aire” que el entonces Comandante Merino Benítez le planteaba en 1930 al Presidente Ibáñez como solución para la integración total del territorio. Primero había sido el extremo norte, con la Línea Aerpostal “Santiago-Arica” en 1929, seguida poco después por el histórico vuelo del propio Merino a Magallanes en 1930, más adelante Parragué en Isla de Pascua en 1951 conectando el Chile insular y ya se estaban dando los primeros pasos en el último confín: la Antártica chilena.

Parodi Alister se había elevado por primera vez en los cielos antárticos en 1947, durante la inauguración de la Base “Prat” y solo dos años más tarde, Tenorio y Vázquez en sus Vought Sikorsky ejecutaban el primer relevo por aire de una dotación antártica, la de la Base “O’Higgins” del Ejército, cuyos detalles están consignados en esta misma obra. El 12 de marzo de 1951 la Fuerza Aérea inauguraba a su vez, su propia primera Base, con el nombre “Presidente González Videla”, seguida pocos años después, el 12 de febrero de 1955, por una segunda que con el nombre de “Presidente Aguirre Cerda” se estableció en la Isla Decepción, en las Shetlands del Sur. Pero persistía todavía un reto por cumplir, un “camino del Aire” que esperaba ser franqueado allá, en lo que, en ese tiempo, era la última frontera: unir en vuelo el continente con nuestras bases antárticas. Ya no se trataba de llegar con aviación embarcada para realizar vuelos locales en el continente blanco, sino iniciar un enlace aéreo más permanente y, no menos importante, completar con ello la unión por aire de todo el territorio nacional.

Había que realizar, por primera vez, un vuelo de ida y regreso entre Chile continental y la Antártica, específicamente la isla Decepción donde estaba asentada la flamante Base “Presidente Pedro Aguirre Cerda”. Esta idea venía germinando y esbozándose en las mentes de los mismos pilotos que habían efectuado en 1949 el relevo por aire de los integrantes de la base “O’Higgins”. El ahora Ayudante del Ministro de Defensa, Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio, con la ayuda del Capitán de Bandada Rafael Vázquez, elaboró un proyecto detallado para realizar dicho vuelo, el cual puso reservadamente en manos del Comandante en Jefe General del Aire Diego Barros Ortiz, que había asumido su cargo el 6 de octubre de 1955, quien lo leyó atentamente y lo guardó sin comentarios. Días después el Comandante Tenorio fue citado urgente a la Comandancia



en Jefe, donde el General Barros le señaló que, en reunión con el Presidente Ibáñez, éste de improviso le había preguntado: “General, ¿Cuándo la Fuerza Aérea va a ir en vuelo directo a la Antártica?” a lo que él le había respondido: “Cuando usted lo ordene Presidente.” La respuesta lacónica e inmediata de Ibáñez, muy propia de su carácter, fue: “¡Hágalo!” Le instruyó además que el vuelo se efectuara en el más estricto secreto tanto a nivel institucional como con la prensa hasta que vinieran ya de regreso desde Punta Arenas y que el despegue hacia y desde la Antártica no se efectuara mientras no se tuviera la más absoluta seguridad de poder realizar dichas operaciones.

Esa fue la importancia del propósito que se fijó para la Operación “Skúa”. Años atrás, en enero de 1953 y durante la campaña antártica, se había hecho allí un primer preparativo para un futuro aterrizaje. El Comandante Roberto Araos Tapia que viajaba junto con el Comandante Carlos Toro Mazote como pilotos de la “Aviación embarcada” en el transporte “Maipo”, relata en un artículo para la Revista de la Fuerza Aérea No 154 de 1980:

*...estando en Isla Decepción me pregunta el Comodoro Kabn, jefe de la Flotilla, qué podríamos hacer en esta isla. Bueno, le contesté, yo sé como aviador que desde estos terrenos, cercanos a la base inglesa, en el mes de noviembre de 1928 despegó el australiano Hubert Wilkinson en un avión monomotor, en un vuelo de exploración que llegó hasta la Latitud 72 y que fue considerado como el primer vuelo del hombre en el continente antártico. ¿Sabe?, me dijo, ¡marquemos la cancha! ¡Listo mi Comodoro, le contesté y yo mismo me encargo de medirla y de marcarla con el arquitecto Sergio Katalinic y algunos ayudantes! De acuerdo, me dijo el Comodoro y agregó: dispondré que fabriquen un cataviento en la fragata “Iquique”. Pero no se detuvo ahí, sino que además dispuso la construcción de un Refugio, cercano al futuro aeródromo.*

*Se marcó en toda su extensión el terreno, que dio un largo de 1.250 metros aproximadamente con un ancho de 20 metros, con la palabra CHILE en el centro de él al igual que en el cataviento. Nada sucedió mientras nuestros buques estuvieron en Isla Decepción, pero apenas regresamos al continente, los ingleses echaron al suelo el refugio e igualmente el cataviento, borrando todas las marcas y, además, se llevaron detenidos a dos marinos argentinos, que en otro refugio chileno estaban efectuando observaciones meteorológicas...*

Con esta autorización y conforme a las instrucciones recibidas, se ordenó a la base de Quintero entregar el Catalina OA-10A N° 406 a la Maestranza Central de Aviación, en El Bosque, aduciendo “razones de mantenimiento”, medida impopular por cierto para el personal quinterano, que la estimó como falta de confianza en su capacidad profesional. Sin embargo, era de toda necesidad hacerlo así para guardar la reserva dispuesta por el Presidente, en una localidad pequeña como Quintero donde todos se conocían y eran amigos. La tripulación designada para efectuar este vuelo estaba compuesta como sigue:

Grado	Nombre	Puesto
Comandante de Escuadrilla	Humberto Tenorio Iturra	Comandante de Aeronave
Capitán de Bandada	Rafael Vásquez Reginensi	Piloto
Capitán de Bandada	Sabino Poblete Alay	Copiloto
Capitán de Bandada	Orlando Gutiérrez Bravo	Ingeniero
Suboficial Mayor	Agustín Azola Hinojosa	Mecánico Jefe
Sargento 2°	Juan Humberto Navia N.	Mecánico
Sargento 2°	Flamarión Gárate G.	Radioperador

Los pilotos habían estudiado cuidadosamente el escenario y concluido que precisamente la Isla era el lugar más indicado como punto de arribo del tramo de ida. Esta llamada Isla es en realidad el cráter de un volcán, de enormes dimensiones, que sobresale del mar que le rodea y que llena su interior a través de un boquete, permitiendo formar una gran laguna. La morfología entonces era propicia porque dicha laguna ofrecía un refugio de aguas tranquilas para amarizar el anfibio y dejarlo a salvo durante su permanencia allí. El agua del interior estaba libre de rocas y de hielos que pudieran estorbar el amarizaje y siendo el cráter de un volcán, su temperatura no permitía su congelamiento.

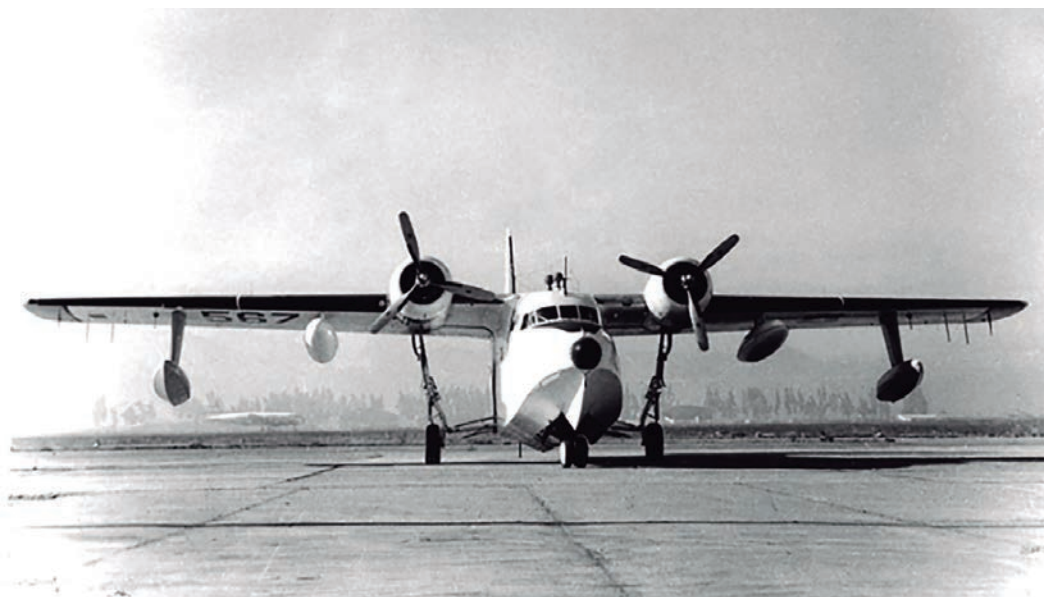
Fue así entonces que se puso en marcha la que se llamó Operación “Skúa”, despegando desde Cerrillos el 25 de diciembre de 1955 con destino primero a Bahía Catalina, en Punta Arenas. Ese día pernoctaron en Balmaceda, para cargar combustible y reparar una falla menor. Al día

siguiente arribaron a Bahía Catalina, donde informaron que se trataba de un vuelo de rutina con fines de instrucción, por lo que la presencia del anfibio no llamó mayormente la atención. El día 27 las condiciones meteorológicas adversas determinaron postergar el vuelo hasta el 28, siempre sin revelar su destino, hasta que llegó el momento de presentar el plan de vuelo, donde se estipulaba claramente como tal, la Base “Presidente Aguirre Cerda” (PAC), solicitándose la reserva del caso. A las 13:15 horas despegó el Catalina 406 “Skúa” y enfiló decididamente hacia las Shetland del Sur. Estando a 150 millas de PAC establecieron contacto radiotelefónico y una vez que quedó claro que no se trataba de una Broma de Inocentes, pudieron conversar con el Comandante de la Base, Capitán de Bandada Hugo Sage S., hasta que tuvieron a la vista Isla Decepción, donde amarizaron en Bahía Foster luego de 6 horas y 47 minutos de vuelo, aproximadamente 20:00 local y dejaron el anfibio sólidamente asegurado a 200 metros de las instalaciones.

Ese encuentro entre aviadores fue naturalmente muy emotivo, compartiendo noticias y experiencias con estos visitantes inesperados pero muy bienvenidos, durante una breve cena plena de camaradería en que el himno “Camaradas” se cantó desde el alma. Rápidamente se preparó lo necesario para emprender el regreso y fue así como a las 02:00 del día 29 el “Skúa” abandonaba PAC. El vuelo de retorno duró 6 horas con 10 minutos, sin ningún contratiempo, arribando a Bahía Catalina a las 08:10. Allí fueron recibidos por el Intendente de la Provincia, Alcalde, autoridades de las FF. AA. y personalidades locales. Un momento muy emotivo se vivió cuando aterrizó el anfibio y la Banda de la IIIa Zona Naval irrumpió con la Canción Nacional, digno corolario y homenaje a un vuelo del cual todos estaban conscientes que era histórico. Se había concretado un gran paso, de mayor rapidez y flexibilidad, en el contacto con nuestras dotaciones antárticas, lo que redundaba en poder materializar una mayor presencia nacional en apoyo de nuestros derechos como país sobre el continente blanco: ¡habían completado un logro histórico: por primera vez se había volado ida y regreso entre el continente y la Antártica, ¡abriendo así un nuevo “camino del Aire” para Chile!



El Catalina OA-10A No. 406 “Skua”, una vez amarizado en Bahía Foster y con los motores detenidos. Al fondo se puede apreciar la base argentina “Base Decepción”, la cual sobrevivió a la erupción que destruyó las bases chilena e inglesa el 4 de diciembre de 1967. (Colección Hugo Poblete B.)



## 6. Incorporación de los Grumman SA-16A Albatross.

La historia de este aparato en Chile comenzó a gestarse el 17 de mayo de 1957, fecha en que se comisionó al personal chileno que debía traer en vuelo desde las instalaciones de la Grumman (West Palm Beach), una bandada de tres anfibia SA-16A Albatross, fabricados en 1951, los cuales estaban siendo sometidos a diversas inspecciones y reparaciones. Como jefe de la misión, compuesta por siete oficiales y tres suboficiales, fue designado el Comandante de Escuadrilla Augusto Rojas M. Primeramente, esta dotación debió realizar un curso de inglés en la escuela de lenguaje de la Base Aérea de Lackland, en Texas. Terminado este curso de idioma obligatorio, las tripulaciones se trasladaron a la fábrica Grumman para iniciar la instrucción de vuelo y de navegación en este nuevo material. Sin embargo, aprobados estos cursos, todo el personal debió regresar al país a mediados de diciembre de ese año, debido a que los aviones aún no estaban listos para ser entregados.

Al año siguiente, en abril de 1958 se comisionó por segunda vez a estas tripulaciones las que nuevamente al mando del Comandante Rojas debían traer los aviones que supuestamente ya estaban listos para ser entregados. Sin embargo, los especialistas chilenos detectaron varios detalles en los Albatross cuyas labores correctivas dilataron en tres meses más la entrega preestablecida. Una vez superadas las discrepancias, la bandada realizó un raid de navegación hacia el lago Okeechobee (Florida), desplazamiento que permitió comprobar el buen funcionamiento de todos los instrumentos y sistemas, además de probar los cascos en maniobras acuáticas reales. De esta manera el Teniente (I) Sergio Lazo M. recibió conforme los aparatos y se inició el traslado a nuestro país contemplando escalas en San Antonio, Veracruz, Panamá, Antofagasta y Los Cerrillos. Fuera de programa se debió hacer una escala técnica en Esmeraldas (Colombia), debido a una falla menor en los instrumentos de uno de los aviones.

Estos aparatos se recibieron pintados con el esquema SAR, o sea, blancos con bandas en fuselaje y alas en amarillo delimitado con finos filetes negros, todo el sector superior alar entre las nacelas de los motores estaba pintado también en amarillo y sobre él se estampó en dos líneas la frase "SERVICIO SAR" "CHILE", además llevaban la palabra "RESCATE" pintada en color negro bajo la quilla. El día 22 de julio de 1958, la imponente silueta del primer Albatross institucional numerado 566 (49-097) tocaba ruedas en Los Cerrillos. Tiempo después se recibirían las otras dos unidades designadas 567 (49-099) y 568 (49-100).

Las tripulaciones nombradas para traer este nuevo material fueron las siguientes: Jefe de tripulaciones: Comandante de Grupo Augusto Rojas M.; pilotos: Comandantes de Escuadrilla Jorge Juica M. y Eduardo Montero C., Capitán de Bandada Rafael Vásquez R., copilotos:

Capitanes de Bandada Santiago Blachet V. y Fernando Mansilla S. ,Teniente Guillermo Gómez A. navegante: Capitán de Bandada Luis Gómez A. ingeniero de mantenimiento, Teniente Sergio Lazo M. Mecánicos: Suboficiales Mayores Rosendo Mateluna G., Eduardo Cuevas B., Sargento 1º José Lizama C. y Sargento 2º Francisco Durán M. radioperadores: Sargentos 1º Juan Montenegro H., José Campos F. y Sargento 2º Flamarión Segundo Gárate.

Con la llegada de estos tres Albatross, que se destinaron al Grupo de Aviación N° 2 con asiento en Quintero, la FACH reforzó notablemente el Servicio Aéreo de Rescate (SAR), organismo que para los requerimientos aeromarítimos se apoyaba en los ya trajinados Catalina. Un primer incidente de cierto cuidado ocurrió el 18 de agosto de 1958, en momentos en que uno de estos aparatos realizaba una misión en el TOA (Teatro de Operaciones Austral), constituido a raíz de la invasión del islote Snipe. Durante patrullajes de rutina se le desprendió, por fallas mecánicas, uno de sus estanques auxiliares sabalares, pero afortunadamente el anfibio regresó sin novedad a su base.

Tal fue la dinámica impuesta por estos modernos aviones, que el día 27 de enero de 1959 a pesar de las duras inclemencias atmosféricas, uno de estos aparatos (566) al mando del Capitán Guillermo Gómez A. logró rescatar desde el lago O'Higgins a ocho funcionarios del MOP que estaban aislados. Más de dos horas duró el traslado en bote de los afectados hacia la aeronave, pero la misión concluyó satisfactoriamente y el avión despegó sin novedad hacia Chile chico. El resto de la tripulación que participó en este magno rescate la constituían; el copiloto Teniente Guillermo Delgado V., el radioperador Sargento 2º Flamarión Segundo Gárate y los Cabos mecánicos Rene Morales B. y Ramón Carrasco C. Luego, el 28 de enero de ese mismo año la valiosa información radárica enviada por el 566 al patrullero "Lautaro", permitió que este buque consiguiera alejarse de una zona de pack-ice, evitando así la suerte seguida por la fragata "Iquique" que días antes resultara con su casco dañado por los hielos.

Si bien es cierto que estos aviones eran muy seguros, debido a la gran confiabilidad de sus motores R-1820-76 de 1.425 HP, no estuvieron exentos de incidentes más graves. El hecho de más cuidado en esta época (1960), ocurrió cuando la tripulación del 567 efectuaba un vuelo de pruebas en Quintero para aceptar una revisión de 100 horas. Estando en esta operación, se produjo la falla del motor derecho, debiendo el piloto descender en busca de un lugar para aterrizar ya que en estos aviones no era posible girar con la potencia de un solo motor. Para colmo, también se produjo una falla en el tren de aterrizaje, el cual no se aseguró. No teniendo otra alternativa que aterrizar de vientre, el piloto descendió suavemente en las cercanías de la base, afortunadamente sin novedades que lamentar para su tripulación. Sin embargo, el avión resultó con la quilla y ambos flotadores alares averiados, daños de tal gravedad que, al no existir repuestos ni presupuesto para los mismos, su puesta en servicio demoró casi un año.

Con ocasión del gran terremoto ocurrido el 21 de mayo de 1960, dos Albatross SA-16A formaron parte del Puente Aéreo organizado en la zona sur del país. Cuatro meses más tarde, estos mismos aparatos más un Catalina formaron parte del equipo SAR que permaneció alerta durante todo el desarrollo de las maniobras UNITAS (en esa época denominada COMSOLANT) que se desarrollaron ese año y que culminaron frente a las costas de Mejillones. Estos ejercicios en que quedaron demostradas las grandes capacidades de los aviones antisubmarinos P-2V "Neptune" de la Fuerza de Tarea N° 86, los cuales detectaron y "marcaron" en siete oportunidades al submarino "Odax" (U.S. Navy), hicieron pensar al Alto Mando en la necesidad de contar con este tipo de aparatos o similares.

Al año siguiente y teniendo en consideración un programa de modificación de aeronaves que la empresa Grumman iniciaba a principios del año 1961 (SA-16A/B a la versión ASW), se decidió enviar a Estados Unidos a los tres Albatross chilenos para efectuarles estas transformaciones. Primero los SA-16A debieron ser convertidos en SA-16B y junto con esto se fueron transformando también en aviones antisubmarinos SA-16B/ASW, denominación que a partir de 1962 cambió a HU-16B/ASW (Antisubmarine Warfare).

A finales de julio de 1962, arribaron a nuestro país los recientemente modernizados HU-16B/ASW números 566 y 568, el tercero (567) se incorporó a fines de ese año.



El Grumman HU-16B/ASW N° 568, durante una misión de patrullaje. Este anfíbio fue modificado junto a los N° 566 y 567 para realizar misiones guerra antisubmarina. (MNAE)

Estos flamantes aparatos eran capaces de detectar y destruir submarinos aumentando considerablemente el poderío y cobertura de la institución. Las principales modificaciones fueron la prolongación de la quilla para contener el nuevo radar de búsqueda APS/88, en lo que se denomina técnicamente radome. Este poderoso radar era capaz de detectar, por ejemplo, un buque a una distancia de 150 millas volando a 5.000 pies. Su cobertura radárica era de 160 grados en el eje longitudinal del avión.

Otras modificaciones fueron; la adición en la cola de un detector retráctil de anomalías magnéticas denominado MAD (Magnetic Anomaly Detector, ASQ-10), el alargue de las alas (en dos secciones) en una longitud de 100 pulgadas (2,54 metros) el que fue compensado agrandando los elevadores de cola y el timón de dirección, además se eliminaron las ranuras (slots) del borde de ataque de punta de alas, todo esto sumado al equipamiento electrónico incorporado para poder operar con señales marcadoras de humo MK-5, sonoboyas con hidrófono MK-64 y la colocación de puntos duros para soportar bajo sus alas bombas de profundidad de 350 (MK-54) ó 500 libras, torpedos seguidores MK-43 y cohetes de cinco pulgadas (HVAR). Dentro de esos equipos electrónicos se destacaban un DF (Direction Finder, ARA-25) que permitía la interceptación de aeronaves en vuelo que transmitían en cualquier frecuencia VHF o UHF, un sistema Doppler (APN-5016) que proporcionaba la deriva exacta, la velocidad terrestre real y la posición en la latitud y longitud, un equipo de identificación amigo-enemigo (IFF, APX-25) y un efectivo sistema de contramedidas electrónicas (ECM, ALD-2). Estos aviones llegaron pintados con el esquema usado por la Armada Norteamericana (US NAVY), o sea, blanco sobre un gris marino (white over seaplane gray).

El siguiente cuadro comparativo muestra los cambios estructurales y de performances entre los originales SA-16A y los nuevos HU-16B/ASW:

Características	SA-16A	HU-16B/ASW
Envergadura	24,38 m	29,46 m
Largo	18,49 m	19,15 m
Altura	7,39 m	7,87 m
Peso vacío	9.442 kg	10.380 kg
Peso máximo	13.004 kg	13.786 kg
Velocidad	383 kph	380 kph
Techo	7.560 m	7.165 m
Alcance	4.310 km	5.575 km

Como se puede apreciar, las modificaciones redujeron la carga útil de 3.562 kg. a 3.406 kg. y el techo operacional disminuyó en 395 m. (1.245 pies), pero sin embargo la velocidad se mantuvo casi sin variaciones y el alcance aumentó en 1.265 km, cifra nada despreciable si se toma en cuenta el aumento del peso vacío en 938 kg, manteniendo las mismas plantas motrices. En consecuencia, se estaba en presencia de un nuevo aparato, cuyas características en lo concerniente a su equipamiento electrónico y antisubmarino, lo hacían un muy buen avión de guerra, pero también, en su configuración limpia, era muy superior al SA-16A desempeñándose en labores de búsqueda y rescate.

Su gran autonomía se lograba gracias a que poseía dos estanques interiores principales en las alas (325 galones), dos auxiliares externos bajo las alas (300 galones), además de sus flotadores que almacenaban 200 galones cada uno, lo que hacía un total de 1.625 galones. Además, cada motor poseía un sistema de retorno de gases de bencina el que permitía reintegrar  $\frac{3}{4}$  de galón por hora a cada estanque principal. El consumo estándar de estos aviones, calculado por la FACH era de 155 galones de gasolina 100/130 octanos por hora, sin embargo, volando a velocidad crucero y a unos 15.000 pies este consumo disminuía significativamente.

Como era lógico antes de la entrega de estos nuevos aparatos se efectuaron los respectivos cursos ASW, el primero de los cuales se realizó en la Base Naval de Key West (Florida) siendo los primeros graduados en esta especialidad los comandantes Beltrami y Maurín. Más tarde se efectuó un segundo curso en la Base Naval de San Diego (California) graduándose otros tripulantes.

En enero de 1963, los recién modernizados HU-16 ASW cumplieron un vuelo que tuvo gran cobertura de prensa y los dio a conocer al público General: el primer vuelo nocturno a la Antártica. En efecto, el Ministro de Defensa Nacional, Julio Pereira Larraín decidió conocer personalmente las bases antárticas, para lo cual se puso en movimiento una operación que incluía transporte aéreo y marítimo. Primero, el Ministro se trasladó en un avión de transporte de la Fuerza Aérea hasta Punta Arenas, donde se embarcó en el transporte “Angamos” de la Armada Nacional, que lo llevó al territorio antártico, aposentándose en la Base “Arturo Prat”. Al término de su recorrido, le correspondía a la Fuerza Aérea extraerlo por aire hasta Punta Arenas, para lo cual se dispusieron los Grumman N° 566 y 567. Sus tripulaciones estaban conformadas como sigue:

Avión	Grado	Nombre	Puesto
566	Comandante de Grupo	Enrique Maurín Costa	Piloto
	Capitán de Bandada	Iván Doren Lagos	Copiloto
	Teniente	Sergio Neale Acosta	Navegante
	Capitán de Bandada	Jorge de la Barrera Mardones	Ingeniero de Mantenimiento
	Sargento 1°	Leonardo Gómez Ruíz	Radioperador
	Sargento 1°	Alberto Quiroz Aguilera	Mecánico Jefe
	Sargento 2°	Juan Quezada Durán	Mecánico Hidráulico

Avión	Grado	Nombre	Puesto
567	Comandante de Escuadrilla	Augusto Pottstock Casanova	Piloto
	Capitán de Bandada	Héctor Osorio Vallejos	Copiloto
	Teniente	Pedro Bobadilla Peña	Navegante
	Sargento 1°	Héctor San Martín P.	Radioperador
	Sargento 1°	René Contreras Zepeda	Eléctrico
	Sargento 2°	René Morales Basáez	Mecánico Jefe
	Sargento 2°	Carlos Henríquez Utreras	Mecánico de Hélices

El 2 de febrero, a las diez de la mañana despegó desde Quintero la formación. A las 14:00 hicieron escala en Puerto Montt para reabastecerse de combustible y continuaron vuelo hasta Punta Arenas, donde arribaron a las 20:20 horas. Al día siguiente y una vez que el Comandante en Jefe institucional, que se encontraba en la Antártica dentro de la comitiva ministerial, dio la orden por radio, despegaron a las 20:20, la misma hora en que habían llegado el día anterior. La primera etapa del vuelo hasta Seno Almirantazgo se hizo a 5.000 pies con buenas condiciones meteorológicas y vuelo visual pero luego enfrentaron masas de nubes que los obligaron a volar

nocturno y por instrumentos el primer tercio del tramo. De allí en adelante ya no había ayudas a la navegación: el radiofaro de Ushuaia no salió al aire como se había solicitado y el de la Base “Presidente Aguirre Cerda” estaba en reparaciones en el continente. Corrigieron deriva unos 30 grados a la derecha y aun así llegaron a Isla Decepción con una pequeña desviación hacia la izquierda. Les ayudó mucho que la dotación argentina estaba operando un radiofaro de poca capacidad pero que el moderno instrumental con que habían sido modernizados los aviones, les permitió detectarlo a 60 millas de distancia.

En esa época del año los días se hacen cada vez más largos y las noches más cortas, por lo que la oscuridad nocturna se confundía con el amanecer cuando aterrizó primero el 566 a las 02:20 y luego el 567 a las 02:29 horas en Caleta Péndulo, en este histórico primer vuelo desde el continente, siendo recibidos con gran entusiasmo y orgullo por las dotaciones y autoridades que conformaban la comitiva ministerial, entre las cuales se encontraba el propio Comandante en Jefe, General del Aire Eduardo Iensen Francke para quien ese momento estaba cargado de significado. En efecto, además del natural orgullo por una misión de esta importancia cumplida con total efectividad por dos aeronaves de la Institución a su mando, no podía olvidar que él mismo había sido un pionero antártico cuando vivió más de un año como integrante de la dotación de la primera Base del Ejército de Chile, bautizada Base “General O’Higgins”. Eran los tiempos pioneros en 1947, en que la Armada había habilitado la Base “Capitán Prat”, el Teniente Arturo Parodi Alister había realizado el primer vuelo de un avión chileno en esas soledades y el Ejército se preparaba para levantar una segunda Base chilena en la Antártica. Fue precisamente en esta tarea que la Institución lo comisionó como integrante de su dotación, para recoger toda la experiencia posible de las condiciones, necesidades y riesgos de establecer una Base, lo que fue muy valioso cuando la Fuerza Aérea estableció a su vez, la suya en Isla Decepción, donde ahora se encontraba.

Cumplido el objetivo que lo había llevado a la Antártica, el Ministro realizó su viaje de regreso a Punta Arenas a bordo de uno de los Grumman, acompañado de las autoridades que conformaban su comitiva, cumpliéndose así el objetivo de la presencia de estos aviones: realizar el primer cruce nocturno hacia nuestras Bases antárticas y transportar al regreso al Ministro de Defensa, quien, entrevistado por la prensa en Santiago, declaró entre otros conceptos :

*Este viaje realizado por los aviones Grumman es una experiencia totalmente nueva, ya que las visitas oficiales hechas anteriormente fueron hechas por vía marítima. En cinco horas y media de un vuelo totalmente normal, cubrimos la distancia que separa la Antártica chilena de Punta Arenas. Y esto tiene además, otro significado que considero mucho más trascendente. El vuelo abrió las perspectivas de construir cerca de una de las Bases, un aeródromo que podría ser escala obligada en los itinerarios de las Compañías Aéreas entre Sudamérica, Australia y Nueva Zelanda, con una ruta más corta de la que se piensa hacer por Isla de Pascua.*

Sin saberlo el Ministro, en el horizonte del tiempo y diecisiete años más adelante, se perfilaba la silueta del Aeródromo “Teniente Rodolfo Marsh” y de la Base “Presidente Frei” de la Fuerza Aérea de Chile.



El Grumman HU-16B/ASW No. 568, amarizando en la bahía de Quintero. Al fondo se puede ver la zona de Loncura. Fuente: FACH.

Durante 1963, la FACH recibió otros tres Albatross similares a los anteriores (ASW) y con idéntico esquema de colores, los cuales fueron numerados 569 (51-014), 570 (51-024) y 571 (51-7191). Además, ese año, por primera vez, los Albatross antisubmarinos participaron en la cuarta versión de la operación UNITAS. Luego, en octubre de 1963, parte de las tripulaciones que participaron en estos ejercicios combinados debieron trasladarse a Perú, con la finalidad de asistir a la crítica final de estas maniobras. La delegación estuvo constituida por el Coronel de Aviación Edilio del Campo Thorud, los Comandantes de Grupo Enrique Maurín Costa, Jorge Vega Penjean, los Capitanes Héctor Osorio Vargas, Roberto Stange Bahner, Sergio Doren Lagos, y el Teniente Gastón Martínez García.



El Grumman HU-16B/ASW No. 569, realizando un patrullaje en el Océano Pacífico. Este anfíbio corresponde a la segunda partida arribada a Chile en 1963. (FACH)

Dado el completo éxito que se había tenido con el vuelo ministerial a comienzos de ese año, en diciembre de 1963 se cumplió otro hito relevante en la historia institucional: dos aviones Grumman, los números 569 y 571 realizaron el vuelo a la Base “Pedro Aguirre Cerda (PAC)” de la Fuerza Aérea y efectuaron el relevo de las dotaciones, todo en un solo día. Las tripulaciones de este notable vuelo fueron las siguientes:

Avión	Grado	Nombre	Puesto
569	Coronel de Aviación	Edilio del Campo Thoroud	Piloto
	Capitán de Bandada	Ramón Vergara Ulloa	Copiloto
	Teniente	Pedro Bobadilla Peña	Navegante
	Teniente	Gerardo César Sanhueza	Oficial Auxiliar Técnico
	Sargento 1º	Daniel Zamora Molina	Radioperador
	Sargento 1º	Oscar Cisternas Ureta	Mecánico
	Sargento 2º	Luis Muñoz Opazo	Mecánico
Sargento 2º	Juan Ponce Basáez	Enfermero	

Avión	Grado	Nombre	Puesto
571	Comandante de Grupo	Jorge Vega Penjean	Piloto
	Capitán de Bandada	Héctor Osorio Vallejos	Copiloto
	Teniente	Gastón Martínez González	Navegante
	Capitán de Bandada	Andrés Pacheco L.	Pasajero
	Capitán de Bandada	Guillermo Sandoval S.	Pasajero
	Sargento 1º	Gustavo Romero Martínez	Mecánico



A principios de noviembre de 1965 se realizaron en la zona de Cerro Moreno los ejercicios anuales finales de la FACH con la participación de todas las unidades operativas. En dicha oportunidad cinco Albatross ASW realizaron ejercicios de interceptación de aeronaves, además de participar en un ataque simulado en el polígono de la base haciendo uso de cohetes HVAR. Terminados estos ejercicios y producto de la denominada “Crisis de Laguna del Desierto” fueron enviados dos Albatross a la zona austral y el resto de los aviones permaneció en alerta máxima en Quintero hasta que se superó este grave suceso.

El 17 de febrero de 1967 tres Albatross (568, 569 y 570) se internaron en el continente antártico hasta el paralelo 71. La agrupación estuvo al mando del Comandante de Grupo Edgardo Vera Maldonado, secundado por el Comandante Sergio Linares Urzúa más los Capitanes Ramón Vergara Ulloa, Guillermo Palacios Aguirre y Carlos Lamilla Cornejo. A cargo del mantenimiento de los anfibios se desempeñaron, entre otros, el Comandante (I) Carlos Díaz Parada y los sargentos 2° Osvaldo Alvarado F. y José Moyano G. El vuelo se inició en Quintero teniendo como primera escala Punta Arenas, donde las tripulaciones esperaron las condiciones meteorológicas adecuadas para despegar hacia la base “Presidente Aguirre Cerda” ubicada en la isla Decepción. Desde esa lejana posesión se inició a las 12:45 horas el vuelo que culminaría a las 16:00 horas con los primeros aviones FACH sobrevolando el área polar antártica. Esta misión consistía en realizar vuelos de reconocimiento desde la citada base hacia el sur, con el fin de ubicar un lugar donde establecer una base aérea con pista de hielo, para en el futuro continuar las operaciones hacia el polo.

Isla Decepción fotografiada por la tripulación del HU-16B No.570, durante el viaje al círculo polar, en febrero de 1967. (Colección José Moyano G.)



Un pingüino da la bienvenida a las tripulaciones del Grupo de Aviación No. 2. Finalmente sería adoptado temporalmente por sus amigos humanos, con quienes se tomó varias fotografías. (Colección José Moyano G.)





Un Grumman HU-16B/ASW del Grupo de Aviación No. 2 logra detectar y “hundir” al submarino de la Armada de Chile SS-20 “Thomson”, durante ejercicios de la Operación UNITAS a fines de los años 1970. (Colección Patricio Ríos P.)

En 1971, durante inspecciones realizadas a los Albatross, todos presentaron diversos grados de corrosión en el centroplano y en las uniones de amarra (fittigs) del ala con la extensión del centroplano. Por esta razón y al no existir en nuestro país las capacidades para realizar inspecciones IRAN a estos aviones, fue necesario enviarlos a Estados Unidos. Ciñéndose al programa de mantenimiento de depósito, los seis aviones ASW debieron ser sometidos a revisiones tanto a los fuselajes, las alas, como a todos sus sistemas en general siendo enviados a partir del 1 de marzo de 1972 a la fábrica Grumman con intervalos de tres meses. Como novedad, regresaron con un nuevo esquema de pintura usado en esa época en Vietnam y que era un azul marino petróleo sobre un blanco, colores que se dividían por un límite dentado, además en su timón de dirección la estrella era mucho más pequeña que lo habitual, lo mismo aconteció con las matrículas que también eran muy diminutas. Durante ese año 1972, los Albatross volaron solamente 969 horas de un total programado de 1.930, debido a las razones antes señaladas.



Uno de los Grumman HU-16B/ASW del Grupo de Aviación No. 2 recién salido de su inspección en la fábrica Grumman, con su nuevo y particular esquema de pintura, 1972. (Colección José Moyano G.)

El 8 de marzo de 1972 y según el decreto supremo N° 7 A, se autorizó la compra a la empresa Grumman Aerospace Corp., en forma paralela al plan de adquisiciones, de tres anfíbios Albatross HU-16B versión CSR-110. El primer avión matriculado 572 (60-9301) fue probado durante los meses de enero y febrero de 1973 en las instalaciones de la Grumman (Stuart Florida) por el Comandante de Escuadrilla Carlos Carrasco Marchant acompañado por el piloto de pruebas W. Beddell, vuelos en los cuales se le detectaron numerosas fallas. Una vez superadas las discrepancias, el 10 de febrero el 572 inició su viaje al país. En los meses posteriores fueron entregados los Albatross números 573 (60-9303) y 574 (60-9310), este último debió realizar un aterrizaje de emergencia luego de despegar de Stuart debido a una falla de motor.

El Grumman CSR-110 No. 574, operando en forma conjunta con un HU-16B/ASW. Se pueden observar las diferencias entre los aviones, la nariz, las nacelas de los motores y los esquemas de pintura. (MNAE)



Los nuevos aviones habían pertenecido a la Fuerza Aérea Canadiense (RCAF) la cual los denominó CSR-110 cuando los adquirió en 1960, eran trifibios, o sea poseían los sistemas para portar esquís tanto en flotadores como en la quilla. También sus equipos electrónicos eran diferentes a los usados por los HU-16B/ASW en servicio en Chile. Como ejemplo, poseían un ADF ARN-6, un Glide Slope ARN-5, existiendo también algunas diferencias en los equipos de comunicaciones e interfonía. Además, estaban potenciados por motores R-1820-82 de 1.525 HP (100 HP más que los R-1820-76) los que eran fácilmente reconocibles a la distancia, puesto que poseían nacelas más anchas además de la inconfundible toma de aire en la parte superior.

El Grumman HU-16B/ASW No. 571, preparándose para realizar el desprendimiento desde la formación para iniciar el aterrizaje en la Base Aérea de Quintero, a mediados de los 1970, después de haber participado en un desfile aéreo. (Colección Patricio Ríos P.)



Como su nomenclatura bien dice (HU-16B/SAR), estos aviones no contaban con elementos para la guerra antisubmarina, razón por la cual fueron destinados a la instrucción de tripulaciones, búsqueda y salvamento y al reconocimiento aeromarítimo. A pesar de sus limitaciones y de su largo tiempo de servicios en el Escuadrón de Transporte y Rescate Canadiense N° 442 (6.000 horas promedio), estos aviones dieron al Grupo N° 2 un gran desahogo puesto que, si bien es cierto, en esa época esta unidad contaba con seis Albatross HU-16B/ASW (566, 567, 568, 569, 570 y 571) no había en promedio más de tres en la línea de vuelo, ya que el resto se encontraba ya fuera en la rotativa de mantenimiento o en el Ala de Mantenimiento. Como dato ilustrativo, cada inspección fase requería de 15 días hábiles de trabajos en dique, y el Ala N° 2 poseía solamente dos de estos grupos de trabajo, lo que, sumado a la falta de repuestos en forma oportuna, hacían prácticamente imposible mantener en la línea de vuelo la cantidad de aviones requerida por el Comando de Unidades. Además, el costo operacional de vuelo de estos anfibiaos (ASW) era elevadísimo; el cálculo del valor horario de esa época indicaba que los Albatross resultaban casi el doble de caros que un cuatrimotor DC-6B y en comparación con los modernos Hunter, el costo de volar un Albatross alcanzaba al 80% del valor del reactor.

Paralelo a esta nueva incorporación de aviones al inventario del grupo N° 2, el Alto Mando dentro de su programa de mejoramiento de instalaciones que se estaba planificando a mediados de 1973, contempló en algún momento la permuta de la base aérea de Quintero por los terrenos en donde se construiría la futura base aérea de Santo Domingo, de esta manera la histórica base se convertiría en puerto auxiliar de Valparaíso. Si lo anterior se concretaba, el grupo N° 2 junto a sus Albatross se trasladarían a esa nueva base y operarían junto al Grupo N° 7, situación que como es sabido no se realizó.

A mediados de 1977 se produjo una segunda alerta estructural en los Albatross, razón por la cual se efectuaron inspecciones ultrasónicas a las alas y centroplano. Estos análisis efectuados en el Ala de Mantenimiento arrojaron como resultado que los aviones presentaban corrosiones intergranulares en diversas estaciones.

El 4 de septiembre de 1977 ocurrió un hecho desgraciado. Ese día el Albatross 571 se precipitó a tierra en el Cerro Moreno, del cual toma su nombre la Base, luego de haber participado en maniobras UNITAS, falleciendo sus seis tripulantes en el lugar: piloto Teniente Patricio de Andraca R., copiloto Teniente Patricio Yáñez Parra, navegante Teniente Raúl Castillo P., ingeniero de vuelo Suboficial Osvaldo Alvarado F., radioperador Cabo 1° Hernán González Z. y mecánico Cabo 2° José Gallardo. Ese día, el Teniente Andraca volaba como número del avión líder tripulado por el Comandante Fernando Roca Meroz y luego de largas horas de patrullajes y ejercicios que terminaron en el ocaso de ese día, los aviones debían regresar a su momentánea base en Cerro Moreno.

Los restos de los tripulantes del Albatross No. 571 fueron trasladados desde la Base Aérea Cerro Moreno a Quintero en aviones Beechcraft 99-A del Grupo de Aviación No. 11. (Colección René Morales B.)



En diciembre de 1977 nuevamente se detectó corrosión en los Albatross. Esta vez el anfíbio CSR-110 N° 572 las presentaba en el centroplano y en el área del Jack Pad izquierdo. Además de estos graves síntomas se observaron corrosiones intergranulares en los aviones 567, 568, 570 y 573. Para el caso del 572, este aparato ya acumulaba un total de 7.672 horas de vuelo (era el más vetusto) y se encontraba fuera de la rotativa, igual que sus gemelos 573 y 574, por tener pendientes variados ítems de reparación. La vida de fatiga (útil) de un Albatross era de 8.500 horas-célula, por lo tanto, para el caso del 572, que se dejó fuera de vuelo, era completamente antieconómico efectuarle cualquier reparación mayor, por lo que fue propuesto para su baja. Con respecto a los aviones 573 y 574 que acumulaban 6.398 y 6.583 horas de vuelo respectivamente, la comisión del Ala de Mantenimiento sugirió realizarles inspecciones no destructivas (NDI). Como resultado de estos problemas, el año 1977 los Albatross volaron solamente un total de 725 horas.

El 5 de enero de 1978 esta misma Comisión dio la instrucción de restringir los amarizajes de los Albatross, debido a que estas maniobras aceleraban los procesos de corrosión por fatiga, producto de los esfuerzos estructurales que se producían en esta operación. La suerte ya estaba echada para los nobles anfíbios, por esta razón el 18 de enero la Dirección de Operaciones inició un programa de trabajo para determinar el tipo de aparato que reemplazaría al HU-16B/ASW.

Durante la grave crisis de ese año con Argentina, uno de los Albatross ASW fue enviado al Teatro de Operaciones Austral (TOA). En dicha zona se mantuvo siempre alerta y sus pocos patrullajes entregaron vital información a ese comando. El resto de los aviones se mantuvo en

Quintero, en cuya línea de vuelo estuvieron casi todos preparados con armamento y tripulaciones de combate completas. Para mediados de año el estado operativo del Grupo N° 2 entró definitivamente en crisis; solamente el 25% de los ítems críticos de repuestos era satisfecho y para colmo después de cada vuelo, de los pocos que se efectuaban, surgía generalmente alguna discrepancia. Por este motivo los dos aparatos ASW que se mantenían en la línea lo hacían con vuelo restringido. Junto a lo anterior los motores que supuestamente tenían una vida útil teórica de 1.100 horas, fallaban en promedio a las 400 horas, agravando aún más la operatividad del grupo. Por esta razón, en esta época se comenzó a realizar el proceso de transformación de los motores R-1820-76B, para estandarizarlos en R-1820-76A, labor que significaba realizar la modificación de la biela madre, los descansos, etc. Si bien es cierto que con estos cambios se consiguió mejorar el funcionamiento de los motores, la verdad era que los aparatos necesitaban el cambio de la viga principal, elemento que en esa fecha ya no se fabricaba y por ser difícil de conseguir por otras instancias, es que técnicamente ya no había posibilidades de operar con normalidad estos anfibios.

Sin embargo, una luz de esperanzas surgió el 12 de septiembre de 1978 cuando la empresa VOLPAR Inc., presentó a la FACH una proposición de conversión de los Albatross. El programa contemplaba el reemplazo de los motores R-1820 por dos turbinas Garret TPE 331, modificación del centroplano y la modernización de los equipos de comunicaciones y navegación. Aparentemente el alto costo de estas modificaciones y las nuevas estrategias de guerra que habían variado desde aquel año 1962, determinaron no realizar estas conversiones.

Consecuente con esto, el 21 de septiembre de 1978 se ordenó la baja del Albatross CSR-110 N° 572, luego el 10 de noviembre se repitió el trámite, esta vez le correspondió al Albatross HU-16B/ASW N° 568, para terminar el año, el 28 de diciembre con la baja del HU-16B/ASW N° 570. Ese año 1978 los Albatross volaron un total de 1.098,6 horas, pero la gran mayoría de estas las efectuaron los aviones ASW.

El 27 de julio de 1979, se realizó el último vuelo de rutina de un Albatross, en esa oportunidad la misión consistió en 1,7 horas de mantención de eficiencia a un piloto. A partir de esa fecha todos los aviones fueron dejados fuera de vuelo y se inició el trámite para su retiro definitivo de la institución.

En octubre de 1979 se efectuó en Quintero una ceremonia para despedir a estos nobles anfibios. En la ocasión y luego de leerse el correspondiente decreto que ordenaba el receso del grupo N° 2, los Albatross 566, 567, 569, 570, y 573 despegaron realizando una espectacular pasada a baja altura sobre la base, luego se reagruparon a la altura de Maitencillo para efectuar el último sobrevuelo sobre pañuelos agitándose, gorras al aire y brazos en actitud de despedida. En Quintero quedaban las caras tristes, mientras los aviones cuyos motores parecían rugir más que de costumbre, se orientaban rumbo a la capital, lugar en el cual repetirían este bello espectáculo. Luego fueron dejados en el Comando Logístico, hasta que se dispuso la transferencia del 570 al Museo Aeronáutico de Chile, donde actualmente es exhibido en sus jardines.

Una de las últimas generaciones de pilotos, navegantes, especialistas de guerra anti-submarina, de guerra electrónica y tripulantes de Grumman, retratados delante de un HU-16B/ASW con el último esquema de pintura, que obviamente no permite su identificación. (Colección José Moyano G.)



El Albatross 566, que disponía de 46,4 horas remanentes, fue entregado en vuelo a la Confederated Air Force (CAF) el 26 de octubre de 1979, siendo recepcionado por el Coronel Arthur E. Mckinley y los señores Jim Cooney y Jack Skipper, quienes con antelación habían inscrito este aparato en los Estados Unidos obteniendo la matrícula N8064N, numeral con el cual este avión voló al país del norte asistido por un piloto y un mecánico chilenos. El resto de los aviones fue vendido a empresas extranjeras de Estados Unidos y Malasia, las que los repotenciaron transformándolos aparentemente en aviones de pasajeros.

La insignia del Ala N° 2 que llevaron por muchos años los aviones ASW, fue ideada por el escribiente Sargento Juvenal Moreno y consistía en un estilizado cisne negro (en forma de número dos) de pico rojo y cabeza blanca, que volaba sobre un mar verde. En tanto que la insignia del grupo N° 2 en la era de los Albatross ASW, fue desarrollada por el mecánico Sargento 1° Alberto Quiroz A., quien se inspiró en la antigua insignia que llevaban los primeros botes voladores Catalina de la Escuadrilla de Exploración promediando 1949 y que consistía en un pelícano con un pez en el pico, con su gorro de vuelo volando sobre el mar, y con el lema “siempre cabe uno más”.

El Sargento Quiroz eliminó el pez, agregó un diminuto submarino y en la parte superior puso las iniciales ASW. Años más tarde, el Coronel Eduardo Sepúlveda Medel, nuevamente modificó esta insignia, esta vez le puso al pelícano un casco de vuelo blanco, un chaleco salvavidas rojo y sobre el mar verde, un submarino más grande al lado de las siglas ASW.



Insignia usada por los aviones Grumman a partir de los años 1960, diseñada por el Sargento 1° Alberto Quiroz A. (Julio Arróspide R.)



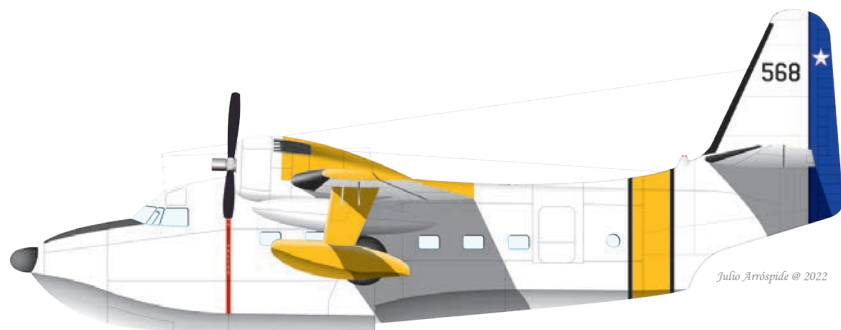
Insignia usada por los aviones Grumman a partir de 1964, diseñada por el Coronel Eduardo Sepúlveda M. (Julio Arróspide R.)



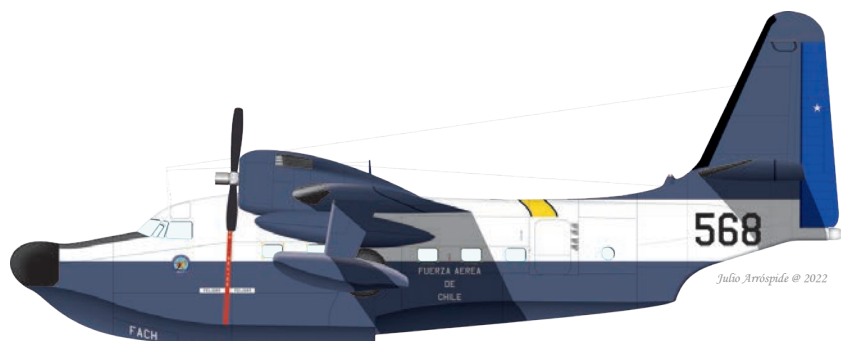
Un HU-16B/ASW del Grupo de Aviación No. 2, amarizado en la bahía Cumberland en enero de 1979, durante un vuelo de apoyo a otro Grumman que tuvo problemas de mantenimiento de sus motores. (Colección Jaime Alarcón P)

### Grumman Albatross de la Fuerza Aérea de Chile

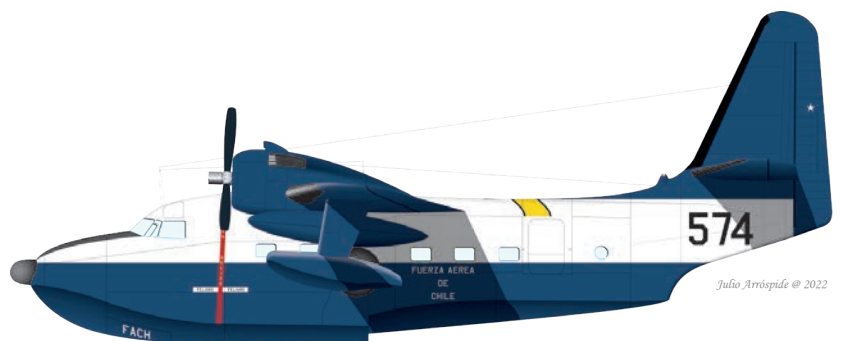
Grumman SA-16A Albatross N° 568, Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Quintero, 1960.



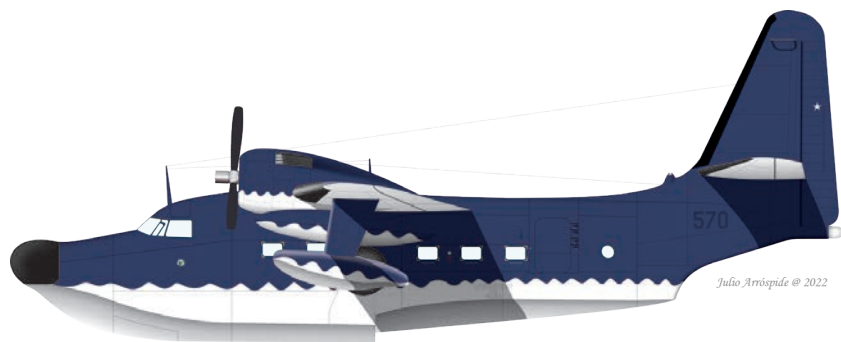
Grumman HU-16B/AWS Albatross N° 568, Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Quintero, 1965.



Grumman CRS-110 Albatross N° 574, Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Quintero, 1973.



Grumman HU-16B/AWS Albatross N° 570, Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Quintero, 1975.





## 7. Inicios y proyección de Mataveri.

Habiéndose logrado por primera vez el enlace aéreo entre el continente y la Isla de Pascua, con el histórico vuelo del “Manu-tara” en 1951 y ante las eventuales conexiones que se visualizaban hacia Australia y Oceanía en general, surgió naturalmente la inquietud por dotar a la Isla con un aeródromo terrestre en forma, que con el debido tiempo pudiera convertirse en un aeropuerto. Se recordará que un aeródromo es todo recinto que permite la operación habitual de aeronaves, en tanto que un aeropuerto es igualmente un aeródromo pero que está habilitado para procesar tráfico internacional, vale decir, cuenta con servicios de Aduana, SAG y Policía Internacional. Por otra parte, se planteaba un aeródromo terrestre para atenuar los riesgos que presenta la operación acuática de la cual, sin ir más lejos, había recuerdo en la Isla con el fallido regreso del “Manu-tara”. No se trataba, sin embargo, de

descartar per se esta última, ya que según las circunstancias podía ser una opción sumamente válida. De hecho, la Fuerza Aérea había emprendido la conquista de los cielos australes hasta Magallanes durante las décadas de los 30’s y los 40’s, fundamentalmente con aviones anfibios ya que la morfografía del territorio desde Puerto Montt al sur prácticamente hacía casi inalcanzable con los medios de la época la habilitación de aeródromos terrestres. Ante una emergencia en vuelo, siempre estaba la posibilidad de amarizar en la abundante superficie marítima, tal como lo había hecho tempranamente el Comandante Merino Benítez en Ancón sin Salida, durante su pionero vuelo a Punta Arenas, en enero de 1931.

Se imponía ahora dar los primeros pasos, para concretar este anhelo de una sólida pista en tierra en Rapa Nui. Al finalizar 1953, el transporte “Presidente Pinto” de la Armada, zarpó llevando a bordo una comisión de la Dirección del Tránsito Aéreo presidida por el recién ascendido Comandante de Escuadrilla Roberto Parragué e integrada por los topógrafos Alejandro Fornés y Eduardo Piffaut, el constructor civil Héctor García, el Soldado albañil Héctor Recalde y el alarife Juan Mardones, para hacer el levantamiento topográfico necesario. Viajaban también, el Ingeniero Electrónico Jorge Bernain, el Sargento técnico electrónico, Luis Muñoz y el meteorólogo Neftalí Pallero premunidos de todo lo necesario para instalar una radioestación y una estación meteorológica, además del Sargento radiotelegrafista Ignacio Valdés, su cónyuge Inés Godoy Silva, el Soldado radiotelegrafista Samuel Jorge Silva y el Soldado mecánico Juan Rapa Hango, de la Dirección de Tránsito Aéreo, quienes constituían la primera dotación aeronáutica que permanecería en la isla .

La carencia de un puerto convirtió la descarga en una odisea ya que las condiciones meteorológicas obligaron al “Pinto” a ir cambiando de fondeadero según rotaba el viento, dejando la carga repartida en Hanga Piko, Vinapu, La Perouse y Hanga Piko, lo que retardó considerablemente el trabajo de la comisión que debió concentrar sus esfuerzos en el traslado de los bultos, sin contar con los medios adecuados. Tan pronto arribó el buque se acercó Pedro Paoa Duttrou-Bornier para ofrecer sus servicios voluntarios de cooperación, siendo contratados para las faenas de descarga Pedro Huki, Mario Tuki, Orlando Paoa y Benito Rapahango.

Sin embargo, los diez días que permaneció el buque en la isla, no bastaron para concluir la tarea. Según testimonio del Sargento Valdés:



*Tan pronto se terminó la descarga del "Pinto", su Comandante dispuso el zarpe y la Comisión Instaladora FACH, debió regresar al continente sin haber logrado su cometido. Estaba dispuesto por el señor Director de Aeronáutica, que una vez realizada las tareas por la Comisión Instaladora FACH, el Comandante Señor Parragué me haría entrega de las "Llaves del Aeródromo" en una sencilla ceremonia. No fue posible realizarla, simplemente porque nada quedaba construido. La mayor parte de la "carga FACH" quedaba dispersa entre Hanga Piko, Vinapú y La Perousse. Las "Llaves del aeródromo" me las entregó el Comandante Señor Parragué en el muelle de Hanga Piko, segundos antes de embarcarse en el Pinto, para regresar al Continente.*

Aun así, se logró el traslado de una parte de los bultos a Mataverí, se demarcó el eje de la pista y los límites del predio asignado al aeropuerto y se hicieron los cimientos de la primera casa de la FACH en la isla, para la que se usó cemento, ripio y arena llevada desde el continente, en uno de cuyos vértices fue colocada una botella conteniendo el siguiente manuscrito:

*República de Chile*

*Rapa Nui*

*Fuerza Aérea de Chile*

*Acta de Inauguración*

*En Mataverí, a veinte días del mes de Enero de mil novecientos cincuenta y cuatro, la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile, presidida por el Sr. Cde. de Escuadrilla, Roberto Parragué, dio comienzo a la construcción definitiva del aeródromo de la Base, colocándose con esta fecha la primera piedra de sus instalaciones. Presenciaron como invitados de honor las siguientes personas:*

*Inspector Visitador de Intendencias y*

*Gobernaciones:*

*Benjamín Subercaseaux Z.*

*Honorable Senador y*

*Miembro de la Comisión de Def. Nac.:*

*Raúl Ampuero A.*

*Director de auxilio Social:*

*Ezequiel del Solar*

*Cde. del Transporte Pinto:*

*Capitán de Navío Alberto Kabn W.*

*Alcalde de Pascua:*

*Pedro Atán*

*Directora de la Escuela:*

*María Antonia Pflugbeil*

*Pte. de la Soc. de Amigos de Pascua "Valpo":*

*Humberto Molina L.*

*Capitán de Corbeta Cirujano:*

*Dr. Juan Marín*

*Párroco de la Isla:*

*Rvdo. Sebastián Englert*

*Jefe del Leprosario y Hospital Naval:*

*Doctor Darío Verdugo*

*Capitán de Navío Cirujano:*

*Dr. Ottmar Wilhelm*

*Integrando la Comisión de la Fuerza Aérea de Chile el siguiente personal técnico:*

*Sr. Alejandro Fornés U.*

*Topógrafo*

*Sr. Héctor García Noël*

*Técnico construcciones*

*Sr. Eduardo Piffaut*

*Ayudante Topógrafo*

*Soldado Héctor Recalde Flores*

*Soldado Luis Mardones*

*Roberto Parragué Singer*

*Cde de Esc.*

La colocación de la primera piedra del "Aeródromo del Manu-tara", como se le llamó inicialmente, aquel 20 de enero de 1954 (exactamente tres años después de su aterrizaje), marcó el inicio de una ardua labor de Ignacio Valdés y Juan Edmunds Rapahango, auxiliados desinteresadamente por el "Viejo Simón", como cariñosamente apodaban a Pedro Paoa. Justo al cumplirse el tercer aniversario del vuelo del Manutara, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, recibía el radiograma desde la isla, enviado por el Comandante Parragué, por el cual daba cuenta que, junto con celebrarse el aniversario de ese primer vuelo a Pascua, se había efectuado la ceremonia de colocación de la primera piedra de la casa-estación en el aeródromo de Mataverí.

Durante un tiempo, el Sargento y su esposa fueron acogidos en su casa por Alberto Hotus y su esposa Alicia, para luego trasladarse a una casa a medio construir en Mataveri, facilitada por Jorge Edmunds Rapahango, hermano de Juan, para ser usada como bodega. Para el traslado de la carga, se contó con la buena disposición de Eugenio Tuki que facilitó una yunta de bueyes y de una carreta facilitada los fines de semana por la Estación Agrícola Experimental Vaitea. A continuación vino el despeje de piedras de la pista y el terreno asignado a las construcciones, levantar la primera casa, la sala de motores e instalar el grupo electrógeno, el patio de antenas e instalar los instrumentos meteorológicos y los equipos de radio para finalmente en septiembre poner en servicio la radioestación y la estación meteorológica, culminando ese año con el traslado del Capitán meteorólogo Gustavo Hameau Uribe, a cargo del aeródromo y del Sargento Radiotelegrafista Sergio Lara Díaz. Junto con ellos llegaron un Jeep, los materiales para levantar la segunda casa prefabricada, víveres, herramientas, combustible y repuestos de todo tipo.

Casi en forma paralela, en enero de 1955 se efectuó en París, una conferencia internacional para tratar los asuntos y problemas de Oceanía, tales como el transporte y comunicaciones hacia y desde Sudamérica, en la que representantes de Francia, Holanda, Gran Bretaña y Japón firmaron una declaración solicitándole a Chile, que se pronunciara si estaba dispuesto a abrir Rapa Nui al tráfico aéreo internacional ya que, atendida la autonomía de los aviones de aquella época, era indispensable contar con un aeropuerto en ella.

En su respuesta, la Cancillería señaló que ese mismo año se iniciaría la construcción del aeropuerto y sus instalaciones asociadas que harían posible el tráfico aéreo en el Pacífico Sur – Austral, para lo que el Ministerio de Obras Públicas ya contaba con un anteproyecto. En efecto, en abril se creó una nueva comisión gubernamental para la construcción del aeródromo presidida por el Comandante Parragué e integrada por el topógrafo Fornés, la que contaba con la asesoría de los expertos de la misión de la Civil Aeronautics Administration (CAA) a Chile, George Clark y Carl A. Posey. Entusiasmado con esta nueva responsabilidad, promediando el año el diligente oficial entregó a la superioridad de la FACH el proyecto “Servicio aéreo anfibio para atender la zona de los lagos y canales del sur y las islas de Juan Fernández y Rapa Nui” proponiendo el empleo de anfibios Grumman SA-16A “Albatros”.

Como factor de presión adicional, ese año visitó Santiago el Capitán P. G. Taylor, con la misión concreta de gestionar directamente el establecimiento de la ruta Chile – Pascua – Tahití - Nueva Zelanda – Australia en representación de la South Pacific Air Lines, una aerolínea norteamericana que había sido autorizada por la CAA para operar entre las islas del Pacífico Sur, con botes voladores Short Solent, de cuatro motores y 1.800 millas de alcance, hasta la isla Mangareva, distante 1400 millas de Rapa Nui, en cuyas costas estos aviones no podían operar por las condiciones del mar, por lo que se necesitaba un aeropuerto para la prolongación de la ruta hasta Santiago. Taylor estimaba que la duración del viaje no superaría las 30 horas de vuelo, con lo que Chile se convertiría en la puerta de entrada de los viajeros de Australia, Asia y Oceanía y la ruta obligada de paso en sentido inverso. Al respecto, el General de la Fuerza Aérea y Ministro de OO. PP. Alejandro Schwerter G., le señaló que se habían sostenido conversaciones con la OACI y que se estaba en tratativas con Francia, Gran Bretaña, Holanda, Nueva Zelanda y Australia para financiar la construcción de un aeropuerto clase A, con dos pistas paralelas, asfaltadas y de 2.600 metros de longitud.

Como consecuencia de lo anterior, el ministro de Defensa dispuso a fines de 1955, que la FACH enviase a Parragué, acompañado por el topógrafo Alejandro Fornés U., George Clark, Jefe de la Misión Aérea Norteamericana y al especialista en aeródromos de la Misión, Carl A. Posey, para analizar la posibilidad de pavimentar Mataveri. Constataron que el trabajo de estabilizar el terreno volcánico, antes de poder aplicar algún tipo de pavimento sobre la pista, requería de material pétreo no disponible en la isla, lo que imponía una seria limitación logística y aumentaba considerablemente los costos, por lo que se comenzó a considerar la necesidad de solicitar ayuda externa para poder proseguir con las obras. Además, la comisión estudió el emplazamiento de las futuras radioayudas que se pensaba instalar, ya que, desde la perspectiva de la Guerra Fría, la necesidad y urgencia de la construcción del aeropuerto en Rapa Nui debía ser analizado ya no solo como una escala obligada en una ruta aerocomercial, sino también como la única plataforma disponible para la vigilancia del Pacífico sudoriental, la que además pertenecía a un integrante del bloque occidental, como era el caso de Chile.

La ruta aérea transpacífica era una idea que despertaba las más variadas expectativas, incluyendo la posibilidad de trazar una ruta directa desde Punta Arenas, cuyo nuevo aeropuerto estaba por ser inaugurado. En efecto, la inauguración del aeropuerto austral, en mayo de 1956, coincidió con el inicio de los vuelos de la Canadian Pacific Airlines, entre Vancouver y Santiago, ocasión en la que sus altos ejecutivos Grant W. McConache, Hugo B. Main y Germán Fernández Concha, viajaron a Santiago aprovechando de sostener conversaciones con el gobierno para el establecimiento de un servicio transpolar desde Canadá o Australia y Nueva Zelanda, a través de la Antártida y Punta Arenas, consiguiendo el respaldo del Presidente Ibáñez para el proyecto que, señalaban los ejecutivos de la aerolínea, beneficiaría a Chile por el caudal de turistas provenientes del Oriente y con el incremento del intercambio comercial. Los vuelos entre Auckland, y el recién inaugurado aeropuerto en Chabunco, tendrían una duración de 14 horas con cuádrimotors turbo propulsados, “Bristol Britania”, cuyo radio de acción era de 6.000 millas, faltando los estudios de la meteorología antártica que se llevarían a cabo durante el Año Geofísico Internacional – IGY, programado para 1957, para una evaluación definitiva.

El Año Geofísico Internacional – IGY fue un evento que, entre julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958, reunió a más de 30.000 científicos de 66 países en torno a las ciencias de la Tierra en un esfuerzo internacional sin precedentes. Durante su preparación, la Fuerza Aérea convino con la USAF, la instalación de estaciones de globos sonda en las bases aéreas de Antofagasta, Quintero, Puerto Montt y Punta Arenas además de Juan Fernández y Rapa Nui, y la instalación de una estación meteorológica y su incorporación a la red de estaciones meteorológicas antárticas y nacionales en la nueva Base Antártica “Presidente Pedro Aguirre Cerda”, ubicada en la caleta Péndulo de la isla Decepción. En ella había amarizado el 28 de diciembre de 1955 el OA-10A Catalina N° 406, “Skua”, del Grupo N° 2, como se relató anteriormente.

Por su parte, el Instituto Hidrográfico de la Armada propuso llevar a cabo estudios oceanográficos en varios puntos del litoral, incluyendo Rapa Nui y Juan Fernández, requiriéndose también la instalación de las estaciones oceanográficas correspondientes. Para ello la Scripps Institution of Oceanography de la Universidad de California, organizó la llamada “Downwind Expedition” con los buques oceanográficos Horizon y Spencer F. Baird que llevaron a cabo estudios geológicos y geofísicos en la isla, en Sala y Gómez y en Juan Fernández, al tiempo que la Dirección del Tránsito Aéreo instalaba durante 1957, una estación meteorológica en la isla Mocha a cargo del Soldado meteorólogo Jorge Guíñez Sanhueza.

Asimismo, dentro del programa de actividades, EEUU organizó una expedición al Pacífico Sur para estudiar el eclipse solar de 1958, para lo cual envió el buque USS “Point Defiance” al área de Rapa Nui, desde del cual se lanzaron 8 cohetes Nike-Asp de 8 metros de largo, que alcanzaron alturas del orden de los 240 kilómetros recogiendo información de valor científico, para lo que fue necesario instalar una estación rastreadora de los cohetes.

Como es de suponer, toda esta actividad implicó la llegada de científicos y técnicos norteamericanos para instalar y operar los equipos y sistemas necesarios, siendo muy posible que en las faenas de descarga, se haya utilizado algún helicóptero, ya que el USS Point Defiance contaba con uno, sin considerar otros buques de la marina norteamericana que debieron llevar todo tipo de pertrechos como casas para las estaciones y el personal, y vehículos y maquinaria para los movimientos de tierra necesarios para levantar las construcciones con los que se podría también mejorar considerablemente la pista.

Por entonces, el ahora Coronel Parragué estaba de regreso después de cumplir destinación como Agregado Aéreo en Australia en 1956 y parte de 1957, para hacerse cargo, el 23 de octubre de 1957, de la comandancia del Ala N° 2 asentada en Quintero, reviviendo sus deseos de regresar en vuelo a Rapa Nui. El 12 de diciembre de 1958, Día de la Aeronáutica Nacional, el personal de la unidad le hizo entrega simbólica del Manutara, que venía llegando del Ala de Mantenimiento tras haber sido totalmente remozado, luciendo ahora el N°560. De inmediato, con una voluntad inquebrantable, comenzó a planificar su regreso a la isla. De hecho, a mediados de enero de 1959 planteó su proyecto a su superior, el General Darío Bobadilla y este al General Diego Barros Ortiz, Comandante en Jefe de la FACH, quien lo rechazó por el riesgo que implicaba.

No obstante, aquello, Parragué siguió adelante con su proyecto. Debía correr contra el tiempo ya que había sido nombrado en la Jefatura del Comando de Instrucción de la FACH y debería entregar la base de Quintero en cualquier momento. Afortunadamente para sus propósitos, el 29 de enero se le presentó la oportunidad por encontrarse el transporte “Pinto” a medio camino hacia la isla, en el que previa y sigilosamente había embarcado combustible para el regreso, que le serviría de apoyo para las comunicaciones y la radionavegación. A las 16:23 de ese día abordó el Catalina 560 que, pese a su nueva pintura, lucía como antaño el nombre Manutara y despegó a Juan Fernández, en lo que dijo sería un vuelo rutinario de larga duración, confirmando después en vuelo, sus verdaderas intenciones, que se coronarían con un exitoso aterrizaje en Mataverí a las 9 de la mañana del 30 de enero.

Lo acompañaban en esta oportunidad el Capitán Jorge Larrañaga Caballero de copiloto, el navegante Subteniente Guillermo Palacios Aguirre, el ingeniero de vuelo Suboficial Mayor Agustín Azola Hinojosa, los mecánicos sargentos Roberto Aros Estay y Gustavo Romero Martínez, el ayudante de mecánico Sargento 2º Juan Navia N. y el radioperador Sargento 2º Juan Castro Duque. A las 07:56 horas del 5 de febrero el Manutara estaba de regreso, sano y salvo, siendo el segundo portador de una valija de correo aéreo desde Rapa Nui al continente. Pese al éxito del vuelo, al Coronel lo esperaba un sumario y la baja de la Fuerza Aérea por su acto de indisciplina, lo que como se verá más adelante, en ningún caso habría de significar su retiro de las rutas oceánicas.

Las limitaciones de Mataverí para aviones de mayor porte, eran una realidad, por lo demás muy similar a la de la Polinesia Francesa que contaba con un solo aeropuerto terrestre construido por las fuerzas norteamericanas en 1943, sobre el atolón coralífero Motu Mute en Bora Bora, a unos 250 kilómetros al oeste de Papeete. Este aeródromo recién sería abierto al tráfico comercial después de su reconstrucción en 1958, quedando apto para la operación de cuádrimotORES Douglas DC-7C a Los Angeles, vía Honolulu y a Noumea vía Nandi, vinculándose con Papeete y otras islas con anfíbios Catalina y Grumman Goose.

No conforme con este estado de cosas, el aviador y político francés Louis Castex, profundo conocedor de la Polinesia francesa, y que lucharía en los próximos años por la construcción de un aeropuerto internacional en Papeete, propuso en 1953 que Tahití fuera el centro de la ruta aérea entre Chile y Japón, Chile y Australia, y entre los EEUU. y Australia. Su porfiada campaña convertida en una política de Estado por Charles de Gaulle, de dotar a la Polinesia francesa de una red de aeródromos terrestres, rindió sus primeros frutos el 18 de octubre de 1960, al ser puesta en funciones la pista con el aterrizaje inaugural del Douglas DC-7 F-BIAQ, s/n 45367, de la aerolínea Transports Aériens Intercontinentaux – TAI, en el que casualmente viajaban dos pasajeros chilenos. La inauguración oficial del aeropuerto Faa’a y su respectiva terminal de pasajeros, cuya construcción y diseño estuvo a cargo del arquitecto franco chileno Cesar Copetta Gautier, hijo del pionero de la aviación chilena Félix Copetta Brossio, ocurrió el 5 de mayo de 1961.

Pocos meses después, el 2 de noviembre de 1961 la Air France reinició los vuelos entre París y Santiago con aviones Boeing 707-320 B, reviviendo la antigua ruta de Mermoz, de la que Louis Castex había sido jefe hasta su suspensión con el inicio de la 2ª Guerra Mundial. Por tal razón la compañía aérea lo invitó al viaje inaugural, ocasión que aprovechó Castex para sostener una reunión en el ministerio de Relaciones Exteriores, a la que asistieron el ministro, el subsecretario y autoridades aeronáuticas, en la que hizo ver la importancia de Rapa Nui para la apertura del Pacífico a la aviación, tras lo cual sería invitado por el gobierno a visitar la isla en septiembre de 1962, junto a una comisión técnica del Ministerio de Obras Públicas, y a dar su opinión acerca del mejor lugar para construir un aeropuerto. La conclusión a la que llegó es que se podía mejorar sustancialmente la rudimentaria pista de 1335 metros de longitud por 60 de ancho de Mataverí para dejarlo en condiciones ya que la otra posibilidad en Anakena, demandaba ingentes recursos económicos y materiales.

Las opiniones de Castex, aparte de confirmar las ideas de Parragué, de quien era su amigo, llegaron en los precisos momentos en que se estaba confeccionando el Plan General de Aeropuertos y Aeródromos y el Plan del Pequeño Aeródromo y de Radioayudas y Protección a la Navegación Aérea, con el que el gobierno del Presidente Jorge Alessandri afrontó la construcción

de una vasta red aeroportuaria nacional, ya que los sismos de mayo de 1960, que originaron un tsunami que golpeó duramente a la isla, había evidenciado su urgente necesidad. El plan en cuestión recogió esta y otras opiniones y consideró la construcción de un aeropuerto internacional en Rapa Nui, con “una pista básica de un largo mínimo de 2.550 metros, con un ancho mínimo de 45 metros y de una resistencia suficiente para soportar el tráfico de los grandes aviones modernos a retropropulsión”, dotado de equipos y sistemas de radioayudas, que permitieran su operación en cualquier condición meteorológica.

Pero al igual que Castex, Parragué mantenía una solitaria e incomprendida lucha por el pronto establecimiento de una vinculación aérea permanente con Rapa Nui y la apertura de la ruta entre Sudamérica y Oceanía, sin encontrar los respaldos políticos ni económicos necesarios, siendo testigo en 1962 como aviones DC-8 de la KLM volaron de Lima a Papeete, transportando tropas holandesas por una crisis de Holanda con Indonesia, y regresaban en vuelo directo de Tahití a Curazao, confirmando que si Chile no tomaba luego una decisión, las aerolíneas internacionales no tardarían en dejar Rapa Nui fuera del mapa aeronáutico mundial, sin que aquello pareciera importarle a alguien.

Evidenciando aún más el atraso aeroportuario de la isla, en septiembre de 1962 desembarcaron el Capitán Roberto Roth del Grupo de Aviación N° 10 de la FACH, Eduardo Pinochet del Ministerio de RR. EE., un ingeniero del MOP y los expertos franceses Jean Madon y Pierre Vasseur para evaluar la capacidad de la pista para recibir aviones de transporte pesado, capaces de efectuar un aterrizaje táctico en Mataverí como el Lockheed C-130 “Hércules”, impulsado por cuatro motores turbohélice, y para evaluar las facilidades con que contaba la isla para recibir un grupo de personalidades nacionales y extranjeras invitado por el gobierno a conocer la isla, al término de una reunión internacional en Santiago.

El informe debió ser positivo ya que a las 03:12 AM del 15 de octubre de 1962, despegaron de Los Cerrillos dos Hércules, con destino a Rapa Nui, el primero con el equipaje y carga para la atención de los huéspedes que viajaban en el segundo. El vuelo transcurrió con absoluta normalidad a 21.000 pies de altura cubriendo la distancia en casi ocho horas. Una pasada baja sobre la pista para su reconocimiento y a modo de saludo a los isleños que lo aguardaban y a continuación

*tocamos suavemente el césped de Mataverí, luego las hélices en posición de reversa detienen la carrera del avión; iniciamos el carreteo hacia el lugar indicado, el avión pisa como intranquilo, titubea, nos miramos extrañados, Mataverí hace un esfuerzo sobrenatural, pero no es capaz y cede ante el peso de 135.000 libras, casi 70 toneladas; cede suavemente, como avergonzada de no soportar el peso de un avión extranjero... nos enterramos y luego cedemos ante lo inevitable; se detienen los motores y avisamos al otro avión que regrese. La operación ha terminado.*

Al cabo de un mes, llegó la barcaza LSM-92 “Aspirante Morel”, en que el Subteniente FACH Edgardo Villalobos Chaparro iba a cargo de los repuestos, un motor turbohélice Allison T-56 completo con sus hélices, una malla metálica para pista semipreparada, una serie de elementos para sacar el avión a vuelo y combustible JP-4 en tambores de 200 litros, asegurados en celdas de madera que debían ser rociadas con agua cada dos horas por una guardia integrada por marinos chilenos y un equipo de aviadores norteamericanos que viajaban a la isla para la reparación del avión. Según su testimonio,

*Finalmente, la travesía llegó a su cabo y nos acercamos a Isla de Pascua. Me impactó ver que salían a recibirnos en lanchas y botes en lo que interpreté al comienzo como una hermosa bienvenida tradicional isleña, imagínense después de navegar más de 3.600 kilómetros, solo mar y cielo, las mismas caras todos los días, sin muchas comodidades porque íbamos full carga y de pronto... tierra, canoas, volcanes, aborígenes, etc.*

*Por momentos me sentí un nuevo Magallanes o Colón... fue un momento hermoso que lo disfruté a plenitud. Sin embargo, una vez que los isleños subieron a bordo, vi la otra cara de la moneda: su mayor interés era obtener alimentos, bebestibles, alguna ropa, en fin, lo que no se producía en la Isla y por eso competían por llegar primero. Su abastecimiento regular era a través de un barco que viajaba desde Chile dos veces al año, sumado a algún barco pesquero o de turismo que ocasionalmente recalara en esas apartadas tierras.*

*Su alimentación era carne (oveja o algún vacuno) y pescados o mariscos como el atún, el mahi, el kana (sierra), langostas, camarones, rape (langosta pequeña), además de verduras y frutas, como camote, piñas, plátanos, cocos y guayabas, los dos primeros sorprendentemente pequeños, pero de aroma y sabor concentrados. Ocasionalmente hacían un curanto, similar al del continente, al que llamaban Umu. Para beber, nada. ¡Ley Seca! En la época la autoridad de la Isla estaba asignada a la Armada y se regía por el Código Naval la cual mantenía un Gobernador, en ese entonces el Capitán de Fragata John Martin Reynolds, especialista en Armamento a quien una granada le había explotado arrancándole una mano, por lo cual usaba un muy marinerero garfio. Más adelante ascendió a Capitán de Navío y fue Comandante de la “Esmeralda”. Dado que existía la autoridad naval, no había Carabineros en la Isla. No circulaba dinero tampoco. Había sí instalaciones FACH de radiotelefonía, que estaban a cargo del Comandante de Escuadrilla Luis Pacheco Valdés.*

*...nos quedaba aún un último desafío: el bulldozer. Como no se podía bajar en un Puerto que no existía, tendría que hacerse directo a una playa o sitio despejado, varar la barcaza, bajar la plataforma ad-hoc del portalón para que se deslizara sobre ella a tierra y listo! Fácil cuando lo veíamos en las películas de guerra, pero la realidad de la Isla no ayudó mucho. Simplemente, no había donde varar. La línea costera era bastante abrupta y las playas se reducían a dos: Anakena y Ovahe, pero los veriles en cada una, rocas ocultas bajo el agua, no permitían la aproximación directa de la nave. Se buscó infructuosamente más de una semana la posibilidad de un sitio propicio y en estos trámites la barcaza fue cambiando de fondeadero, sufriendo incluso el corte del ancla principal. El buzo del buque pudo bajar y amarrarla, pero cuando la estaban izando, se cortó un dispositivo que golpeó la pierna del 2º Comandante, quebrándosela. Y el bulldozer seguía a bordo....*

*A grandes males, grandes remedios; no se podía regresar con aquel armatoste al continente. Fue así como se discursó una solución que, si bien ofrecía un importante margen de riesgo, aparecía bastante factible: se pusieron dos botes grandes o faluchos, lado a lado y los unieron mediante durmientes atravesados sobre ambos, formando una especie de catamarán. Hecho esto, se abrieron las compuertas de proa, se aproximó de costado esta improvisada plataforma, para que las orugas de la máquina coincidieran con los durmientes y luego se invitó gentilmente al operador de ella para que pusiera motor y la hiciera trepar al catamarán. ¡Ah, olvidaba mencionar que para esto habíamos salido a mar abierto, por lo que cualquier error podía resultar en una nueva versión del “Titanic”! No sé qué llevaba más el pobre hombre, si salvavidas o escapularios, además de amarras de seguridad para que no se fuera a los abismos en caso de naufragio. Hay que decir sí que se habían ligado con cables la barcaza y la plataforma, para sincronizar al máximo el movimiento de ambas frente al oleaje. Así pues, estaba todo el mundo tranquilo porque se habían tomado el máximo de precauciones. Todo el mundo, excepto el operador por supuesto, pero con gran presencia de ánimo, llegado el momento empuñó los mandos de su máquina y al grito de “¡Ya!” metió primera y aserruchó con el alma...Dios estaba mirando, no cabe duda, porque las orugas calzaron justas, la máquina quedó como inmovilizada en el lugar preciso y no hubo problemas para transportarla al embarcadero. (Testimonio E. Villalobos).*

Luego de titánicos esfuerzos se logró desembarcar materiales, combustible, mallas y repuestos, y con la ayuda de un bulldozer; la tripulación de la “Morel” y los nativos con horarios de trabajo desde las 06:00 hasta las 20:00 hrs. se hizo posible en tres días el despegue del Hércules en una maniobra de alta peligrosidad y de trascendencia histórica .

En efecto, al llegar la barcaza un equipo se entregó a la descarga del combustible y a cargarlo en el avión. Al mismo tiempo, otro equipo colocaba la malla metálica sobre la pista, compuesta por módulos enganchables de dos y medio metros de largo por uno de ancho, lográndose una pista de 170 metros por 15 de ancho en un solo día. Al segundo día se terminó con el carguío de combustible y se le colocaron JATO (Jet Assisted Take Off) al avión para obtener un empuje adicional y reducir la carrera de despegue. Pero una vez que estuvo todo listo, se dejó caer una lluvia torrencial de 33 mm en 18 horas, lo que hizo temer que la pista se reblandeciera y no soportara al avión, lo que afortunadamente no sucedió.

A las 7:30 de la mañana de 19 de noviembre, los cuatro motores turbohélice Allison T-56 volvieron a rugir a plena potencia, el avión corrió sobre la malla, encendió los JATO y en segundos estaba volando a 500 pies virando para hacer una pasada de despedida sobre la pista y soltar las 8 botellas vacías de los JATO. El vuelo de regreso a Los Cerrillos tomó casi ocho horas de vuelo a 30.000 pies de altura, dando término a la primera operación de un avión terrestre y de mayor porte en Mataverí, que solo sabía de los Catalina de Parragué. Después de este accidente, los aviones de la USAF no volverían a aterrizar en Mataverí por un largo tiempo, y no se presentó una pronta solución al problema.

En la LAN se debatía la conveniencia de abrir una ruta hacia el Pacífico, aprovechando las capacidades de los Douglas DC-6B para llegar a Rapa Nui. Con algo más de decisión que en ocasiones anteriores, en esta oportunidad la aerolínea obvió la vía marítima y le contrató un vuelo a Parragué para llevar una comisión a la isla, el que se inició el 23 de enero de 1963 en su fiel Manutara II emprendiendo su cuarta travesía de 19 horas de vuelo, acompañado por los pilotos de LAN Jorge Jarpa y Hernán Pérez, el radioperador Juanario Lazo y el mecánico Luis Palma. Viajaban además en calidad de pasajeros, el Vicepresidente de LAN Mauricio Yánquez y el ingeniero norteamericano, especialista en aeropuertos Sr. Frauenthal y el ciudadano norteamericano J. Farrel. Sin embargo, ese viaje tampoco rendiría los resultados esperados de una decisión definitiva respecto del tema. No obstante, durante ese año, los pascuenses serían testigos de las evoluciones de un helicóptero sobre su isla. Prácticamente junto con el Manutara II llegó el transporte "Pinto" que, además de traer el combustible para el regreso del avión, portaba el helicóptero Bell 47 Naval-06, a cargo del Teniente 1° Sergio Mendoza para hacer un levantamiento fotográfico de la isla. No obstante que el procedimiento fue muy engorroso ya que no se pudo usar la cámara apropiada, el Teniente Mendoza y su fotógrafo consiguieron realizar el trabajo en el breve tiempo que duró la estadía del buque empleando en remplazo de la cámara original, una de 35 milímetros operada por el fotógrafo recostado en una de las camillas laterales, debidamente amarrado, debiendo cambiar el rollo de la película y pasársela al piloto en vuelo.

Es posible que el hecho de contar con las primeras fotografías aéreas de la isla reavivara el interés del gobierno por iniciar la obra consignada en el Plan Nacional de Aeródromos y Aeropuertos, confeccionando el proyecto correspondiente, para lo cual en noviembre de 1963, envió una nueva comisión, al mando del Capitán Carlos Vargas G. e integrada por los Tenientes Julio Cerda Pino, instructor de vuelo por instrumentos; Jorge Larraín Rojas, especialista en aerofotogrametría y Héctor Soto Ampuero, ingeniero aeronáutico; el meteorólogo Karl Schanz, el topógrafo Emmanuel Temiron; los Suboficiales Juan Olave y Guillermo Arancibia, fotógrafos aéreos, y los mecánicos Diego Rodríguez, Jorge Moraga y Víctor Orellana, quienes debieron armar y poner a punto el Fuerza Aérea 905, un monomotor De Havilland Canada DHC-2 Beaver, que llevaban, con el objeto de hacer un levantamiento fotogramétrico y los estudios meteorológicos y de ubicación de radioayudas para el futuro aeropuerto que se pensaba construir, ya fuera en Mataverí o en otro lugar apropiado de la isla, lo que dependía de las conclusiones a que llegara la comisión aludida.

Al cabo de dos meses de estadía durante los que se efectuaron 40 horas de vuelo, la comisión determinó que "Chile debe construir un Aeropuerto Internacional en Rapa Nui para no quedar desplazado de las rutas aéreas interoceánicas del Pacífico Sur; y también para que los 1.200 nativos residentes, sean integrados a Chile política y económicamente en base a un medio de comunicación rápido como es el avión... El proyecto para un aeropuerto en Rapa Nui debe ser tal, que sea capaz de recibir los más modernos aviones del presente, y de adaptarse en el futuro a las exigencias que presumiblemente vendrán. El avión comercial de nuestros días que tiene mayores exigencias, en cuanto a longitud de pista, es el DC-8 y este es el tipo de avión que se toma como base para el estudio del proyecto. Se ha previsto que en el futuro, los aviones supersónicos llegarán a necesitar hasta 4.000 metros... no es posible pensar en hacer una pista de concreto, pues no existen en Pascua ni ripio, ni arena, ni agua, ni madera; ante esta carencia de elementos es preciso efectuar el trabajo en base a asfalto. Tampoco entre la población de la isla hay mano de obra especializada para pensar en la contratación de personal; o sea, es preciso llevar la totalidad del elemento humano y material" concluyendo que "la construcción del aeropuerto clase A internacional en Rapa Nui es técnicamente factible" en Anakena y La Perouse, en el costado noroeste de la isla.

El Director de Aeronáutica de la época, General Osvaldo Croquevielle, que estaba particularmente interesado en el asunto, viajó a la isla en febrero de 1964, para conocer en terreno las recomendaciones de la comisión, ya que presidía un comité interministerial designado por el gobierno con este fin, y en atención a que durante el próximo mes de abril debía asistir a la Quincena Técnica de París, donde plantearía el alto costo que significaba la construcción del aeropuerto y vería la posibilidad de conseguir el apoyo de otros Estados para construirlo, pues se tenía la convicción que Mataverí no podía ser ampliada por su cercanía al volcán Rano Kao, el que además impedía la instalación de las radioayudas necesarias.

Durante 1965 se producirían otros hechos relevantes. A fines del año anterior, había asumido la Presidencia de la República Eduardo Frei Montalva quien nombró vicepresidente de LAN Chile a Eric Campaña, un hombre de dilatada trayectoria en la compañía, que llegaba resuelto a impulsar la apertura definitiva de la ruta del Pacífico Sur, hasta Tahití. Para ello designó al piloto y asistente ejecutivo Alfonso Cuadrado Merino responsable del proyecto, quien viajó a la isla el 11 de marzo de 1965 en el vapor “Antofagasta”, permaneciendo en ella por casi un mes. A su regreso, Cuadrado hizo entrega de sus conclusiones en las que señalaba que si bien había dos lugares para construir el nuevo aeropuerto, la opción más rentable era ampliar y asfaltar hasta los 2.000 metros la pista de Mataverí, dotando al aeropuerto de las radioayudas necesarias, de suficiente potencia para vuelos transoceánicos, junto con los demás elementos técnicos y las comodidades mínimas para recibir a los pasajeros, descartando así Anakena, que era el lugar que había escogido la comisión anterior por los costos involucrados. Una vez que se iniciaran los vuelos y se adquiriera la experiencia necesaria, se podría prolongar la ruta a Tahití, Nandí, Australia y Japón.

Acto seguido, Campaña recurrió al Coronel Parragué y su Manutara II, para efectuar un nuevo vuelo exploratorio, acompañado en esta oportunidad por los pilotos René Ianiszewski y René Pairoa, ex piloto de LAN, Director de Turismo y miembro del Consejo de la LAN; el radioperador Juanario Lazo y el mecánico Luis Palma.

El vuelo iniciado en Los Cerrillos el 27 de agosto de 1965, habría de llevarlos a Rapa Nui, Papeete, Hao, Rapa Nui y Los Cerrillos. En Papeete, el Manutara II aterrizó en el aeropuerto Faa'a, donde lo esperaba una comitiva encabezada por el Gobernador a quien Parragué le hizo entrega de una bandera chilena y de un mensaje personal del Presidente Frei, y al Jefe de Correos, de una valija con el correo que llegaba por primera vez vía aérea desde Chile. Al cabo de una semana emprendieron el regreso a Rapa Nui con una escala en la recién inaugurada base de Hao. Fue durante este vuelo de regreso a su patria que Parragué recibió un mensaje del Presidente Frei en el que, junto con felicitarlo, le informaba de su ascenso a General de Brigada Aérea conferido por el Congreso Nacional, en un acto de justicia y reconocimiento al hombre que había luchado infatigablemente por la conquista del espacio aéreo oceánico de Chile. Después de descansar un día en Rapa Nui continuaron viaje a Santiago donde eran esperados por el Vicepresidente de LAN, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y otras autoridades de la aeronáutica civil. Algunos días más tarde, la tripulación era recibida en la Moneda, donde el ahora General Parragué le entregó al Presidente Frei un mensaje del Gobernador de Tahití, y recibió de parte del Presidente, el nombramiento de jefe de la División Pacífico Sur de LAN-Chile, con la misión de trabajar para la pronta apertura de los vuelos regulares a Rapa Nui y Tahití.

Por su parte, el informe de Cuadrado fue elevado a la consideración del gobierno que dispuso que la Dirección de Aeropuertos, una repartición especializada de reciente creación del Ministerio de OOPP, le diera la prioridad necesaria en el Plan General de Aeropuertos y Aeródromos para iniciar cuanto antes los estudios del caso, los que junto con los trabajos de pavimentación, habrían de ser financiados por la Ley 16.441 del 22 de febrero de 1966, que creó el Departamento Rapa Nui, cuyo artículo 49° señaló “Destínanse las sumas que se indican a continuación a la ejecución de obras en Rapa Nui: E° 270.000.- al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción para que efectúe estudios, obras de mejoramiento y construcción del aeródromo de Mataverí...” Encargada de las obras fue la constructora Longhi, que debió transportar en buques a sus obreros, un campamento que incluyó un hospital de campaña y todo lo necesario para el soporte de vida; la maquinaria pesada y la totalidad de los materiales de construcción.



Aparte de lo anterior, el gobierno chileno llegó a un acuerdo con el de los Estados Unidos permitiendo que la USAF instalara una estación científica para hacer estudios de la ionosfera, tripulada por un centenar de científicos y técnicos, los que además de impactar en la demografía y costumbres isleñas, establecieron una fluida relación con la dotación FACH de Mataverí, pese a la reserva con la que efectuaban su labor ya que, como se verá más adelante, cumplían otras tareas adicionales.

La polémica existencia de la base apresuró las decisiones respecto de la pavimentación de la pista, pero en el intertanto y con el fin que la agrupación norteamericana no estuviera tan aislada, sujeta solo a las idas y venidas semestrales de los buques de la US Navy, y pudiera mantener una correspondencia regular con Washington, la USAF recurrió al “55th Aerospace Rescue and Recovery Squadron” equipado con transportes C-130 Hércules, estacionados en la Base Aérea Kindley, Bermuda, que era la unidad especializada en la recuperación de cápsulas espaciales tripuladas. Con este fin, sus aviones se caracterizaban por tener unas poderosas tenazas en la nariz con la que recogían en vuelo objetos y personas en tierra, a las que previamente se les arrojaban globos, botellas de helio y cuerdas para ser inflados y elevados al alcance del avión, sujetos con la cuerda a la que se le amarraba el paquete a ser recogido.

El sistema empleado lo describe el Comandante del Escuadrón, Lt. Colonel Reed C. Mulkey, en una carta su familia, en la que señalaba que lo que hacían no era magia, sino que

*...volamos bajo el globo a 400 pies aproximadamente y con un aparato en la nariz del avión cogemos la cuerda, liberando al globo y levantando el paquete de la superficie. El personal en la parte trasera atrapa la cuerda que cuelga detrás del avión y la ata a la rampa; luego libero la línea del aparato en la nariz del avión y el extremo es recuperado en la parte trasera. Esta cuerda es puesta en un cabrestante y rebobinada dentro del avión con el paquete.*

Incluso en algunas ocasiones este medio fue utilizado para embarcar pasajeros. El entonces Capitán de Carabineros Carlos Gallegos P. relata que

*...tuve que salir de la isla en un Globemaster (sic) de los gringos que vino de Panamá. Me elevaron con un globo con helio, bien amarrado de la cintura y de las manos a una caja de las mismas que tiraban con provisiones y correspondencia desde el aire. La pinza de contacto cortó el cable cuando estaba a unos cuatrocientos metros del suelo y me subió al avión.*

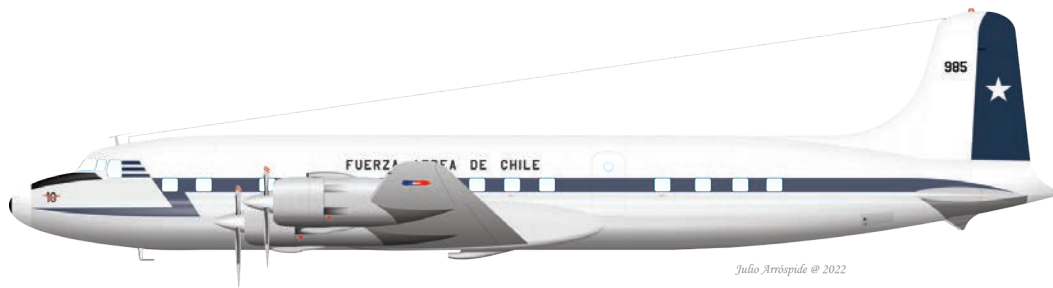
Los vuelos de la USAF se repitieron en numerosas oportunidades desde Los Cerrillos hasta el 20 de abril de 1967, ocasión en la que el Coronel Mulkey pudo aterrizar en la pista pavimentada, inaugurada pocas semanas antes. Al salir de Bermuda no sabía que lo haría. Fue informado de ello en Panamá, donde recibió 9 toneladas de carga para la isla. En Santiago recibió otra carga de la FACH y al Coronel Walter Heitmann quien lo acompañaría en el vuelo que inició a las 3 de la madrugada de ese día, para aterrizar al cabo de ocho horas, en Rapa Nui, haciendo un gran ruido con los motores en reversa logrando detener el avión en un tercio de la pista. Al amanecer del 21, el Coronel Mulkey y su tripulación emprendieron el regreso que les tomó 10 horas para llegar a Santiago al atardecer, luciendo en la puerta del avión un moai con la leyenda “Rapa Nui 01” que algún isleño le había pintado durante la noche.

La inauguración de la pista pavimentada, de 1.600 metros de longitud por 30 de ancho, había ocurrido el 6 de marzo de 1967 con el aterrizaje del Douglas DC-6B 985 del Grupo de Aviación N° 10 de la FACH. El vuelo que se inició en la pista de Pudahuel en la madrugada para facilitar la navegación astronómica, tuvo una duración de 8 horas y 54 minutos y estuvo al mando de los comandantes de escuadrilla Pedro Quinteros Sprovera y Jorge Poblete Echegoyen, llevando de pasajeros al Ministro de Defensa, Juan de Dios Carmona acompañado por el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Máximo Errázuriz Ward; los Subsecretarios: del Interior, Enrique Krauss, de Relaciones Exteriores, Oscar Pinochet, y de Transportes, Sergio Saldivia y otros funcionarios fiscales. Para entonces, la Dirección de Aeronáutica – DGAC, contaba con una modesta infraestructura, un radiofaro de 1.000 watts y un equipo de comunicaciones HF de 50 Watts, que le permitía mantener un precario enlace con Santiago y las aeronaves en vuelo.

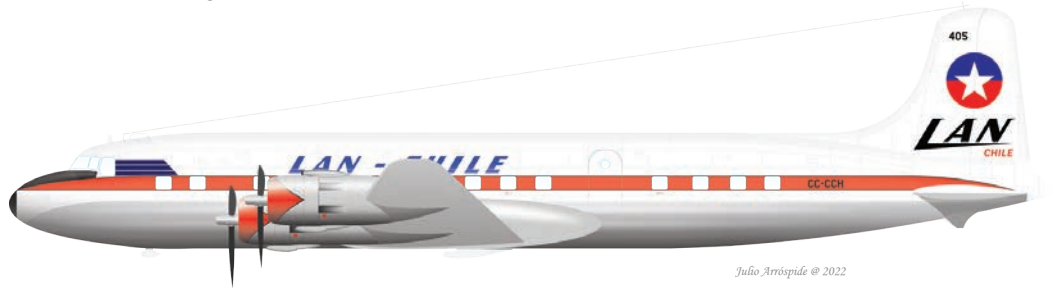
Al mes siguiente, el 3 de abril de 1967, LAN Chile realizaría su propio vuelo inaugural con el DC-6B, matrícula CC-CCH N° 405, “Manutara III” que casualmente tenía el mismo número de orden que el Manutara original tuvo en la FACH, al cual se le instaló un domo transparente para la navegación astronómica sobre la cabina de pilotaje y que rebajó a casi nueve horas de vuelo el tiempo que le había tomado a su histórico antecesor. La tripulación estuvo integrada por los capitanes Hugo Burr, Julio Matthei y Gustavo Siderey, el radioperador Juanario Lazo, el ingeniero de vuelo Pedro Araya, los navegantes Willy Kumbler, jefe de la Escuela de Navegación de Lufthansa, el General Roberto Parragué Singer y el tripulante de cabina Jorge Berrios.

### Inicio de la operación de Mataveri

Douglas DC-6B N° 985, del Grupo de Aviación N° 10, Mataveri, 6 de marzo de 1967.



Douglas DC-6B CC-CCH N° 405, LAN Chile, Mataveri, 3 de abril de 1967.





## 8. Nuevo material “jet”: los F-80 y T-33 Shooting Star.

### Incorporación de los F-80 y T-33.

La adquisición por parte de nuestro país de los aviones De Havilland Vampire a Inglaterra debe haber tenido algún efecto en las autoridades norteamericanas, ya que, al poco tiempo de la llegada de los Vampires a Chile, ofrecieron un paquete de armamento que incluía aviones de combate Lockheed T-33A, gratuitos, todo dentro del Programa de Asistencia Militar a los países del continente (MAP por sus siglas en inglés, a veces mal traducidas como Programa o Pacto de Asistencia Mutua). Así en 1956, la Fuerza Aérea recibía sus primeros 4 aviones Lockheed T-33A Shooting Star, que junto con posteriores entregas de aviones Lockheed F-80C, generarían un profundo cambio cultural en la forma de operar las unidades de combate de la Fuerza Aérea de Chile.

El 18 de octubre de 1956 arribaron ocho aviones Lockheed T-33A Shooting Star a la Base Aérea de los Cerrillos, casa de los jets Vampires del Grupo de Aviación N° 7. Estos aviones habían sido trasladados por tripulaciones de la USAF y cuatro de ellos eran para la Fuerza Aérea de Chile y los restantes para la Fuerza Aérea de la República del Uruguay. Los aviones eran nuevos y eran cedidos a nuestra Fuerza Aérea como parte del Programa de Asistencia Militar (PAM), que el gobierno de Estados Unidos promovía a los países de América para proveer tecnología moderna y de alguna manera mantenerlos como aliados y hacer frente a la escalada del bloque de la Unión Soviética en lo que se conoció como la “Guerra Fría”. Los aviones T-33A eran nuevos y venían con esquema metálico con numerales de la USAF, del TR-450 al TR-453. Una vez que fueron dados de alta en el Grupo de Aviación N° 7, les fueron agregadas las matrículas J-21 al J-24. El Grupo de Aviación N° 7 recibió en total 32 aviones jets norteamericanos: 18 F-80C, 12 T-33A y 2 RT-33A, en al menos unas 5 entregas entre 1956 y 1964. Excepto por los primeros cuatro aviones T-33A, el resto de los aviones eran ex USAF y varios de ellos habían participado en la Guerra de Corea.

Estos aviones marcaron un hito importante en el desarrollo del arma de combate de la Fuerza Aérea de Chile y pusieron un balance disuasivo en la región. Pero no sólo la nueva tecnología fue el impulso de esta nueva arma, sino que también el entrenamiento provisto por el esquema de instrucción y mantención de los pilotos norteamericanos. La rigurosidad de la instrucción y entrenamiento, con un detallado análisis de las misiones a realizar, antes y después del vuelo, permitieron a la institución alcanzar estándares desconocidos hasta esa fecha, ejecutando programas de entrenamiento en donde cada uno de los pilotos debía realizar una cierta cantidad

de horas de vuelo y tipos de misiones específicas para poder mantener sus niveles de eficiencia de vuelo y entrenamiento. Si alguno de los pilotos perdía su habilitación por no cumplir con los mínimos establecidos, debía ser reentrenado y cumplir un programa de vuelo que le permitiera recuperar su habilitación.



Primeros Lockheed T-33A Shooting Star recibidos por el Grupo de Aviación N° 7, con sus primeras identificaciones de 2 números. Algunas publicaciones nombran a este avión como "Silver Star", nombre dado a estos aviones fabricados en Canadá. (FACH)



Seguidamente comenzaron a arribar los Lockheed F-80C Shooting Star, varios de los cuales habían participado en la Guerra de Corea, incluido uno que derribó un avión ruso. (MNAE)



Evidencia del pasado de los Shooting Star de la FACH: El Lockheed F-80C Shooting Star No. FT-542 de la USAF, preparándose para una nueva misión de bombardeo, durante la Guerra de Corea. Este avión pasaría a la Fuerza Aérea de Chile, matriculado como J-341. (LIFE)

Pese al alto nivel de entrenamiento que logran los pilotos del Grupo de Aviación N° 7, a fines de la década de 1950, comienzan a ocurrir los primeros accidentes durante la operación de los Shooting Star.

Estado en el que quedó el F-80C No. J-341 después del aterrizaje forzoso el 10 de junio de 1959 en la Base Aérea Los Cerrillos, debido a una falla eléctrica. Su piloto, el Subteniente René Alcérrecga Cortázar, resultó ileso. (Colección Javier Muñoz R.)



A fines de 1960 se crea la primera insignia oficial del Grupo No. 7, diseño del Teniente Mario Jiménez Vargas y que fue aplicada a los aviones en el lado izquierdo del fuselaje, debajo del parabrisas. Su diseño variaría muy poco a través del tiempo y actualmente es pintada en estencil en un formato muy pequeño en la nariz de los F-16AM MLU en gris oscuro, desapareciendo los colores azul, celeste, blanco y rojo que usaron los Hunter y F-5 del Grupo.

El F-80C Shooting Star N° J-335 del Grupo de Aviación N° 7, luce la insignia diseñada por el Teniente Mario Jiménez Vargas. Las evidencias fotográficas indicarían que eran pintados a mano. La fotografía evidencia también la pérdida de los estenciles originales del avión, en donde se puede apreciar la falta del número de serie USAF. Otro detalle es la pintura de color negro de las superficies internas y parte de las externas de los estanques de combustible de punta de ala, para evitar el reflejo de las superficies metálicas de los mismos. (MNAE)



### Los “Cóndores de Plata”.

De esta forma, poco a poco las tripulaciones del Grupo de Aviación N° 7 comenzaron a ganar experiencia en la operación de sus nuevos aviones de combate y en algún momento estuvieron a la par de sus instructores norteamericanos, lo que sentó las bases para que se formara la primera Escuadrilla de Acrobacia oficial de la Fuerza Aérea de Chile, los “Cóndores de Plata”. Liderados por el entonces Capitán de Bandada Carlos Desgroux Camus, quien formó un sólido equipo de pilotos. Mantuvieron desarrollando rutinas que deleitaron a los entusiastas de la aviación y al público en general, desde su creación en 1958 hasta el año 1967, fecha de su disolución. Con sus actuaciones públicas sin duda lograron el propósito de difundir el trabajo de la Fuerza Aérea de Chile y crear conciencia aérea, especialmente en la juventud, producto de la cual la institución atraería a sus filas a los cuadros de oficiales y suboficiales que formarían su dotación en las siguientes décadas.



Equipo de pilotos del Grupo de Aviación N° 7 pertenecientes a los Cóncores de Plata, después de una presentación. (Colección Familia González Vasallo)



Fotografía en color del Teniente Juan Bautista González, miembro de los Cóncores de Plata, posando en frente del F-80C N° J-346. (Colección Familia González Vasallo)

La operación de los “Cóncores de Plata del Grupo de Aviación N° 7 también cobró el riesgo de volar aviones jet de alto desempeño y el 18 de noviembre de 1960 se produce el primer accidente fatal. El Teniente David Cifuentes Bell, mientras realizaba una práctica de vuelo acrobático en el avión F-80C No. J-343, se estrella en las inmediaciones de Colina, presumiblemente producto de una desorientación espacial.



El Teniente David Cifuentes Bell, fotografiado en la cabina del F-80C Shooting Star N° J-340. El avión aún conserva el número de serie de la USAF, en este caso el 49-454A. (Revista VEA)

**Operación “Bayan Tree II”.**

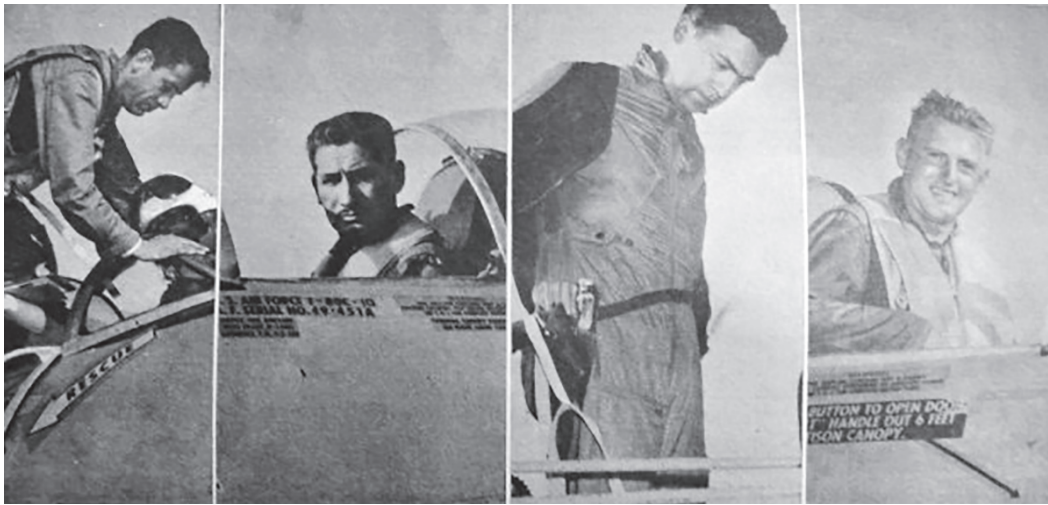
En el mes de enero del año 1960, se invitó al Grupo de Aviación N° 7 a participar de la operación “Bayan Tree II”, el cual consistía en un ejercicio combinado en la zona de Panamá organizado por la U.S. Air Force, en donde participarían el Battle Group de la 82nd Airborne Division con más de mil paracaidistas del U.S. Army; fuerzas de la USAF, constituida por una cantidad de 80 aviones entre C-130 Hércules y C-123 Provider; elementos del Tactical Air Command con aparatos F-100, WB-66 y KB-50; una Compañía de paracaidistas del Ejército de Brasil; una compañía de infantería aerotransportada del Ejército de Colombia, una compañía de la Guardia Nacional de Panamá, una bandada de F-80 de la Fuerza Aérea del Perú y una bandada de F-80 de la Fuerza Aérea de Chile.

Los medios aéreos estuvieron bajo el mando del Comandante en Jefe de la zona del Caribe General Ridgley Gaither dependiendo directamente del Jefe Aéreo del Comando Aéreo del Caribe, General de la USAF Leland S. Stranathan. Para las operaciones aéreas, tácticas y todos los pormenores del ejercicio se encontraría a cargo el Jefe de la Fuerza Aérea combinada el General de la USAF Henry Viccellio. Las fuerzas del U.S. Army, de Brasil y de Colombia efectuarían desembarco aéreo, mientras las Fuerzas de Estados Unidos, Perú y Chile efectuarían el apoyo aéreo estrecho.

Fue así como el día 2 de marzo de 1960 a las 07:00 horas despegó desde la Base Aérea Los Cerrillos la bandada de cinco Aviones F-80 “Shooting Star” del Grupo de Aviación N° 7, acompañados por dos Douglas C-47 “Skytrain” del Grupo de Aviación N° 10 con rumbo a Panamá, arribando sin novedad a la base Howard el 4 de marzo a las 21:50 horas, después de realizar escalas en el norte del país y en otros países. Para este importante ejercicio internacional, que contemplaba su realización en un máximo de 10 días, la delegación de la Fuerza Aérea de Chile estuvo compuesta como se indica:

Grupo de Aviación N° 7		
Grado	Nombre	Desempeño
Comandante de Grupo	Juan De Solminihac Andrade	Jefe de la Delegación
Comandante de Escuadrilla	Darío Escobar Donoso	Piloto del F-80C N° J-335
Capitán de Bandada	Emilio López Santibáñez	Piloto del F-80C N° J-343
Teniente	Teófilo Alvial Montoya	Ingeniero
Teniente	Mario Jiménez Vargas	Piloto del F-80C N° J-336
Teniente	Rodolfo Matthei Aubel	Piloto del F-80C N° J-340
Teniente	Eduardo Virrueta De la Harpe	Piloto del F-80C N° J-333
Subteniente	Patricio Araya Ugalde	Piloto de reserva
Suboficial	Ricardo Toledo Banda	Mecánicos y Especialistas
Sargentos 1°	Luis Aguirre Pellegrini	
Sargentos 1°	Jesús Villanueva Corvalán	
Sargentos 2°	Humberto Arenas Lorca	
Sargentos 2°	Julio Aravena Fuentealba	
Cabo	Jorge Olivares Codoceo	
Cabo	Gustavo Báez Pineda	

Grupo de Aviación N° 10		
Grado	Nombre	Desempeño
Capitán de Bandada	Horacio Otaiza López	Piloto del C-47 N° 960
Capitán de Bandada	Darío Escobar Donoso	Copiloto del C-47 N° 960
Capitán de Bandada	Augusto Reyes Rozas	Piloto del C-47 N° 959
Teniente	Pedro Quinteros Sprovera	Copiloto del C-47 N° 959
Suboficial Mayor	Leopoldo Valenzuela Osses	Tripulantes
Sargento 2°	José Francisco Morales	
Cabo	Luis Arriagada Espinoza	
Cabo	Caupolicán Díaz Martínez	



El semanario VEA obtuvo el registro gráfico de los pilotos del Grupo de Aviación N° 7, preparándose para iniciar el traslado en vuelo de los Shooting Star hacia Panamá. En las fotografías el Comandante de Escuadrilla Darío Escobar Donoso, Capitán de Bandada Emilio López Santibáñez, Teniente Mario Jiménez Vargas y el Teniente Rodolfo Matthei Aubel. No aparece en esta secuencia el Teniente Eduardo Virrueta De la Harpe. (VEA)

El día “D” fue fijado para el 8 de marzo de 1960 y la hora “H” a las 12:30 Z. La operación se dividió en cinco fases:

*Fase I.- Alistamiento y traslado desde las bases de origen hacia Panamá.*

*Fase II.- Despliegue de las fuerzas en el área de ejercicios.*

*Fase III.- Operaciones de superioridad aérea realizada por los aviones F-100 “Super Sabre” desde su base Homestead, Florida, siendo reabastecidos en el aire por aviones KB-50 “Superfortress”.*

*Asalto aéreo por las fuerzas de Brasil, seguidos por los paracaidistas de la 82nd Airborne División, simultáneamente con una invasión anfibia por la Guardia Nacional de Panamá en la zona del ejercicio.*

*Aterrizaje de la infantería aerotransportada de Colombia y de las fuerzas estratégicas del U.S. Army.*

*Apoyo aéreo por las Unidades de la USAF, Fuerza Aérea del Perú y Fuerza Aérea de Chile, operando estas dos últimas desde la base Howard.*

*Fase IV.- Terminó del ejercicio y repliegue de medios.*

*Fase V.- Regreso a las bases de origen.*

El día “D” se caracterizó por un nutrido plan de trabajo e inicio de las actividades realizando los aviones chilenos tres misiones de combate con cuatro aviones F-80, con el propósito de destruir posiciones fortificadas, realizar apoyo estrecho atacando fuerzas de infantería y blindados, eliminar o reducir las posiciones de morteros.

Al día siguiente se realizaron tres misiones de caza defensa, las que se ejecutaron conforme a lo previsto y en las horas establecidas en donde nuevamente se atacó objetivos terrestres. Las misiones tuvieron un 100% de efectividad y los aviones agresores fueron interceptados, logrando con ello que el material de esta Bandada acumulara aproximadamente 100 horas de vuelo.

El Comandante de Grupo Juan De Solminihac Andrade fue honrado con una medalla de “Commendation” de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos como reconocimiento a su liderazgo inspirador y a su ejecutiva habilidad en la planificación de operaciones.

Con este exitoso desempeño, luego de su desplazamiento desde Chile, y su posterior regreso en vuelo, ambos sin novedades, el Grupo de Aviación N° 7 había demostrado estar plenamente capacitado y preparado para cumplir su misión: “Estar organizado, equipado, instruido y entrenado para realizar operaciones de Fuerza Aérea y Conjunta, de Defensa Aérea y Apoyo Aéreo Ofensivo”.



Los mecánicos del Grupo N° 7 aplicaron "Nose Art" a algunos aviones, pintando bocas de tiburón, como en el caso del T-33A N° J-317 de la fotografía, pintado con los pinceles de su Jefe de Máquina, el Suboficial Héctor Lanzarini Fuentes. Hay registros de ex tripulantes que le atribuyen el uso de nombres a algunos aviones, tales como "Fumando espero", "Pescado frito", etc. (Colección Claudio Lanzarini H.)



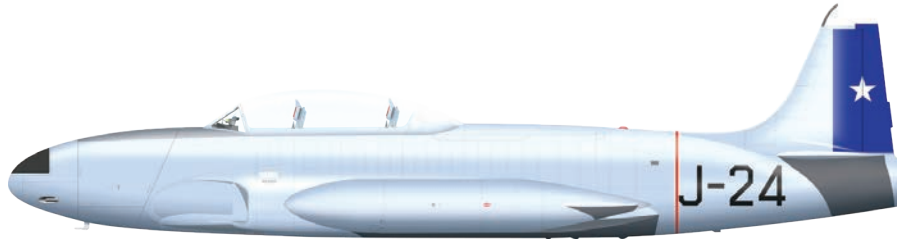
Esquema original del T-33A N° J-317 (J-24) con que llegó a Chile. En la fotografía la esposa del Suboficial Héctor Lanzarini Fuentes y su hijo. (Colección Claudio Lanzarini H.)



Línea de vuelo de aviones Lockheed T-33A y F-90C Shooting Star del Grupo de Aviación N° 7. La fotografía fue tomada desde abajo del ala del Vampire J-303. (Colección Raúl Zamora M.)

### Lockheed F-80C/T-33A/RT-33A Shooting Star

Lockheed T-33A Shooting Star N° J-24, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, 1956.



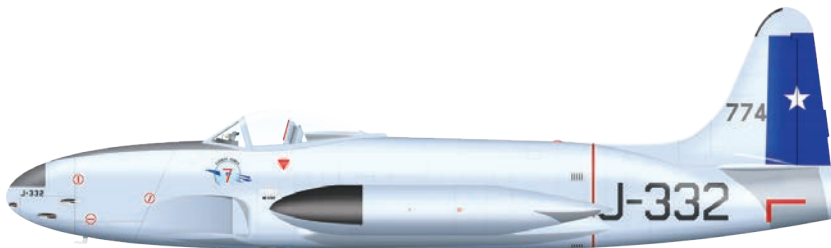
*Julio Arráspide © 2022*

Lockheed F-80C Shooting Star N° J-330, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, 1960.



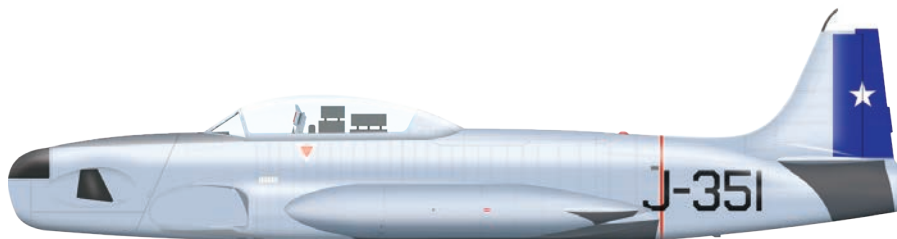
*Julio Arráspide © 2022*

Lockheed F-80C Shooting Star N° J-332, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, 1961.



*Julio Arráspide © 2022*

Lockheed RT-33A Shooting Star N° J-351, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, 1967.



*Julio Arráspide © 2022*



## 9. El último vuelo de Gabriela Mistral. La aviación y la poesía.

La aviación y el vuelo tienen un vínculo que, aunque no es directo, resulta inevitable. La profesión de aviador depara la oportunidad de lograr la realización personal en una de las expresiones más apasionantes y tecnicizadas que ha producido el ingenio humano, el avión, y en un escenario tan hermoso e ilimitado como es el espacio aéreo. Surcar el aire eleva el espíritu, contemplando cada día la grandiosidad y la maravilla de la obra de Dios: áridos desiertos, imponentes montañas, fértiles valles, hermosos lagos, planicies nevadas, el inmenso océano, todos entrelazados en un orden, una belleza y una magnitud que dejan una profunda huella que muchas veces se plasma en rimas, canciones o libros.

Esa misma elevación del alma experimentan otras personas, como los poetas, al contemplar esta misma obra grandiosa desde su perspectiva terrestre, pero elevándose con las alas espirituales que les aporta su arte. Ni hablar cuando a la condición de aviador se une la de poeta o escritor, como nos lo recuerda Saint-Exupery y tantos más, en otras latitudes.

En Chile se manifestó desde temprano esta mirada poética hacia el vuelo en los artistas nacionales, aumentando en la medida que se fue haciendo más y más cotidiana la aviación en Chile y en el mundo: Pedro Prado en 1920, en que las ansias de volar de su personaje Alsino transformaron su joroba en alas, Víctor Domingo Silva durante la Gran Guerra (...los pájaros mecánicos en lo alto, los siniestros Nautilus bajo el mar...), Gonzalo Rojas, Vicente Huidobro (“A pesar de los muros que sepultan, la Cruz del Sur es el único avión que subsiste...), Juan Marín y su Superavión, Pablo de Rokha, Ángel Cruchaga (“Avión”, ...buzo del cielo, sembrador de estrellas, que deshojas el día con la hélice, sobre tus alas Icaro solloza...), Alfonso Reyes Mesa, Nicanor Parra (Tarde o temprano llegaré sollozando a los brazos abiertos de la cruz; por ahora la cruz es un avión...), el presbítero Joaquín Alliende Luco (Detrás de esta lluvia aterriza un avión. Yo sé que Dios existe porque arriba el avión...), por citar los más conocidos. La Fuerza Aérea aporta también lo suyo: los Tenientes Julio Torres, Luis R. Alarcón, Arturo Meneses Kinsley, este último con “La última batida” (Tomo Primero, pág. 462), César Lavín con “Verticales”, Arturo Christie Merlini con “Andamio del Sueño”, Guillermo Marín Rodríguez con “Alas, Hombres y Recuerdos” y la letra del himno de la Escuela de Aviación, y en lugar destacado el insigne Diego Barros Ortiz, autor del himno institucional “Camaradas” que escribiera siendo Subteniente (Tomo Primero, Pág. 411), seguido de múltiples rimas aéreas, himnos de unidades e incluso tonadas como “Bajando pa’ Puerto Aysén”, inspirada en sus vuelos en aquella zona.

Dentro de esta pléyade de mentes y corazones unidos en el lenguaje de la poesía por el milagro del vuelo, surge luminosa la figura de Gabriela Mistral, nuestra compatriota que sin otras armas que su genio y su fina sensibilidad, se elevó desde sus tierras elquinas, allá en Montegrande, con un lenguaje de alto vuelo por sobre países y continentes, que la llevó hasta Suecia para recibir el Premio Nobel de Literatura. Dentro de su generosa producción hay una faceta, quizás menos conocida, de interés por la aviación y sus protagonistas, que uno de los integrantes del equipo de investigación de esta obra exploró y describió en el texto que se comenta a continuación, el cual

culmina con su fallecimiento en Estados Unidos y su regreso al país, siendo traídos sus restos primero por un avión norteamericano hasta Lima y, desde allí, a Chile por un avión de la Fuerza Aérea de Chile, que luego de una escala en Cerro Moreno, llegó finalmente Los Cerrillos el 18 de enero de 1957. Después de su entierro temporal, y transcurridos tres años, otro avión FACH trasladó su urna desde Santiago a La Serena el 24 de marzo de 1960, desde donde fue llevada vía terrestre a su último destino, Montegrande.

### La Aviación Mistraliana.

Cuando Lucila llega al mundo, Clement Ader y los hermanos Lilienthal están intentando despegar con sus artefactos voladores. Cuando se inicia como profesora y publica sus primeros escritos en la prensa serenense, hace poco que los hermanos Wright lo han conseguido y un poeta francés ha ganado el nobel de literatura de 1904. Frederic Mistral se llama. El Centenario de la República, el primer vuelo de Cesar Copetta en la chacra Valparaíso y su mayoría de edad, la sorprenden ejerciendo la docencia en Traiguén, donde descubrirá su vocación poética.

Por entonces su amor a la poesía le han llevado a identificarse con sus autores favoritos, Gabriele d'Annunzio y Frederic Mistral. En adelante del primero tomará su nombre y del segundo, su apellido y en la tierra humilde y soleada de sus sonetos, quizás pensando en su Montegrande lejano, dejará a Lucila, naciendo en cambio Gabriela Mistral para iniciar una vida errabunda, en la que nunca abandonará la prosa, siendo allí donde encontraremos sus destellos aeronáuticos.

El primero de ellos lo descubrimos en “Balance de la hazaña americana. Una reivindicación yanqui”, escrita en París en julio de 1927, para saludar, jubilosa, el triunfo de Charles Lindbergh. Gabriela viene del Nuevo Mundo desdeñado por los intelectuales del Viejo y se siente parte de ese triunfo. “Está bien que la América siquiera esta vez trazara un gesto viril sobre el cielo escéptico de Europa, en un avión pequeño, sin otra cosa extraordinaria ni motor, ni hélice, que su mocetón de treinta años”.

Presiente que ha sido una privilegiada testigo de una hazaña inolvidable señalando que:

*ya sabemos que París tiene el olvido rápido... Se sabe también que las glorias de la aeronáutica son las más rápidamente ajadas, porque la hazaña próxima no sólo cubre la anterior, sino que la anula. Parece que el aire que la consciente, la burlase con una pirueta. Del Bleriot que pasó el Canal de la Mancha provocando un delirio de admiración, nadie se acuerda. Para terminar con un reproche: Después que nuestra cordillera fue atravesada en un vuelo casi de coquetería por una francesa de veinte años, ninguno nombra a los campeones anteriores.*

Aludiendo al notable vuelo transcordillerano protagonizado por Adrienne Bolland en 1921

Reconoce sin embargo la hidalguía del pueblo francés al tributarle la calurosa bienvenida con que recibió al triunfante aviador pese al drama que vive con la desaparición de dos de los suyos:

*Con todo, París supo recibir al vencedor dignamente, Lindbergh (sic) no tiene vida suficiente para olvidar esa noche del aterrizaje en Bourget agujereada de bocinas de auto y de reflectores en que la ciudad estaba jaspeada de luces y de gritos como una pantera para hacerse visible desde lejos. Y este entusiasmo tiene un precio de subido sacrificio; París hacía la apoteosis del extraño encima de la desilusión del rosa de Nugesser y Coli, tendidos quien sabe en que Islandia o Labradoros a esa misma hora; tratándose de estas multitudes tan celosas de lo suyo, gritar el vítor caluroso a la cara del vencedor, era una prueba y una prueba dura que ellas cumplieron cabalmente.*

De hecho, la primera visita que hará Lindbergh será a la madre de Nugesser, gesto que no pasará inadvertido a Gabriela. Este detalle, dirá, “quedará entre las cosas más finas que los hombres heroicos que se espigarán para las antologías de los Plutarcos del mil novecientos y tantos.”

Sin lugar a duda que nuestra Gabriela es una mujer comprometida con el tiempo que le toca vivir, más allá de su poesía, como maestra innovadora y como cronista para los diarios del mundo.

Se confiesa una periodista admiradora de fray Camilo Henríquez, su amado patrono, a la que los héroes contemporáneos le atraen su atención y admira por sus hazañas.

Años después está sentada frente a Lindbergh y a su esposa. Debió ser, como veremos, durante el primer semestre de 1931 ya que el 27 de julio la pareja inició un viaje al Lejano Oriente vía Mar de Bering en su nuevo y reluciente Lockheed Sirius de 600 caballos de potencia, en tanto que nuestra prosista se encontraba de gira por el Caribe y América Central. Si bien no detalla cuando sucedió el encuentro, deja claro que fue en una cena en casa de unos amigos seguramente en Nueva York. Sabemos de ello por el artículo “Charles August Lindbergh” publicado en el semanario boricua Puerto Rico Ilustrado del 6 de junio de 1931.

Por cierto, Lindbergh está por iniciar una nueva aventura aérea que lo llevará a la China junto a su esposa, Anne Morrow, a quien Gabriela describe como “tan menuda como una francesa” de unos cuarenta kilos calcula, culta y sensible “que mira tierno y habla tierno”, con la que entabla una conversación de versos de mujeres en el cuarto de Parmenia “que mejor que el salón deja decir intimidades”.

Al igual que lo hizo antes con la Luna y Marte, nuevamente se anticipa al futuro afirmando que “la máquina de volar es ya casi perfecta y si no fuera por el resollar que han de vencer en ensayo próximo, se la olvidaría enteramente”. Lo cierto es que no falta mucho para que la Boeing, la Douglas y la Lockheed revolucionen el transporte aéreo con aviones insonorizados y confortables.

Diez años más tarde encontramos a la poetisa instalada en Petrópolis donde se desempeña como cónsul de Chile en la capital carioca.

Así llega a la estrada Independencia 2.025, su casa en Petrópolis, donde se hace fuerte para resistir las tragedias. Su amigo de juventud y Presidente de Chile Pedro Aguirre Cerda parte sin avisarle en fines de 1941. Comenzando 1942 lo hacen sus entrañables amigos y vecinos Stefan Zweig y su mujer. Y allí encontrará agonizante a su querido Yin Yin, el 14 de agosto de 1943.

Pero también Gabriela será testigo privilegiado de uno de los hechos más trascendentes para la aviación deportiva brasilera. Una figura como ella no podía escapar a la atención de Assis Chateaubriand ni éste al de nuestra poetisa, que le dedica una de sus crónicas. Ambos son dueños de una prosa inigualable. El periodista brasileño es un cronista infatigable, poseedor de una pluma privilegiada con la que se pasea por todos los temas de la actualidad de su país.

Es además dueño de una cadena de diarios por todo Brasil en la que desde 1935 ha venido insistiendo en la creación del Ministerio de Aeronáutica, lo que concretará el ministro del Presidente Getulio Vargas, Joaquim Salgado Filho el 20 de enero de 1941, fecha que es también de inicio de la campaña “Alas para la Juventud Brasileira” o “Demos alas al Brasil”, concebida e impulsada por Chateaubriand, consistente en promover la creación de clubes aéreos en cada municipio, con la meta de formar tres mil pilotos para la reserva de la Fuerza Aérea, algo muy similar a nuestra criolla campaña Alas para Chile impulsada por el Presidente Aguirre Cerda el 20 de agosto de ese mismo año.

La guerra a la vez que servía de argumento presentaba la seria dificultad para adquirir aviones en el extranjero, para lo cual se fundó la Compañía Nacional de Navegación Aérea, la primera fábrica de aviones del Brasil.

Es precisamente al bautizo de uno de estos aviones primigenios de la industria brasilera, un HL1, derivado del Piper J-3 Cub destinado al Aeroclub de Ceará, que es invitada Gabriela Mistral para entregar un notable discurso aquel 11 de noviembre de 1942, que agradeció el gobernador del estado Francisco de Meneses Pimentel como ella, profesor y periodista.

En esta batalla de letras, nuestra campeona dirá que:

*La Compañía Nacional de Navegación Brasileira adquirió este avión color aurora, ni grande ni pequeño, suficiente como el cuerpo en la adolescencia. La Compañía responde así a la campaña aeronáutica que lanzó el patriotismo mágico por creador, de Assis Chateaubriand. El Excmo. Sr. Salgado Filho, primer vigía del Aire brasileiro ha querido ceder al luso mayor esta cifra 48 B de sus escuadrillas voladoras. Y nosotros estamos aquí para ver bautizar el último hijo de Santos Dumont. El bautismo tiene siempre sentido: es entregar algo a su elemento esencial... ¡Que lindo es bautizar niño, tierra o máquina! /// Pueda Magallanes recibir con gozo estas alas parientes de sus velas, este leño ardiente y este acero enjuto de su avión, ya que sus carabelas no tenían mucha más grosura de materia, pues todo era en ellas espíritu, lo mismo que en el avión del Brasil.*

En seguida es la primera hispanoamericana que alcanza el Nobel literario el 10 de diciembre de 1945. Viaja de Río de Janeiro a Gotenburgo, en la patria de Roald Amundsen que la cruza en tren a Estocolmo para recibir el preciado galardón. Viaja un par de meses por Europa y vuelve a Los Ángeles en California.

Su prolongado silencio aeronáutico se interrumpió en octubre de 1952 con ocasión de apoyar la aviadora Margot Duhalde Sotomayor, quien junto a la piloto antofagastina Lucía Salas Reyes, iniciaban una campaña nacional para adquirir un avión con el que darían la vuelta al mundo en nombre de Chile.

*Pero Margot Duhalde precisa para empresa tan ardua contar con un aparato de calidad óptima. La heroína del Aire, la muy señora de la atmósfera, no reclama ni pide por sí misma... Lleguemos a su casa silenciosa en el regalo de un par de alas potentes que la lleven sin riesgo por el aire de los continentes...Será una fiesta conducirla a nuestro aeródromo para poner en sus manos la criatura técnica y mágica a la vez que la eleve por el aire más leve y la luz más intensa a consumir su sueño de diez años que es la posesión exhaustiva del espacio y la atmósfera del planeta.*

Su crónica en la revista VEA, concluye diciendo:

*A grande oferta, gran respuesta y a dura empresa digna ayuda.*

*Este es, entre los días del año, el día de la muy digna y valerosa criatura amada de toda la chilenidad que llamamos Margot y pudiésemos llamar, con y sin Mitología, el Icaro mujer de nuestros cielos.*

*¡Por Margot Duhalde, alegría de nuestros cielos y de nuestra tierra!*

Con Margot guardó su pluma aeronáutica. Fue su última.

El 10 de enero de 1957 el sol salió para anunciar la muerte de Gabriela en el hospital Hempstead de Nueva York. Más tarde, en la catedral San Patricio el cardenal Francis Spellman, auxiliado por el sacerdote Renato Poblete, oficiaría la misa de réquiem para posteriormente llevar sus restos a la Base Mitchel de la Fuerza Aérea de los EEUU en la que una guardia de honor le rindió honores al momento de subir el féretro al avión que habría de conducirla hasta Lima.

A medida que el avión devora latitudes hacia el Meridión, van quedando atrás las Antillas y la América Central que les son tan queridas. Una breve escala en una de las bases en Panamá, y nuevamente al aire hasta Limatambo, el aeropuerto de la capital del Rimac donde el gobierno e intelectuales del Perú le tributaron un sentido homenaje, antes de poner sus restos en el C-47, 952 de la FACH que la aguardaba para continuar con la triste posta ese viernes 18 de enero en la madrugada, a Cerro Moreno en Antofagasta, a cuyo paso sería homenajeada por el alcalde y los regidores de la comuna, el Obispo y una delegación de profesores del Liceo de Niñas donde alguna vez enseñó. La última etapa habría de culminar en la losa de Los Cerrillos y su inhumación provisoria, a la espera que otro vuelo de la FACH, el 24 de marzo de 1960 la condujera hasta el

aeropuerto Presidente Gabriel González Videla, como se le solía llamar al de La Serena, en el que una silente multitud la recibiría para conducirla a Montegrande, al fondo de un valle de laderas escarpadas y calcinadas por el que corre un río de viñedos “imposibles de ser divisados desde el aire por un bombardero de uvas” .

En su extenso poemario la única mención a un aeroplano se encuentra en su poema “Campeón Finlandés” dedicado al atleta y medalla de oro en Berlín 1936 Gunnar Höckert, quien el 11 de febrero de 1940 cae abatido defendiendo Karelia invadida por las fuerzas soviéticas en la llamada Guerra de Invierno, “Mientras suena el infierno de los tanques/ la frontera, de su metal, castañetea/ y caen los aviones en sesgo de vergüenza”. Es en su prosa que lo hace seis veces en total, ya fuera por admiración a sus héroes alados o para describir a sus máquinas, suficientes para pintar de poesía los cielos de Chile.





An aerial photograph of a snowy landscape, possibly a military base or training area. In the upper left, a large military vehicle, possibly a tank or heavy transport, is visible. A fence runs across the middle of the image. The background shows a line of trees under a pale sky. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

# Capítulo **XXI**

**Solidaridad y Proyección**

1



Los terremotos de 1960 en el Sur. El Puente Aéreo y la Operación "Riñihue"

2



El General Eduardo Iensen Franke asume la Comandancia en Jefe (1961)

3



El General Máximo Errázuriz Ward nuevo Comandante en Jefe (1964). Primer vuelo fotogramétrico a la Antártica

4



El Twin Otter, un avión por y para la comunidad (1966)

5



Incorporación del Hawker Hunter (1967). Activación del Grupo N° 12 en Punta Arenas y del Grupo N° 9 en Puerto Montt.

6



Erupción en la Base Antártica "Presidente Aguirre Cerda" (1967)

7



El Centro Meteorológico Antártico, de Isla Decepción a Rey Jorge

8



El mando del General Carlos Guerraty Villalobos



### 1. Los terremotos de 1960 en el Sur. El Puente Aéreo y la Operación “Riñihue”.

**E**l área geográfica de los terremotos.

En 1960, cuando se produjeron estos terremotos, la infraestructura vial y aeroportuaria de Chile había avanzado muy poco y a pesar de los planes gubernamentales para subsanar esta carencia, la faz del país era muy similar a la de comienzos de los 1940. En la perspectiva aeronáutica, cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, ya se avizoraban en el mundo como de uso común, los grandes aviones de transporte que se habían ocupado masivamente durante la guerra y que ahora debían tener una aplicación civil y cotidiana, porque estaban en estado operativo y con un gran remanente de horas de vuelo utilizables. Sin embargo, en nuestro país solo se contaba con Los Cerrillos y Cerro Moreno, como aeródromos modernos con capacidades, aunque limitadas, para estos nuevos aviones. Hacia el extremo austral, Bahía Catalina en Punta Arenas soportaba con dificultades la operación de los Douglas C-47 y los Lockheed Electra de LAN. No era mejor la situación la Base de Chamiza en Puerto Montt con respecto a estos aviones y menos aún para los C-46 Curtiss Comando, con los cuales se daba una situación muy peculiar para la aviación comercial, ya que para sus vuelos a Magallanes debía hacer escala técnica en Bariloche, Argentina: era un vuelo doméstico que tenía que hacer una escala internacional para su operación de rutina. Como contrapartida a esta falta de infraestructura, tanto la FACH como LAN habían aumentado su masa crítica, tanto en material de vuelo como en capital humano calificado respecto de las dos décadas precedentes, lo cual iba a resultar insospechadamente crucial en el futuro inmediato.

En cuanto a la población, según el último Censo disponible a esa época, realizado en 1952, la población total de Chile era de 7.600.000 habitantes, de los cuales 2.420.000, aproximadamente un 32% del total, residían en las diez provincias que fueron dañadas por los sismos: Ñuble, Concepción, Arauco, Bío-Bío, Malleco, Cautín, Valdivia, Osorno, Llanquihue y Chiloé. El área geográfica que fue afectada tenía un largo aproximado de 750 kilómetros, similar al de Gran Bretaña o España, y cubría una superficie de 140.000 kilómetros cuadrados.

Este era el panorama poblacional y aeronáutico que mostraba el país previo a la ocurrencia de los sismos de 1960. Como era costumbre dentro de las actividades de mayo, mes de las Glorias Navales, el Presidente Jorge Alessandri repasaba el día 20 la que sería su segunda cuenta pública ante el Parlamento y se preparaba para un día lleno de actividades en Santiago y Valparaíso. Sin embargo, aquella rutina fue rota abruptamente a las 06:02 horas del 21 de mayo de 1960: gran parte del país, desde el Norte Chico hasta Llanquihue, fue despertado por un brusco y prolongado sismo. Desde los primeros momentos se tuvo la percepción de que algo muy grave había ocurrido

en alguna parte del país, pero no se contaba con información precisa ya que de Santiago al sur se habían interrumpido las comunicaciones. Por las informaciones más precisas que se tuvieron posteriormente, un primer y fortísimo terremoto, de magnitud 7,75 Richter y de VII Mercalli, se había producido a las 06:06 en gran parte del Sur de Chile, registrándose 12 epicentros en la costa de la península de Arauco, afectando principalmente a Concepción, Talcahuano, Lebu, Chillán y Angol. El primer sismo derrumbó el puente carretero de 2 km. de largo sobre el río Bío Bío, interrumpiendo la comunicación terrestre de Concepción con Coronel, Lota y la provincia de Arauco. Un segundo sismo, de intensidad similar, se produjo a las 06:33, aunque sin víctimas fatales porque la población había huido de sus hogares por miedo a los derrumbes.

Mientras las ciudades de la zona central se reponían de la conmoción de su abrupto despertar, aunque sin daños de real consideración, comenzaron a conocerse las primeras noticias relativas al desastre, captadas de transmisiones de radio-aficionados de Concepción, Talcahuano, Coronel, Chillán y otras localidades del Sur. Todo indicaba que se había producido un gran terremoto y que la devastación era enorme. Aún más, a las 06:33 horas una gran réplica remeció a la ciudad de Concepción, acentuando los destrozos del primer sismo.

Sin pérdida de tiempo, la Comandancia en Jefe de la FACH dispuso a las 06:45 horas que el Grupo de Aviación N° 7 efectuara una misión de reconocimiento, para obtener más rápidamente la información. A las 07:00 horas despegaron dos reactores F-80, al mando de los Tenientes Mario Silva P. y Oscar Cortés B. para sobrevolar la zona entre Chillán, Concepción y Lebu. A su regreso, a las 08:35 horas, los pilotos dieron cuenta de la tremenda magnitud de daños causados por el sismo, estremecedor recuento que, una vez recibido por las autoridades institucionales, fue puesto de inmediato en conocimiento del primer mandatario.

Dada la gravedad de los daños, el Presidente Alessandri quiso cancelar el acto oficial, pero, de común acuerdo con el Parlamento y sus asesores, decidieron seguir adelante, entregar su Cuenta a la Nación, pero suspender a la vez todos los festejos y celebraciones programadas, en clara señal de duelo por las víctimas que ya se visualizaba que habría cobrado el terremoto. Se dispuso de inmediato el Estado de Emergencia para canalizar rápidamente las medidas de ayuda a los compatriotas damnificados y un duelo nacional oficial de 3 días por los fallecidos. Las Fuerzas Armadas fueron declaradas en estado de alerta y se abocaron a lo que sería un extraordinario período de arduo trabajo y continuos sacrificios, al igual que para gran parte de la nación.

En el sur en tanto, ya en la tarde de aquel fatídico día, un verdadero diluvio caía en el área afectada, agravando la precaria situación de miles de familias y terminando de aislar muchas localidades. El Ministro del Interior Sótero Del Río Gundián, viajó hacia la zona a bordo del Douglas DC-3 N° 950 ("El Canela"), arribando a Concepción con un techo de vuelo de unos 60 metros y visibilidad casi nula, que obligó a los pilotos a exigir al máximo su pericia y experiencia, aterrizando felizmente en Hualpencillo a las 16:10 horas. Tras recorrer Talcahuano y Concepción, reunirse con autoridades locales, verificar el calamitoso estado del sector e incluso experimentar un fuerte temblor que se produjo durante su breve permanencia, emprendieron el regreso, llegando a las 20:45 horas a la capital.

Mientras tanto, en la zona central se había concretado una cadena informativa algo más sólida, al tiempo que una campaña solidaria había comenzado a tomar forma. En Los Cerrillos la actividad en el Grupo de Transporte N° 10 era febril; a los aviones ya despachados al mediodía con personal especializado, medicamentos y otros elementos de emergencia, pronto se sumarían tres aviones C-47 que estaban siendo cargados al máximo con alimentos, mantas y medicinas, además de un equipo de médicos y enfermeras prestos a subir en los atestados aparatos con destino a Concepción.

El 22 de mayo, tras una noche interminable, los habitantes penquistas veían esperanzados la llegada de los tres C-47, que a pesar del mal tiempo habían arribado a Hualpencillo y a descargaban su valiosa carga. Las tripulaciones deseaban volver cuanto antes a Santiago, pues a medida que pasaban las horas, informes más y más inquietantes seguían llegando a las autoridades y toda la ayuda traída parecía insuficiente. En medio de estas actividades, a las 14:58 horas. los sorprendió

otro fuerte temblor, casi tan intenso como el del día 21, que remeció la pista y hasta a los aviones. Pasado el movimiento y el consiguiente susto, el personal retomó con redoblado ahínco la descarga de sus aeronaves, pero la Naturaleza todavía tenía mucho que decir.

A las 15:10 horas, un tercer terremoto, grado 7.5 Richter se produjo cerca de Chiloé y, apenas 28 segundos después, cuando aún no concluía del todo el anterior, otro peor surgió bajo el mar, 180 kilómetros frente a Valdivia, alcanzando la increíble intensidad récord de 9.5 grados Richter, nunca registrada científicamente en la historia humana. La fuerza del sismo fue tal que arrojó al piso a todo ser vivo en pie, mientras más del 50% de las construcciones fueron reducidas a simples escombros. Estudios posteriores confirmaron que dicho movimiento en realidad fue una sucesión de 37 terremotos cuyos epicentros se extendieron por más de 1.350 km. Quedó devastada la zona entre Talca y Chiloé, alrededor de unos 400.000 km<sup>2</sup>. La geografía cambió como nunca se había visto: ríos que desviaron sus cauces, nuevos lagos que nacieron y hasta montañas que se movieron. En el proceso, unas 2.000 personas murieron en toda la región, 3.000 resultaron heridas de diversa consideración y más de 2,5 millones perdieron sus hogares.

Terminado el movimiento, aún quedaba el acto final del cataclismo: el océano se recogió varias cuadras, por un lapso que varió de 15 a 30 minutos y luego un gran maremoto o tsunami se levantó arrasando a su paso lo poco que quedaba en pie: poblados, puentes, embarcaciones, animales y por supuesto, muchas vidas humanas: Queule, Puerto Saavedra, Mehuín, Corral, fueron prácticamente borradas del mapa. Hubo naves de gran calado que fueron a quedar río arriba, el “Canelo”, el “Santiago”, el “Carlos Haverbeck” y el vapor fluvial “Prat”, a kilómetros del mar. Valdivia misma quedó semi inundada y aislada del resto del país, con un 75% de destrucción y 20 mil damnificados, pues gran parte de la infraestructura de comunicaciones de la época fue destruida: puentes, la Carretera Panamericana y otros caminos, la vía férrea, tendidos eléctricos, telefónicos y telegráficos, todo cortado o severamente dañado a lo largo de 1.700 km.

El Capitán del “Santiago”, Rodolfo Pierce R. relataba posteriormente a la prensa:

*Era un lindo día, muchas embarcaciones navegaban por la bahía. De repente, el barco comenzó a estremecerse y empezaron los gritos en tierra. Estábamos mirando hacia Corral cuando notamos que el mar se retiraba y temblaba; había un ruido inexplicable. El mar se retiró rápidamente y cuando creía que íbamos a quedar varados en seco, vino la llena, pero en forma tan increíble que mi barco, que estaba atracado al muelle, pasó por encima de éste y fuimos a dar al otro lado. Las espías se cortaron solas. No sé por qué, pero ordené “marcha atrás”. Eso nos salvó pues cuando aguantábamos la marea que subía, se nos vino encima el “Carlos Haverbeck” (barco oceanográfico) que nos rozó y pasó con fuerza hacia la ciudad. Una corriente que nos llevaba de un lado a otro nos tomó de popa y sin darnos cuenta, ¡nos encontramos navegando en medio de la ciudad de Corral...! No sé cuánto rato el mar nos estuvo moviendo de un lado a otro en medio de la ciudad, pero de pronto me di cuenta de que nos llevaba río adentro. Cuatro horas estuvimos en ese infierno. Un rato estábamos dentro de Corral y a los pocos minutos estábamos al otro lado de la bahía. Finalmente, una corriente nos llevó mar afuera. Eran como las siete de la tarde.*

*De pronto me di cuenta de que volvíamos hacia la costa: se había hecho de noche, pero ya no existían Corral ni Niebla, no había nada, ni siquiera luces. A medida que íbamos acercándonos, se escuchaban gritos que partían el alma, no veíamos nada, pero escuchábamos los gritos. Esto usted no puede entenderlo; había que vivir esas horas. Cuesta mucho dar una idea, aunque sea más o menos aproximada, de lo que eran esas olas entre los diez y los doce metros. De Corral no quedó nada...*

Más al sur, Puerto Montt, Ancud, Castro y otras localidades de Chiloé también recibieron severos y extensos daños. En la región del Bío-Bío, lo que había sobrevivido al día 21, quedó reducido al recuerdo el 22. Lo que había causado todo este daño fue una ola de 8 metros de altura, que a las 16:20 azotó la costa chilena entre Concepción y Chiloé, con una velocidad de 150 km/hora. Cientos de personas fallecieron al ser atrapadas por las aguas y diez minutos después, el mar retrocedió arrastrando las ruinas de los pueblos costeros, para volver a impactar con otra ola de 10 metros de altura. El sismo en sí fue perceptible en toda Sudamérica y la onda expansiva recorrió

la Cuenca del Pacífico. Casi 15 horas después, un maremoto de 15 metros de altura azotó la isla de Hilo, en el Archipiélago de Hawái, a más de 10.000 kilómetros del epicentro y mató a 61 personas. Similares eventos se registraron en Japón, las Filipinas, Isla de Pascua, Nueva Zelanda, Samoa, las Islas Marquesas e incluso, partes de la costa del Estado de California.

En el epicentro de la tragedia se encontraba la Base Aérea “La Chamiza”, la cual sufrió graves daños y además quedó aislada por la caída del puente sobre el río Chamiza. A los pocos minutos de ocurrido el sismo, el Comandante del Grupo N° 5, Comandante de Grupo Lautaro Farías V., ordenó que un Mentor T-34 de la Escuela de Aviación, que estaba de paso en Chamiza al mando del Capitán Carlos París Maldonado, se trasladara a “El Tepual” para evaluar el estado de la pista. Tras sobrevolar y verificar que no se observaban daños aparentes, tomó el riesgo y aterrizó en ella, estacionó a un costado su avión y con la radio de a bordo improvisó una torre de control para guiar a los aviones que luego comenzaron a llegar a ese lugar. Es destacable que el Capitán París llevó a cabo esta ardua labor humanitaria sin descanso ni relevo, hasta que al día siguiente llegaron personal y equipos de comunicaciones desde Chamiza. Habían cruzado el río Chamiza en balsas, para trasladarse junto a equipo técnico e instrumentos, con los que se las ingeniaron para habilitar “El Tepual” con torre de control básica, un radiofaro, iluminación de la pista y otros elementos conexos que les permitieron relevar al Capitán París de su esforzada labor.

Este acelerado y arduo trabajo continuó, con el correr de los días, con la construcción de bodegas, una barraca de refugio para damnificados y tripulaciones, la instalación de estanques para combustible, un grupo electrógeno, un elevador de carga, una red de comunicaciones directas con Santiago, Osorno, Ancud, Chamiza y aeródromo La Paloma, más una pista auxiliar establecida en un tramo de la carretera en las cercanías de Lanco. Para el anochecer de aquel primer día de operaciones había más de 300 mensajes acumulados en espera de ser transmitidos, mientras los operadores no se daban descanso, para así darles curso.

A las 9 de la mañana del 23 de mayo, “El Canela” nuevamente despegó hacia el sur, pero esta vez con el mismo Presidente Alessandri como su principal pasajero, acompañado por el ministro de Obras Públicas, el director del Servicio Nacional de Salud y asesores técnicos. El plan de vuelo consultaba una primera escala en Chillán, para luego seguir a Concepción, Puerto Montt y Chiloé, el itinerario era ambicioso pero las condiciones de tiempo no eran auspiciosas. Para el 24 de mayo siguió lloviendo y el techo de vuelo era bajísimo y muy cerrado. Para empeorar las cosas, un nuevo terremoto grado 7 Richter azotó el sur con epicentro en Llanquihue, provocando la violenta erupción del volcán Puyehue, cuya densa columna de humo y cenizas se elevó a 9.000 metros, dificultando el vuelo a las zonas amagadas. Pese a las dificultades, el Presidente Alessandri y su comitiva arribaron a La Chamiza, cruzaron el río en bote (el puente se había derrumbado), y se dirigieron a Puerto Montt para evaluar junto a autoridades locales, los cuantiosos daños a la infraestructura portuaria de la ciudad. En toda la zona habían comenzado cientos de sepelios, muchos de ellos interrumpidos por fuertes réplicas y los primeros saqueos se habían producido en Lota y Concepción. Por la noche regresó a Santiago el Presidente, tras ver frustrado su viaje a Chiloé debido al mal tiempo y se dirigió a la nación por cadena radial, expresando sus impresiones personales sobre la dimensión de la catástrofe como también su agradecimiento a las fuerzas armadas, carabineros, bomberos y defensa civil y también a las naciones que habían acudido en auxilio de nuestra patria.

En Valdivia, muy pocos pudieron escuchar el mensaje del Presidente. Comenzaba la madrugada de aquel miércoles aciago y la ciudad seguía completamente aislada del resto del territorio nacional. Sus autoridades civiles y militares habían hecho ímprobos esfuerzos para organizar socorro y ayuda en la ciudad, pero la abrumadora magnitud de los daños hacía todo trabajo insuficiente. No había energía eléctrica, los pasillos de su hospital estaban repletos y la comida escaseaba: necesitan ayuda cuanto antes. De hecho, habían seguido por radio los informes oficiales del desastre, y escuchaban que se referían a Concepción, Chillán, Puerto Montt y otros pueblos, pero poco se mencionaba a Valdivia, aun cuando los daños eran también enormes. Habían pasado dos días y lo único que habían visto era el ir y venir de aviones hacia y desde el sur, por lo que la angustia crecía entre la población.

En esos momentos fue que personas como el Intendente Víctor Kunstmann, el ex-Alcalde Germán Saelszer, los periodistas Kurt Baude y Hernán Olave, además de muchos otros, aunaron esfuerzos para lograr reanudar las suspendidas transmisiones de la dañada radio-emisora. Tras muchas horas de ardua labor, un improvisado conjunto radio-emisor fue instalado en un pastizal de la Isla Teja y Valdivia pudo comunicar por fin su realidad a través de las ondas AM de la radio Portales, con la radio Minería haciendo las veces de puente.

### **El Puente Aéreo.**

Este fue el terrible panorama que afrontaba la nación y sus autoridades frente a las múltiples y urgentes necesidades de las zonas afectadas. No existía todavía en 1960 la Oficina Nacional de Emergencia - ONEMI, para enfrentar situaciones como ésta, la que solo vino a ser creada años más tarde por Decreto Ley N° 369 de 1974, dependiendo del Ministerio del Interior. En consecuencia y ante la magnitud de la catástrofe, se adoptó una estructura especial para coordinar en cada zona afectada los recursos públicos, registrar los múltiples requerimientos, socorrer las personas y administrar la creciente ayuda nacional e internacional que había comenzado a afluir. Para esto, el Ejecutivo entregó estas responsabilidades a tres Jefes de las Fuerzas Armadas, las cuales, por organización, medios y cobertura geográfica, estaban en condiciones de acción inmediata, como lo habían hecho desde el mismo día 21. Para ello, el Presidente Alessandri dictó el Decreto Supremo N° 123 del 27 de mayo de 1960, designando “Comandantes de Fuerzas Armadas Conjuntas” para las tres provincias más dañadas, con la misión de coordinar la actividad de las instituciones militares en beneficio de la población, en cuanto al restablecimiento de los servicios de utilidad pública, la remoción de escombros, el transporte y distribución de ayuda, la evacuación de personas y otras similares, necesarias en una situación como ésta. Para la provincia de Concepción se designó al almirante Oscar Ferrari Chaigneaux, para la provincia de Valdivia al General Alfonso Cañas Ruíz Tagle y para la provincia de Llanquihue al General Máximo Errázuriz Ward. Cada uno de estos jefes y su respectivo Cuartel General Conjunto dependían directamente del Ministro de Defensa Nacional, a la vez que mantenían un contacto operativo permanente con el Grupo N° 10, en Cerrillos, para el transporte de la carga y la evacuación de personas.

A su vez, en cuanto a la Fuerza Aérea, el Comandante en Jefe subrogante General Eduardo Iensen Francke (el titular General Barros Ortiz estaba en Buenos Aires con las delegaciones de las Escuelas Matrices invitadas por el Gobierno argentino a la celebración del 25 de mayo) emitió la Orden Especial N° 1 de 23 de mayo de 1960, disponiendo el Estado de Alerta para toda la Institución con el fin de prestar el máximo apoyo a las tareas señaladas anteriormente y estableciendo el funcionamiento ininterrumpido de los Cuarteles Generales de las Altas Reparticiones. Las Unidades con material de vuelo acuartelaron a sus tripulaciones y reforzaron sus equipos para disponer de la mayor cantidad de aviones operativos. Con este mismo fin, el Ala de Mantenimiento aportó su personal especialista al Grupo N° 10 y la Brigada de Instrucción puso todos sus aviones a disposición del Comando de Unidades.

Desde los primeros días comenzó a afluir desde el extranjero una masiva ayuda solidaria, tanto en especies como en aviones, que los respectivos países pusieron a disposición de Chile. Con estos nuevos recursos más los propios del país, la Fuerza Aérea estructuró un Puente Aéreo, que tenía tres pilares principales: el Grupo N° 10 en la Base de Cerrillos (Santiago), el Grupo N° 3 en la Base de Maquehue (Temuco) y el Grupo N° 5 en la Base de Chamiza (Puerto Montt). El responsable operativo de este Puente Aéreo fue el Comandante del Grupo N° 10, Comandante de Grupo Walter Heitmann Woerner. Se activaron también Terminales Aéreas en los aeródromos de Concepción, Valdivia, Osorno, Ancud y Castro, para recibir y coordinar los vuelos desde y hacia los tres núcleos principales, todos ellos a cargo de oficiales de la Fuerza Aérea. La Academia de Guerra Aérea suspendió sus clases para destinar sus oficiales alumnos a cargo de dichos terminales, operar como pilotos o integrando Estados Mayores. Desde la Zona Norte se enviaron también oficiales del Grupo N° 1 (Iquique), Grupo N° 8 (Cerro Moreno), que se sumaron a los del Grupo N° 7, para reforzar a las Unidades que llevarían el peso de este Puente Aéreo.

El Grupo N° 3, uno de los tres pilares del Puente, habilitó 4 sub-bases para distribuir la ayuda. La sub-base “El Budi” abastecía a las localidades de Hualpín, Toltén, Villa Boldos, Queule,

Puerto Boldos e inmediaciones. La sub-base “Nahuentué” hacía lo propio con Puerto Saavedra, Trovolhue, Lobería, Nahuentué, Tirúa y Pichigual, usando una pista de 500 m de largo. Desde la sub-base “Panguipulli” se apoyaba a Liquiñe, Neltume, Chanchan, Llanquén, Coñaripe, TrauTralco y Puerto Frei, sirviendo también como punto de apoyo inicial para la Operación “Riñihue”. La cuarta sub-base era “Villarrica”, la cual sirvió para operar hacia el interior cordillerano, lanzando carga desde el aire.

Por su parte, el Cuartel General Conjunto de Llanquihue organizó localmente un enlace aéreo con la Isla de Chiloé, con los aviones del Grupo N° 5 y de los Grupos N° 2 y N° 10, focalizándose en Castro, Ancud, Melinka y Quellón, al paso que en el territorio continental cubría localidades tan diversas y distantes entre sí, como Balmaceda, Maullín, Chonchi, Achao, Puerto Lagunas, Palena y Futaleufú. Al mismo tiempo, se integraron las máquinas del Club Aéreo de Puerto Montt con el Grupo 5, que iniciaron un amplio reconocimiento de Llanquihue, Chiloé y Aysén para evaluar los daños. Los aviones se multiplicaron desde La Chamiza para evacuar alumnos de las escuelas, portar la ayuda internacional, llevar auxilio cuando estaban inundadas por las altas mareas, trasladar medicinas, alimentos y vestuarios, o evacuar heridos y damnificados. Se utilizaron los anfíbios Catalina del Grupo N° 2 para el transporte de todas las primeras ayudas a esas aisladas localidades.

Entre el 28 de mayo y el 5 de junio, el Comando Conjunto con base en Llanquihue, con material nacional y el apoyo fraterno de las alas extranjeras, efectuó un promedio de 125 operaciones diarias de vuelo, trasladó 12.665 pasajeros y 1.190 Ton. de carga en 1.001 misiones. Los dos helicópteros comisionados a Chiloé cumplieron 37 misiones, con un consumo de 4.800 litros de combustible, con la misión de salvar vidas o de llevar víveres a familias totalmente aisladas.

Para dimensionar las proporciones que tuvo el Puente Aéreo, el segundo más grande a la época después del de Berlín, se detalla un resumen de las más de 200 aeronaves nacionales y extranjeras que lo integraron.

Por la Fuerza Aérea de Chile participaron: Grupo N° 10 (Cerrillos): 4 Douglas C-47, 3 Douglas DC-3, 2 Beechcraft D-18, 1 Beechcraft AT-11 (N° 302 Fotogramétrico), 1 De Havilland Canada DH-C2 (L-20) Beaver, 1 Sikorsky S-55C, 3 Bell 47D-1, 3 Hiller 12E4, Ala N° 2 (Quintero): 2 Consolidated PBV-5A Catalina, 2 Grumman SA-16A, 1 L-20 Beaver, 1 Cessna L-19, 1 Cessna 182; Grupo N° 3 (Temuco): 2 Cessna L-19, 1 Cessna 182; Grupo N° 5 (Puerto Montt): 2 Beechcraft C-50 Twin Bonanza, 1 DHC-3 Otter, 1 Cessna 182, 1 Sikorsky S-55C; Grupo N° 8 (Antofagasta): 1 Sikorsky S-55C, 1 Douglas B-26 Invader; Escuela de Aviación (El Bosque): 1 Beechcraft T-34 Mentor.

El Ejército aportó un Beechcraft D-18 (N° E-01), la Armada un helicóptero Bell 47-D1 y Carabineros participó con aparatos Cessna del Club Aéreo institucional.

La aviación comercial y deportiva también hizo su valioso aporte según se detalla: LAN - Chile: 11 Douglas DC-3, 7 Douglas DC-6B, 4 Glenn Martin 2-0-2FL; Oscar Squella A.: 1 Curtiss C-46; Línea Aérea Sudamericana(LASA): 2 Curtiss C-46; Roberto Parragué S.: 1 Consolidated PBV-6A Catalina; Federico Führer K.: 1 Grumman 21-A; Club Aéreo de Chile: 2 aeronaves; Club Aéreo de Puerto Montt: 3 Piper y 3 Cessna; Club Aéreo de Temuco: 5 Piper, 2 Cessna, 1 Ercoupe 415E; Club Aéreo de Traiguén: 3 aeronaves.

Cabe señalar que LAN en un primer momento suspendió todos sus servicios a fin de apoyar plenamente la operación de ayuda y dispuso de inmediato tres DC-6B para llevar ayuda al sur, así como para hacer reconocimientos aéreos diarios más detallados de toda la zona. De hecho, LAN se convertiría en el factor de carga más gravitante después de la flota de C-124 de la USAF. Asimismo, la Federación Aérea de Chile puso también a disposición del Ministerio del Interior todas las aeronaves de sus asociados.

Los aviones extranjeros no solo trajeron ayuda, sino que también se quedaron operando en Chile transportando personas y materiales. Los países americanos se hicieron presentes con las siguientes aeronaves: Argentina, con dos Douglas C-47, 1 Douglas C-54 y dos helicópteros



Sikorsky S-51; Bolivia, con un Douglas C-47 y un Curtiss C-46; Brasil, con dos Douglas C-47; Canadá, con 5 Douglas C-54; Colombia, con un Douglas C-54; Cuba, con un Lockheed C-121-C, un Curtiss C-46 y un helicóptero Bell H-13; Paraguay, con un Douglas C-47; Perú, con dos Douglas C-47, Venezuela, con dos Douglas C-47 y dos Fairchild C-123 Packet. El Reino Unido envió un cuatrimotor turbo hélice Bristol Britannia 175 (RAF) y aviones C-54 GM “North Star”.

Junto con ellos, Estados Unidos se hizo presente en forma masiva con 75 Douglas C-124 Globemaster, 14 Douglas C-118, 3 Douglas C-54, 3 Douglas C-47, cuatro Boeing KB-50J (tanqueros), un Douglas DC-3 (de Panagra) y 10 helicópteros Bell UH-1H. El aporte de la aviación norteamericana tuvo ribetes especiales, por cuanto 70 de los 75 Globemaster y los 14 C-118 volaban rotativamente entre sus bases de origen hasta Puerto Montt, con escala en Lima o en Santiago, para desembarcar directamente su carga en la zona afectada. Los 5 Globemaster restantes se basaron en Los Cerrillos y se integraron al Puente Aéreo, junto con los 3 C-54 y los 3 C-47. En los primeros días de operación, los C-124, fueron portadores de los hospitales de campaña, junto con 2 mil techos de emergencia, 15 mil carpas con catres de campaña y equipamiento para que una familia pudiera vivir en ellas. Los 10 helicópteros UH-1H quedaron basados en las provincias de Valdivia y de Llanquihue, para apoyar los dos Hospitales de Campaña que Estados Unidos instaló en esas zonas. El DC-3 de Panagra fue enviado directamente por dicha aerolínea para operar a disposición de la FACH en tanto durara el Puente Aéreo. En términos formales, el lunes 30 se conformó la Fuerza Operacional de Tarea N° 1 (JFT-1) que agrupaba a las fuerzas armadas estadounidenses presentes en Chile para la ocasión, liderada por el Coronel Walter P. Goodwin junto a su jefe de Estado Mayor, Jobie J. Dixon. El día 31 de mayo asumió la parte correspondiente a la misión de socorro aéreo el Mayor General USAF William Fisher. A Los Cerrillos arriban los 12 primeros Douglas C-124 “Globemaster” desde USA con la ayuda ya comprometida por el embajador Walter Howe.

También llegó un Comet IV de Aerolíneas Argentinas, con frazadas y medicamentos. En este avión viajó el Ministro de Salud argentino Héctor Nobili, para recoger la información de las necesidades más urgentes, por cuanto su Gobierno había dispuesto una operación de auxilio, adecuadamente designada “Maipú”, para ir concentrando unas 250 toneladas de ayuda en la fronteriza localidad de San Carlos de Bariloche, desde donde los DC-6B de LAN la llevarían hasta El Tepual, evitando con esto atochar más a Los Cerrillos. El 29 de mayo, en el marco de la operación “Maipú”, 7 aviones de transporte de la FAA más 6 de sus helicópteros evacuaron chilenos hasta Bariloche, desde donde los DC-6B de LAN los llevaron a Santiago. El 31 de mayo arribaron a Los Cerrillos los C-54GM “North Star” de la RCAF con 6 mil libras de carne de cerdo en latas, medicamentos, ropa invernal y lo más importante: 2 hospitales de campaña con 60 camas, aunque sin personal, los que fueron más que bienvenidos y desplegados en Castro y Nueva Imperial. En seguida, estos cuatrimotores volaron hasta Cerro Moreno –Antofagasta- para traer hasta Los Cerrillos pertrechos y ayuda que se hallaba acumulada allí.

Por otra parte, hubo países que enviaron ayuda ya sea en aeronaves o a través de otros medios, y que se hicieron acreedores también de la gratitud nacional: Rusia, México, El Salvador, República Dominicana, Panamá, Costa Rica, Honduras, España, Italia, República Federal Alemana y Francia.

Con respecto al control del tráfico aéreo, la operación permanente de esta gran cantidad de aviones de diversos tipos y capacidades, operando diariamente a las más diversas horas, entre el 22 de mayo y el 11 de junio, puso al Aeropuerto de Los Cerrillos frente al más grande desafío profesional que había tenido en toda su historia. Según el informe oficial de la Dirección de Tránsito Aéreo debió controlar un promedio muy cercano a las 300 operaciones diarias. Calculaba un experimentado controlador que, en un solo turno, debía manejar el equivalente a un mes de operación normal. Su entrada instrumental estaba constituida por un solo canal entre Melipilla, Marruecos y el localizador R. La topografía del terreno solo permitía aproximar por instrumentos a la pista 03 y despegar desde la 21, con riesgo constante de saturación.

En cuanto a la zona centro sur, la red de radioayudas estaba compuesta de diez radiofaros y un focalizador de pista, que debieron atender un tráfico que llegó a cerca de 500 operaciones diarias, lo

que obligó a flexibilizar los procedimientos y la aplicación de los reglamentos. Las aproximaciones visuales se autorizaron bajo los mínimos establecidos y se dispusieron separaciones verticales de emergencia de solo 500 pies para los radiofaros de Marruecos, Melipilla, Santo Domingo, Quintero, Constitución, Curicó y Concepción. La mayor cantidad de tráfico hacia el Sur se asignaba entre la salida del sol y las 23 horas; el resto de la noche se continuaba con el tráfico comercial según sus itinerarios adaptados a la emergencia. Los C-124 Globemaster operaban durante las 24 horas.

En Santiago se había organizado un amplio sistema de auxilio, en el que participaban vastos sectores de la sociedad: personal de la FACH y de LAN, médicos titulados y enfermeras de las universidades de Chile y Católica, más los alumnos de esas carreras distribuidos tanto en las localidades afectadas como en la capital. La Cruz Roja dispuso un destacamento permanente en Los Cerrillos, tanto para recibir a los damnificados que empezaron a llegar vía aérea en números crecientes, como para clasificar y rotular las donaciones que iban hacia el sur. Mucha gente recibió en sus casas a familiares y amigos afectados y quienes no tenían parientes en Santiago eran derivados al casino de la Universidad Católica, acondicionado para tal efecto. Como se mencionó antes, todavía no existía la ONEMI para canalizar la información, los recursos y los esfuerzos, por lo que surgieron espontáneamente campañas de solidaridad a través de municipios, radios y periódicos.

A Talcahuano arribó desde Valparaíso el crucero “O’Higgins” con víveres, medicamentos y personal sanitario de la Armada, al cual se sumó poco después un transporte de la Marina del Perú, repleto de víveres, que zarpó desde Callao el 23 por la tarde con idéntico propósito. En esta época se recibió otra importante donación de parte del gobierno de los Estados Unidos: 5 barcazas que fueron traídas a bordo del transporte “Catamaun”, de la U.S. NAVY, unidades que pasaron de inmediato a prestar útiles servicios en nuestra Armada nacional.

Al Cuerpo de Bomberos también le correspondió una labor muy decisiva durante esos aciagos días y semanas que siguieron al sismo. No solo debieron luchar contra los múltiples incendios, la carencia de agua y la pérdida de muchos de sus cuarteles, sino también posteriormente, durante meses, los diferentes carros del Cuerpo transportaron miles de litros de agua potable hacia los sectores poblacionales, al mismo tiempo que contribuyeron a la extracción de escombros que el derrumbe de murallas y chimeneas habían dejado por las calles y veredas de las zonas afectadas.

A pesar del mal tiempo, las operaciones no bajaron su intensidad, de hecho, entre el 2 y el 4 de junio comienzan a actuar por fin los Bell UH-1B del U.S. ARMY desplegados en los mismos terrenos que los hospitales de campaña estadounidenses, aliviando notablemente la carga de trabajo sobre los helicópteros de la FACH y la FAA. Aun cuando la fase USAF del puente llegó a su punto cúlmine el día 29 de mayo (tomando en cuenta lo transportado desde Panamá) en Los Cerrillos la fuerza solidaria no se apagaba: la primera donación del gobierno de Brasil había sido recepcionada, el cual para apurar la entrega no solo dispuso de un primer carguero de la FAB, sino que fletó aviones comerciales de SAS, Lufthansa y KLM, con lo cual 20 toneladas más de ayuda, que incluían 400 grandes carpas y 10 mil sacos de café, quedaron prestas para su distribución.

El 6 de junio ocurrieron dos hechos dignos de mención: por vez primera aterriza un C-119 en Chile, es un aparato de la FAB con más donaciones desde Brasil y en el sur el puente aéreo cumple la asombrosa marca de un millón de libras de carga transportadas, esto durante el vuelo signado como FA-957 con destino a la ciudad de Castro, encarnado en un C-47 del Grupo N° 10. Se totalizan además 5.485 pasajeros desde y hacia la zona afectada.

El 7 de junio –sin embargo- las cosas tomaron un cariz diferente y aún más dramático al ser Valdivia azotada por un violento temporal de viento y lluvia, que inundó sus calles y provocó más damnificados. Más del 50% de la descalabrada ciudad quedó entregada a las aguas del desbordado Calle-Calle, y con sombrío realismo, los medios comienzan a llamar a Valdivia “la ciudad mártir”. El aeródromo Las Marías, única pista habilitada cercana a la ciudad y que ya estaba limitado a operar durante los períodos de marea baja del río, quedó anegada por el rebalse del cercano canal Santa Rosa, situación que no será paliada del todo hasta terminada la operación internacional y que estuvo a punto de causar accidentes en varias ocasiones. El 8 de junio el crucero O’Higgins remontó

el río y junto con descargar ayuda médica y víveres para los sufridos compatriotas de Valdivia y sectores aledaños se convirtió en la única fuente de energía eléctrica disponible, esto mientras duró su abasto de petróleo. El lunes 13 de junio partió desde Madrid un avión cargado, entre muchas vituallas, con tiendas de campaña, impermeables y lo más notable: miles de pilas para linternas. El total de la carga ascendió a 4 toneladas. Para entonces buena parte de los C-124 y C-118 habían comenzado a retornar a sus bases en EE. UU. y Panamá con la parte que les correspondió en este magno esfuerzo solidario. Pero a pesar de toda la labor y sacrificio desplegados, para el 17 de junio considerando solo Valdivia y sus alrededores, unas 22 mil personas permanecían en viviendas triangulares (tipo A) de madera y techo de zinc en las zonas elevadas del sector. El 22 de junio se retiraron los últimos cuatro C-124 que quedaban en servicio en el puente aéreo. La flota de los 75 Globemaster movilizó 987 toneladas de carga útil durante su estadía y se llevó impresa no solo la gratitud de los desamparados, sino la admiración de todos sus pares del Aire.

El 24 de junio se cumplió la otra meta de la operación “Maipú” al terminar de llevar LAN las 250 toneladas de ayuda argentina directo desde Bariloche hasta Puerto Montt. Al día siguiente el rey Gustavo Adolfo de Suecia confirmó su anuncio de que su país se haría cargo de la devastada localidad de Puerto Saavedra. El domingo 26 arribó un solitario C-124 proveniente desde la base Moffet Field, California, conteniendo 4 helicópteros Hiller modelo 12E comprados por el gobierno chileno, los cuales fueron destinados al Grupo 10 y despachados de inmediato al Sur.

La masiva presencia de los hombres de la USAF y la RCAF, planteó dos problemas inmediatos: el idioma inglés (que muy pocos dominaban entonces, incluso en esferas de gobierno) y el abastecimiento de combustible. El primer tema fue resuelto rápidamente, asignando como enlace con los norteamericanos a oficiales de la FACH, acostumbrados a la terminología aeronáutica en inglés que se usaba normalmente en el área operativa y logística institucional. El segundo resultó mucho más complejo, por cuanto se trataba de abastecer constantemente a más de 100 aeronaves, de tal modo que en un día se surtían en Los Cerrillos más de 75.000 litros, que era lo que la FACH empleaba normalmente en unos cinco meses de operaciones. Tal demanda logística, pronto sobrepasó las capacidades instaladas tanto en Cerrillos como en Hualpencillo o El Tepual, de modo que se acordó utilizar algunos C-124 para transportar combustible hasta Puerto Montt y traer damnificados a Los Cerrillos en el vuelo de regreso. Además, como en los primeros días hubo también dificultades para repostar de combustible a los Bell UH-1B, los norteamericanos trajeron provisión adicional de carburante en 4 aviones Boeing KB-50J.

Dentro de la operación de este Puente Aéreo, el hecho de contar con la pista de El Tepual al momento de los terremotos pareció un golpe de buena suerte, pero no era tal, ni obedecía a la casualidad. La realidad era que obedecía a un primer Plan Nacional de Aeropuertos que el Presidente Carlos Ibáñez había impulsado durante su Gobierno (1952-58), ante las evidentes limitaciones que presentaba la infraestructura aeroportuaria nacional frente a la inminente llegada de aviones más modernos y de mayor capacidad, que comenzó a producirse en la postguerra. Lo que sí fue afortunado, dentro de tantas calamidades, fue que este Plan comenzó a materializarse a fines de los 50's y que la pista de El Tepual terminó de construirse ese mismo año 1960, apenas un mes antes de los terremotos. Esto explica por qué el Capitán Paris con su avión Mentor, hizo las veces de torre de control el primer día de los sismos, ya que no había ninguna otra instalación y él mismo debió estacionar en un umbral para cumplir su función. Esta pista resultó providencial para poder recibir a los Globemaster, los C-118, los DC-6B y, en general, aviones de transporte pesado que en La Chamiza simplemente no podrían haber operado, lo cual habría limitado enormemente el flujo de la ayuda solidaria hacia el Sur.

### **La Operación “Riñihue”.**

Mientras tanto, los reconocimientos aéreos traían malas noticias: a los numerosos incendios declarados en varias ciudades del sur, se sumaba ahora el lago Riñihue que tenía obstruido su desagüe natural (el río San Pedro) por el deslizamiento de tres monumentales masas de tierra, repitiéndose lo acontecido en diciembre de 1575, cuando un gran sismo bloqueó ese mismo curso de agua y terminó —4 meses después— por inundar toda la zona al romperse el embalse. En esta oportunidad, las aguas habían comenzado a subir rápidamente y el peligro para la golpeada ciudad de Valdivia era inminente.

En Santiago, reunidos de emergencia un equipo de ingenieros de ENDESA, OO. PP. y CORFO, dirigidos por su homólogo Raúl Sáez, se abocaron a planificar la obra ingeniera de emergencia más grande efectuada en Chile: en solo dos meses debían abrir un canal de evacuación del lago, y así evitar la destrucción de una rica zona agrícola, ganadera e industrial con alrededor de cien mil habitantes en la época. Para alcanzar esta meta era indispensable el concurso de la FACH y el Ejército, que ahora debieron compatibilizar su labor de ayuda a miles de compatriotas y la reconstrucción de las ciudades y caminos, con la nueva tarea de prevenir otro grave desastre. En los primeros días de junio se comenzó ya el trabajo en terreno.

La Fuerza Aérea dispuso ocho helicópteros bajo el mando del Comandante Gustavo Leigh Guzmán para apoyar la operación completa de ENDESA, MOP y CORFO, dirigida por el Ingeniero Raúl Sáez en la cuenca lacustre Piriñueico - Neltume - Calafquén - Panguipulli y Riñihue, más la construcción de una pista de emergencia en Lanco. Los 8 aparatos volaron 1.175 horas transportando a 817 técnicos y autoridades y 87 Ton. de carga con un consumo de 100.000 litros de combustible.

En los tres tacos del río San Pedro, una espantosa melcocha de arcilla, rocas y denso material vegetal de la selva valdiviana hacía imposible usar maquinaria pesada, por lo que el trabajo avanzó al ritmo de lo que podían hacer manualmente 450 obreros dirigidos por el ya mencionado Raúl Sáez y Fernando Martínez, entre otros, labor que era seguida con ansiedad por toda la comunidad local y nacional. Hubo mucha presión desde todos los ámbitos por optimizar la vital labor, pero muchas de esas críticas pasaban por alto el hecho de que no había precedente para tal empresa y que el crudo invierno castigaba la zona casi a diario, penalizando mucho la velocidad de las faenas. El desenlace parecía incierto a esas alturas pues el Riñihue subía a un ritmo promedio de medio metro diario.

La consecuencia directa de tales presiones se vio el 11 de junio con la evacuación vía fluvial y marítima de mujeres, niños, enfermos y damnificados que abarrotaron las naves de la Armada enviadas a buscarlos. Hay que consignar que durante todo este período una media de 3 a 4 réplicas grado 4-5 Richter de los terremotos de mayo, remecieron a diario toda la zona, pero pese a ellas, ni el puente aéreo ni las excavaciones en el revuelto lecho del San Pedro se detuvieron en absoluto. El martes 14 se terminó el canal del primer taco del San Pedro y se lo dejó preparado para su apertura.

La noche del domingo 19 de junio los elementos vuelven a jugar contra el empeño puesto por los hombres en volver a levantarse: en medio de un recio temporal de viento otra fuerte réplica sobre 5.5 Richter estremeció a la vapuleada comunidad valdiviana.

La ciclópea tarea para desaguar el Riñihue continuaba sin pausa, mientras en la capital se discutía una ley especial que subía los impuestos en varias clases y categorías para solventar los gastos que involucraba la reconstrucción de la vasta zona amagada. El 4 de julio el nivel del lago alcanzó los 20,41 metros, acercándose peligrosamente a la cota máxima de 22 metros de sobre nivel que habían previsto los ingenieros a cargo de las obras. El día 7 de julio las faenas en el cauce del San Pedro vivieron su propia hora de tragedia al morir un trabajador y otros resultar severamente heridos por una prematura detonación de una carga de dinamita; a las 21:00 horas un helicóptero FACH retiró a los heridos hasta Pullinque para su cuidado médico.

El bálsamo para tal revés se produjo al día siguiente, 8 de julio, al abrirse a las 08:05 horas el canal del primer taco que obstruía el cauce del San Pedro, el cual escurrió más lento de lo previsto, pero con el correr de los días fue aumentando su tamaño y volumen hasta convertirse en un poderoso torrente. Helicópteros de la FACH recorrían las riberas del río alertando a los testarudos lugareños que no habían accedido a la evacuación preventiva dispuesta por las autoridades. El 18 de julio, mientras las aguas del Riñihue seguían bajando paulatinamente, el Municipio de Valdivia se declaró en bancarrota y pidió auxilio al gobierno central, ya que todos sus ingresos habituales se habían agotado tras la serie de calamidades que debió afrontar la ciudad.

El día 21 de julio, tras cuantificarse el aumento sostenido del flujo de aguas desde el Riñihue, se evacuaron de Valdivia a unas 9 mil personas, aunque igual quedaron algunos que persistieron en enfrentar la inundación en sus vapuleadas casas. Entre el 25 y el 26 de julio se puso fin a la angustia

y la incertidumbre al abrirse el tercer taco del San Pedro y llegar las aguas a anegar Valdivia con más de 2 metros de altura. Para el 28, sin embargo, la inundación se batía en retirada sin causar víctimas, resultando el corolario perfecto para la dura labor de todos quienes se involucraron en torno a las muchas facetas de esta gesta.

Tras concluir la parte medular del puente aéreo y volver tripulaciones y aeronaves amigas a sus países de origen, la FACH y LAN siguieron prestando un vital servicio de conexión con el sector más golpeado, pues a pesar de la implementación de medidas económicas compensatorias y el otorgamiento de créditos blandos por parte del Banco del Estado, pasarían años antes de ver restauradas todas las vías terrestres de comunicación.

Superada la emergencia en el Riñihue y habiendo comenzado ya la reconstrucción de las zonas devastadas, el Presidente Jorge Alessandri envió la siguiente carta al Comandante Gustavo Leigh:

*Estimado señor Comandante:*

*Al dirigirme a usted en esta oportunidad con el objeto de dejar constancia del profundo agradecimiento con que el Gobierno ha apreciado su actuación y la del personal a su mando en las diversas operaciones de salvamento, abastecimiento y enlace, que han contribuido tan poderosamente al éxito obtenido en la tarea de controlar el desahüe del Lago Riñihue, no hago sino expresar mis propios sentimientos y, estoy seguro de ello, los de todos nuestros compatriotas.*

*Resulta difícil, a veces, destacar en forma cabal el verdadero valor y alcance de ciertos actos, en cuya realización quienes debieron ejecutarlos logran unir, como lo han hecho ustedes, a un espíritu de abnegación y heroísmo permanentes, la sencillez y modestia más absolutas. Ante actitudes semejantes que necesariamente son el reflejo de las más altas virtudes humanas, no cabe otra expresión que un silencioso y perenne reconocimiento. Acepte pues, usted y todos sus colaboradores, el emotivo homenaje que constituye la seguridad de que el país ha contraído hacia ustedes una deuda que jamás será olvidada en el futuro.*

*Su afmo. amigo y S.S.*

*Jorge Alessandri R.*

No fue el único reconocimiento explícito que recibió el Comandante Leigh. El ingeniero Raúl Sáez Sáez, Gerente de ENDESA (Empresa Nacional de Electricidad S.A.), con el cual habían aunado esfuerzos y personal de ambas instituciones en esta magna labor, en carta fechada el 23 de agosto de 1960, le expresaba entre otros conceptos:

*En toda oportunidad que me ha sido dable, he destacado en la mejor forma posible la valiosa cooperación prestada por la Fuerza Aérea de Chile durante los trabajos del Lago Riñihue y he señalado que, sin esta abnegada y eficiente colaboración, es probable que no se habría alcanzado el éxito. Al proceder de esta manera no solo cumpla con un honrado reconocimiento de los hechos sino, además, con un deber de gratitud hacia quienes no escatimaron sacrificio para ayudar en la tarea común en que estábamos empeñados... Parte importante de estos gratos resultados son sin duda el fruto de su valiosa comprensión de los problemas que había que resolver en la Operación Riñihue y de su constante preocupación por ella. Ninguno de nosotros puede olvidar que ni Ud. ni sus Oficiales negaron jamás su colaboración dentro de los limitados medios materiales de que disponían y que hicieron rendir estos al máximo para suplir con esfuerzo y sacrificio la escasez de elementos... No quisiera terminar sin expresar a Ud. mi personal gratitud por la extraordinaria deferencia que prestó a todos nuestros problemas, incluyendo en ello su preocupación final para que nos fuera dable observar oportunamente los efectos de la inundación, complemento indispensable de nuestro trabajo y que sin su preocupación especial talvez no habría podido hacerse.*

El Comandante Leigh manifestaba en su carta respuesta del 1° de septiembre:

*Por muy dura que sea la labor, siempre será grata cuando se trabaja junto a un grupo de hombres que suman a su reconocida eficiencia profesional, cualidades humanas tan relevantes como las demostradas por Ud. y los Ingenieros y Técnicos que tuvimos el honor de conocer durante los aciagos días que se vivieron durante la Operación Riñihue...Es justo reconocer que nuestras operaciones no habrían tenido el éxito que alcanzaron, si no hubiésemos contado con la comprensión y estímulo que siempre recibimos de su parte y de los ingenieros de la obra. Jamás se nos solicitaron misiones irrealizables o superiores a nuestra capacidad operativa...Soy un convencido que en la Institución a la cual me honro en pertenecer, se cultiva un excelente material humano que facilita en forma sorprendente el ejercicio del Mando y lo capacita para afrontar contingencias de las más distintas categorías. La Operación Riñihue no hizo sino confirmar este concepto en mi ánimo, pero cuando pude observar que los ingenieros y técnicos a sus órdenes poseían una envergadura profesional y humana que se traducía en eficiencia, buen criterio y espíritu de camaradería, comprendí que el apoyo y esfuerzos que entregábamos a esa Empresa, serían largamente productivos y beneficioso para la colectividad toda.*

La Operación Riñihue revistió sin duda el carácter de epopeya, en la lucha del hombre contra los elementos, cuyo resultado demostró una vez más que cuando los chilenos se unen tras una gran causa, logran alturas memorables para el espíritu y la materia.

### Medalla Operación Riñihue 1960



Medalla de 50 milímetros de diámetro

**Anverso**

Alegoría al titánico esfuerzo por evitar que colapsara el Lago Riñihue

**Reverso**

Operación Riñihue

Gratitud

22 de Mayo

29 de Julio

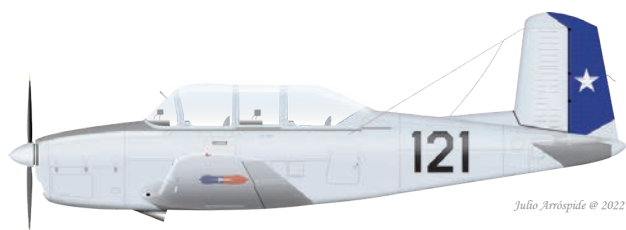
1960

Acuñaada por la Casa de Moneda de Chile

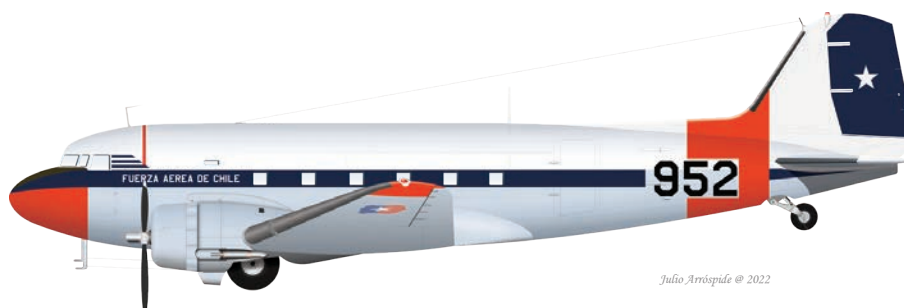
(Pedro Urzúa Lizana)

## Aeronaves de la FACH que apoyaron la Operación Riñihue

Beechcraft B-45 (T-34) Mentor de la Escuela de Aviación, 1960.



Douglas C-47 Skytrain del Grupo de Aviación N° 10, 1960.



Bell 47-D-1 del Grupo de Aviación N° 10, 1960.



Sikorsky S-55C del Grupo de Aviación N° 10, 1960.



**Observación:** Las ilustraciones no están representadas en escala.



## 2. El General Eduardo Iensen Franke asume la Comandancia en Jefe.

El General Eduardo Iensen Franke nació en Chillán el 26 de julio de 1911 e ingresó a la Escuela Militar el 27 de enero de 1928, egresando como Subteniente en el arma de Artillería, el 23 de diciembre de 1930. Aunque estaba destinado al Regimiento de Artillería N° 4 “Miraflores”, no alcanzó a cumplirla por cuanto pasó a depender de la Subsecretaría de Aviación el 20 de enero de 1931. Destinado a la Escuela de Aviación pasó a integrar el Primer curso para recibir su instrucción de vuelo, siendo nombrado Subteniente de Aviación el 29 de julio de 1932 y “Piloto de Guerra” el 31 de diciembre de 1932. Sirvió en el Grupo de Aviación N° 1 y fue comisionado a la Línea Aérea Nacional en 1935. En noviembre de 1936 fue comisionado a la Fuerza Aérea Alemana y formó parte de la Comisión que estudió la adquisición de material aéreo en Europa. Siendo Capitán de Bandada trajo material en vuelo desde Estados Unidos en 1943 y en 1947 se embarcó en la Expedición Antártica a bordo del “Angamos”. Obtuvo su título de “especialista

en Estado Mayor” en marzo de 1948. Fue Director de la Escuela de Especialidades, Secretario de la Comandancia en Jefe, Agregado Aeronáutico a la Embajada de Chile en Perú, Comandante del Ala N° 2, Director del Personal, Subsecretario de Aviación, Director de Aeronáutica, Comandante de Unidades, Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea, Comandante de la Guarnición Aérea de Santiago y Juez de Aviación. Nombrado Jefe del Estado Mayor General, subrogó al Comandante en Jefe titular en las primeras acciones frente a los sismos de mayo de 1960. El 19 de abril de 1960 ascendió a General de Aviación y el 3 de abril de 1961 asumió la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, que le entregó el General Diego Barros Ortiz.

Permaneció en el cargo hasta noviembre de 1964 en que las nuevas autoridades designaron al General Máximo Errázuriz Ward como su sucesor.

Se destaca en su gestión de mando la creación de la Academia Politécnica Aeronáutica (APA) en 1961 y del Servicio Aerofotogramétrico (SAF) en 1963, como también la participación de la Fuerza Aérea de Chile, como integrante fundador, al SICOFAA - Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas.





### Creación de la Academia Politécnica Aeronáutica y del Servicio Aerofotogramétrico.

Hay dos Unidades de la Institución que en sí mismas, dan cuenta del progreso científico tecnológico dentro del cual ha debido acompasar y sintonizar su desarrollo la Institución: la Academia Politécnica Aeronáutica y el Servicio Aerofotogramétrico, ambos coetáneos entre sí.

#### Academia Politécnica Aeronáutica - APA.

En 1961 y al asumir el mando de la Brigada de Instrucción, el General de Brigada Aérea Ernesto Bendjerodt Bécker planteó al Comandante en Jefe General Iensen, la necesidad de crear una Academia Politécnica Aeronáutica que tuviera como finalidad la de impartir en un solo establecimiento los cursos para formar oficiales ingenieros, técnicos y de otras especialidades, que hasta esa época carecían de una formación común y específicamente orientada a las necesidades operativas de la Fuerza Aérea. Muchos de ellos habían recibido esta formación en el extranjero, ya fuera en la respectiva Fuerza Aérea o en Universidades o Academias especializadas.

Atendiendo este planteamiento, se dictó la O.C.J.(O) N° 401 de fecha 8 de noviembre de 1961 que nombraba una Comisión, presidida por el General de Brigada Aérea Ernesto Bendjerodt Becker, con la misión de materializar la creación de la Academia Politécnica Aeronáutica e integrada por los Coroneles de Aviación Ernesto Poblete Mery, Carlos Guerraty Villalobos, Director de la Academia de Guerra Aérea; Osvaldo Jerez Valdívieso, Director de Operaciones; Juan Fontecilla Astaburuaga, Auditor de Aviación; y el Comandante de Grupo Jorge Basoalto Valenzuela, Jefe de Estado Mayor de la Brigada de Instrucción. Cumplida su labor, esta Comisión emitió la proposición de Órdenes, Decretos y las indicaciones en cuanto a las modificaciones que debían hacerse a la reglamentación existente, para que pudiera ponerse en funciones, a partir del 1° de enero de 1963, un Comando de Instrucción, conformado por la Academia Politécnica Aeronáutica, la Escuela de Aviación y la Escuela de Especialidades, con tuición sobre todos los cursos especiales que pudieran efectuarse en el país, dentro o fuera de la Fuerza Aérea. Tanto los cursos en el extranjero, como la misma Academia de Guerra Aérea, seguirían dependiendo del Estado Mayor General, por razones superiores. La fecha indicada proporcionaba este tiempo de un año para poder preparar y armonizar los planes de estudios de los establecimientos considerados, como también para preparar y dar curso a toda la documentación de diverso tipo que requería esta iniciativa.

Cuando este proceso se encontraba en curso, se recibió en la Comandancia en Jefe un Oficio del Director de la Academia Politécnica Militar con un memorándum adjunto, en el cual se proponía la creación de una Academia Politécnica de las Fuerzas Armadas. El Comandante en

Jefe consideró en un comienzo elevar el tema al Ministro de Defensa Nacional, con la proposición de estructurar una Universidad Técnica de las Fuerzas Armadas, aprovechando la infraestructura de la Academia Politécnica Militar. A primera vista la idea tenía cierto atractivo, tanto económico como en cuanto a la racionalización de recursos. No obstante, una evaluación detallada llegó a las siguientes conclusiones:

- a. La idea que proponía el Ejército era beneficiosa solo para dicha Institución; en cambio significaba una pérdida de autonomía para la Fuerza Aérea y para la Armada, en áreas muy importantes, exclusivas y en pleno desarrollo, tales como la ingeniería aeronáutica y la ingeniería naval.
- b. Existían criterios diferentes entre la Fuerza Aérea y el Ejército en cuanto a oportunidad para iniciar la enseñanza técnico-profesional superior. Así, por ejemplo, en la Institución, al igual que en la Armada, la formación a nivel universitario del futuro profesional se iniciaba antes de la graduación de oficial, para proseguir inmediatamente en el grado de Subteniente o de Guardiamarina, respectivamente. En cambio, para ingresar a la Academia Politécnica Militar se requería tener el grado de Teniente con tres años en el grado o de Capitán con no más de uno. Una graduación tan tardía de ingenieros y técnicos no era de ningún modo recomendable para una Fuerza Aérea moderna que requería contar con Oficiales idóneos en el campo científico-tecnológico lo más pronto posible luego de iniciada su carrera como oficial.

Atendidas estas conclusiones, se desechó la iniciativa en cuestión y el proyecto original siguió su curso, con lo cual la Academia Politécnica Aeronáutica fue creada en agosto de 1963, nombrándose su primer Director al Coronel de Aviación Hugo Fuentes Fuentes quien, como se mencionó anteriormente, se había graduado como Ingeniero Aeronáutico en España y que fue por muchos años Decano de los cursos que formaban ingenieros aeronáuticos para la Fuerza Aérea. En una primera etapa se les cedió a los alumnos para alojamiento y estudio, las dependencias todavía aprovechables que habían quedado del Observatorio Astronómico de la Universidad de Chile en El Bosque, luego que éste se trasladó a su nueva ubicación en el Cerro Calán, en la comuna de Las Condes. Más adelante, en 1964, la Academia Politécnica Aeronáutica - APA se constituyó en su sede en un edificio especialmente diseñado para sus fines docentes, vecino a la entonces existente Ala de Mantenimiento.





### El Servicio Aerofotogramétrico - SAF.

La aerofotogrametría es una ciencia que involucra y conjuga dos conceptos: a) la fotografía aérea, que consiste en la toma de imágenes fotográficas desde un aparato en vuelo para dejar un registro aéreo de una zona determinada, con una resolución y cobertura que permitan identificar su ubicación y características observables de su contenido físico y b) la fotogrametría, que es la técnica cuyo objeto es estudiar y definir con precisión la forma, dimensiones y orientación de un espacio dado, en forma total o en partes de su contenido, utilizando una o varias fotografías de dicho objeto. La evolución técnica que tuvieron ambas disciplinas por separado llevó finalmente a una simbiosis de ellas de la cual surgió entonces la aerofotogrametría.

La fotografía aérea en Chile estuvo presente desde muy temprano en la aviación militar, muy poco después de su creación, influida por el ejemplo de lo que estaba ocurriendo en Europa, como se advierte en las fotos que algunos pilotos de la Aviación Militar tomaron en 1914, de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque y de sus alrededores. En el Tomo Primero, pág.476 al 479, se indican sus avances y los protagonistas de su desarrollo hasta 1930, fecha en que, junto con crearse la Fuerza Aérea, se considera también en el Estado Mayor de la naciente institución un Gabinete de Fotogrametría Aérea, creado oficialmente con fecha 12 de julio de 1930, siendo su primer jefe el Capitán Tristán Herazo Valenzuela, con estudios de fotogrametría en Alemania. A este Gabinete se le dio como misión efectuar el levantamiento aerofotogramétrico para la Carta Aeronáutica del país.

Para la toma de las primeras vistas aéreas, se utilizaron placas fotográficas de vidrio, lo que permitía solamente captar exposiciones aisladas ya que, después de cada disparo, era necesario cambiar la placa ya expuesta. Este inconveniente se compensaba con la gran nitidez de las imágenes captadas, por lo cual también se le usaba para las fotos individuales de filiación personal. Aquellos primeros trabajos aerofotogramétricos se efectuaban en aviones que no estaban adaptados especialmente para este fin, como un antiguo biplano Vickers Vixen, un monoplano cuadriplaza Junkers o el Dornier "Mercur". Por lo mismo, la toma de fotografías era muy sacrificada ya que los fotógrafos debían actuar en cabinas descubiertas y aferrando fuertemente las pesadas cámaras contra la acción del viento relativo. Más adelante, en 1948, la Escuela de Especialidades egresó el primer curso de "Suboficiales fotógrafos aéreos" con los cuales se pudo comenzar a activar los Cargos de Fotografía en las Unidades y dejar registro de sus distintas actividades, de gran utilidad posterior para trabajos históricos como el presente.

En 1952, asumió como Jefe del Departamento de Fotogrametría el Comandante de Escuadrilla Vicente Acuña Fernández, ingeniero militar geógrafo, profesor de Fotografía Aérea con cursos en Alemania y Estados Unidos, quien logró que se dotara a la Unidad con el avión AT-11 B “Kansan” No 513 y con nuevos equipos marca Galileo Santoni, con los cuales se pudo realizar importantes levantamientos aerofotogramétricos, tales como el de la Isla de Juan Fernández con un avión Catalina, de la Isla Decepción con un Beaver embarcado, el del nuevo trazado del Ferrocarril de Arica a La Paz y el del proyecto de caminos entre Chaitén y Futaleufú. Además, el Departamento participó en la Comisión Geográfica Mixta Permanente que estudió la delimitación de los Océanos Pacífico y Atlántico, en el extremo sur del continente.

En 1956 asumió la Jefatura del Departamento el Capitán de Bandada Juan Soler Manfredini, que estaba recién egresado como Ingeniero Militar Geógrafo con mención en Geodesia, quien le dio un renovado impulso. Se hizo el primer Curso de fotografía aérea y fotogrametría que se había hecho en Chile. Se completó el equipamiento con moderno material técnico y obtuvo material aéreo con mejores características para la labor específica del Departamento. Se confeccionaron planos bases para más de 70 localidades, a solicitud del Ministerio de Obras Públicas y diversas Municipalidades del país. Con ocasión de los sismos de 1960 en el sur, el Departamento tomó parte activa y de gran utilidad en las tareas de desagüe del río Riñihue, para lo cual en solo 5 días y en conjunto con los topógrafos de ENDESA, realizó el levantamiento de la zona que permitió planificar y ejecutar el escurrimiento de las aguas sin daños para la población.

Por otra parte, en 1956, el Capitán Soler mientras se desempeñaba como Jefe del Departamento, había elaborado un proyecto de lo que debía ser el Servicio Aerofotogramétrico de la Institución, concibiéndolo no solo como una Unidad que realizara tareas para la Fuerza Aérea sino como el ente rector de esta actividad a nivel nacional, con una serie de funciones y atribuciones, en cuanto a cartografía aérea como las que tenían el Instituto Geográfico Militar en la terrestre y el Instituto Geográfico de la Armada en la marítima. Siguió impulsando este proyecto en todas las instancias a su alcance, exponiéndolo a las autoridades institucionales, a organismos técnicos externos y a las autoridades civiles que pudieran tener relación con su aprobación. La Fuerza Aérea le dio amplio respaldo a este proyecto, favorecido por los importantes trabajos que podía mostrar y, en especial, la eficaz participación ya mencionada en el escurrimiento del río Riñihue, que mostró dramáticamente los beneficios de esta técnica.

Fue así entonces como finalmente, con fecha 25 de septiembre de 1963, se dictó la Ley N° 15.284 que estableció la “Organización y Funciones del Servicio Aerofotogramétrico – SAF de la Fuerza Aérea de Chile”. Poco después y por Decreto Supremo de fecha 7 de noviembre de 1963, se nombró primer Jefe del SAF al ahora Comandante de Escuadrilla Juan Soler Manfredini, sin perjuicio de sus funciones como alumno de la Academia de Guerra Aérea, en que se encontraba. Su mando fue breve porque habiendo obtenido el primer lugar a su egreso como Oficial de Estado Mayor, fue enviado a realizar un curso de “Comando y Estado Mayor” en la Universidad del Aire de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, en Maxwell, Alabama. Logró sin embargo en este breve mando, dirigir el levantamiento aerofotogramétrico de la Isla de Pascua, que se hizo a fines de 1963 y comienzos de 1964, el cual sirvió como antecedente base para todos los estudios científicos y técnicos posteriores que se hicieron en dicha posesión chilena. Fue sucedido en la Jefatura del SAF por el Comandante de Escuadrilla Eric Claussen Sparenberg, hasta el 12 de mayo de 1965, en que regresó su antecesor, ahora con el grado de Comandante de Grupo, y asumió en definitiva la jefatura del Servicio por el que tanto había luchado.

En esta nueva etapa de mando, el Comandante Soler concretó el traslado del SAF desde sus instalaciones en Cerrillos, las mismas en las cuales había funcionado el Grupo No 7 antes de trasladarse a Cerro Moreno, hasta sus nuevas instalaciones en la Base Aérea de Pudahuel, lográndose también la adquisición de nuevos elementos técnicos o la renovación de los existentes. El 30 de octubre de 1967 cesó en este cargo, para asumir sus funciones como Edecán Aéreo del Presidente Eduardo Frei M.

En diciembre de 1971 el SAF inicia otro período de decidido progreso cuando asumió el Comandante de Grupo Javier Lopetegui Torres quien, además de las labores de su cargo, realizó

los estudios para llegar a un Convenio de la Fuerza Aérea con la Corporación de Fomento de la Producción-CORFO, la cual necesitaba realizar una cobertura fotogramétrica de todo el país, para levantar cartas a escala 1:20.000 y 1:50.000 para múltiples usuarios y fines. Dado que la CORFO como tal no tenía aviones ni elementos para una tarea como esa, el Convenio era de gran utilidad para ambas partes ya que permitía a la Corporación lograr el gran objetivo que se había propuesto y al SAF aplicar y potenciar su capacidad técnica en la materia. Este Convenio se oficializó por Decreto N° 722 del 30 de agosto de 1974 de la Presidencia de la República que, entre otros considerandos, establecía un panorama de la situación que le daba origen:

*a) Que es de interés para el país disponer de una cubierta total, uniforme, sistematizada y actualizada de fotografías aéreas, toda vez que los trabajos que existen sobre la materia han sido parciales y a escalas heterogéneas. b) Que constituye una realidad comprobada el hecho que el material existente de aerofotografías y mosaicos aéreos, dada la época de su obtención, ha sobrepasado con exceso de varios años sus márgenes de aprovechamiento y utilización aplicada. c) Que, asimismo, han sido considerables las modificaciones experimentadas por la cubierta territorial, habiendo sufrido fuertes alteraciones en la forma de producción de sus áreas y ubicación de ellas. Por otra parte, la infraestructura construida gradualmente en la última década de tipo vial, obras públicas, centrales hidroeléctricas, sistemas de riego, etc. no aparece en las fotografías existentes.*

Dada la gran envergadura de la tarea, que excedía largamente los medios del Servicio, la CORFO aportó el material aéreo consistente en dos aviones Lear Jet 35A, N° 351 y 352 y un Beechcraft King Air N° 331, todos nuevos y acondicionados especialmente para el trabajo fotográfico, más su mantenimiento y el financiamiento de las actividades que se fueran generando con la realización de este proyecto. Este trabajo se prolongó por once años y sus resultados fueron siendo aprovechados en simultáneo por el Instituto de Recursos Naturales-IREN CORFO, para elaborar una cartografía georreferenciada de las Regiones del país, en la cual se iba vertiendo la respectiva información de distribución predial, tipos de suelo, sistemas de riego, infraestructura vial, tipos de cultivo, factores edafo-climáticos, etc. de gran utilidad para la planificación y aprovechamiento del sector productivo del país. Junto con ello, estas cubiertas fotográficas fueron de una tremenda utilidad al aplicarlas para obtener una cartografía aeronáutica precisa y actualizada.

Cumplido el plazo de ejecución del Convenio y por acuerdo unánime del Consejo de la CORFO, presidido por el Ministro de Economía, en 1984 los aviones y el equipamiento fotográfico asociado a ellos fueron traspasados a la Fuerza Aérea para que continuara desarrollando esta labor y actualizando la información ya obtenida.



### El SICOFAA - Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas.

**D**urante la gestión de mando del General Iensen surgió, a nivel continental, una iniciativa de cooperación aeronáutica que estaba llamada a tener pleno éxito y proyección, como que al redactarse esta obra lleva más de 60 años de funcionamiento. La idea de reunir a los Comandantes de las Fuerzas Aéreas del continente nació en 1961, sugerida por el entonces Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos-USAF, General Thomas D. White y cristalizó en la Primera Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas (1ª CONJEFAMER), realizada el 16 de abril de 1961 en la Base Aérea Randolph, San Antonio, Texas.

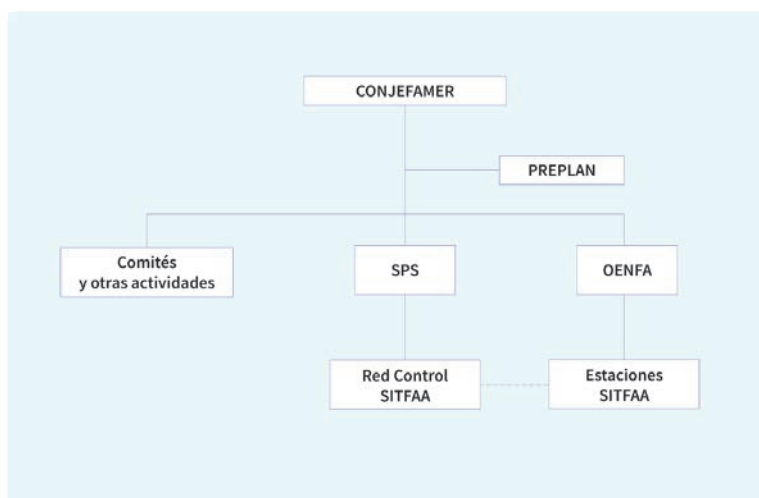
Los 14 Jefes Aéreos asistentes a esta reunión fundacional fueron:

- Argentina Brigadier General Cayo Antonio Alsina.
- Bolivia Gral. de Fuerza Aérea René Barrientos Ortuño.
- Brasil Mariscal del Aire Ismar Pfalzgraff.
- Colombia Brigadier General Alberto Pauwells.
- Chile General del Aire Eduardo Iensen Francke.
- EE. UU. General Thomas D. White.
- Guatemala Coronel José Luis Lemus Ramis.
- Haití Coronel Georges Danache.
- Honduras Coronel Armando Escalón Espinal.
- Nicaragua Coronel Roger Bermúdez.
- Paraguay Mayor General Juan A. Cáceres.
- Perú Teniente General Guillermo Van Oordt.
- Uruguay Brigadier Conrado A. Sáez.
- Venezuela Coronel Oscar Clavo Mejía.

Poco después, en 1964, la Fuerza Aérea del Perú propuso en la Conferencia de ese año, la creación de una organización voluntaria de mutua relación profesional y presentó a consideración el documento titulado “Bases y Procedimientos para un Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas” documento que fue aceptado en la siguiente Conferencia, en 1965, y pasó a constituirse en la Primera Carta Constitutiva del SICOFAA. Comenzaba así una instancia de colaboración y entendimiento que se ha traducido a través de los años en diversos acuerdos relacionados con aeronavegación y control del espacio aéreo, búsqueda y salvamento y asistencia en casos de desastres, logística, apoyo humanitario, intercambios profesionales, medicina aeroespacial, meteorología, prevención de accidentes aéreos-PREVAC, derecho aeronáutico, doctrina del SICOFAA, recursos humanos, educación y entrenamiento, desarrollo científico y tecnológico, informática y telecomunicaciones. Toda esta interacción no se limita al quehacer propio de la naturaleza castrense de sus integrantes, sino que tiene como uno de sus principios el que la utilización de los medios aeroespaciales es de vital importancia tanto para la defensa como para el desarrollo de los países.

Se ha establecido con especial cuidado que los Acuerdos y actividades del SICOFAA son apolíticos y no afectarán la soberanía de los Estados, al igual que la opinión y votos de sus miembros tienen el mismo valor y peso. Para efectos de protocolo y rotación de actividades, se utiliza el nombre del país miembro en orden alfabético en idioma español. En atención a que la mayoría de los países integrantes son hispanoparlantes, toda la documentación y actividades del Sistema son en idioma español, facultándose a la Fuerza Aérea anfitriona de una actividad para ofrecer servicios de interpretación o traducción en otro idioma.

### Estructura orgánica



Es importante señalar que el SICOFAA al no tener medios o unidades aéreas propias de las que pueda disponer ante la ocurrencia de un desastre en algún país de nuestro hemisferio, cuenta con una organización que le permite armonizar y coordinar entre las Fuerzas Aéreas que lo componen las necesidades, las aeronaves y el equipo conexo, que puedan acudir a prestar la ayuda humanitaria que se necesita.

- 1) Existe, en primer término y como ente superior, la CONJEFAMER que como se dijo, es la conferencia anual que convoca a todos los Jefes Aéreos del continente americano. Esta es la máxima autoridad, donde se deciden las acciones y actividades a desarrollar en el SICOFAA. Su fecha y duración los establece la Fuerza Aérea anfitriona. Este honor de ser anfitriona se alterna voluntariamente entre los miembros del Sistema y el Comandante de ella es el Presidente de la CONJEFAMER que se realiza en su país.
- 2) Previo a cada CONJEFAMER, funciona la Junta de Evaluación y Planificación-PREPLAN, que es un organismo que se activa anualmente, formado por oficiales designados por sus Instituciones, que se reúnen para analizar y evaluar las recomendaciones emanadas de las

diferentes actividades del Sistema, las que forman la agenda para la CONJEFAMER. Cada cual somete esta agenda a su Jefe Aéreo para que pueda definir una posición sobre el tema. Por otra parte, cuando se realiza la Conferencia, el Presidente de esta PREPLAN es el encargado de exponer los acuerdos o recomendaciones de dicha agenda, para que luego los Jefes Aéreos se pronuncien sobre ellos. La sede de la PREPLAN se alterna voluntariamente entre los países miembros.

- 3) Están también, por otra parte, los Comités que tienen por objeto estudiar y analizar temas específicos del ámbito del Sistema y emitir conclusiones de las cuales se deduzcan recomendaciones claras, materializables, concretas, que permitan optimizar funciones, así como mejorar la capacidad operativa, integración y colaboración entre las Fuerzas Aéreas del Sistema. Cada Comité recomienda temas para la PREPLAN del ciclo que se está desarrollando.
- 4) Como elemento de continuidad, existe la Secretaría Permanente-SPS, que brinda apoyo administrativo y funcional al Sistema mediante la asesoría protocolar, asistencia en la elaboración de informes, archivo de documentación, estandarización de documentos y difusión de información. Asumir la SPS es voluntario y el país que la asume lo hace por un mínimo de 5 años. El cambio de país sede entra en vigor en el plazo de doce meses para asegurar una ordenada transición del patrimonio de esta Secretaría.
- 5) Por cada país miembro hay un Oficial de Enlace-OENFA, que es el nexo de su Institución con los integrantes del Sistema y la SPS, sirviendo como una vía fiable de constante contacto y comunicación. Siguiendo la política del Sistema, se recomienda que el OENFA tenga conocimiento práctico del idioma español.
- 6) Existe también un Sistema de Informática y Telecomunicaciones de las Fuerzas Aéreas Americanas-SITFAA, que establece y mantiene los servicios de comunicaciones e informática, de forma oportuna y confiable entre los miembros del Sistema y sus actividades. Para ello, cada país debe mantener una Estación SITFAA, la cual es responsabilidad del OENFA. Esta Red es el medio oficial para las comunicaciones del Sistema.

Como uno de los resultados prácticos de la labor de planificación del Sistema, en este caso enfocado a su acción en caso de desastres naturales en un país miembro, se puede citar su acento actual en las operaciones de ayuda humanitaria, a través de las cuales se pasó de un enfoque inicial orientado a crear y fortalecer lazos de amistad y de confianza mutua a uno centrado en una perspectiva más operativa y de conjunto. Estas operaciones demandaban un afiatamiento previo entre los participantes, lo que se logró a través de los llamados “Ejercicio Cooperación”, el primero realizado en Puerto Montt, Chile.



Los Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas arriban a Estados Unidos para participar en la Décima CONJEFAMER. El representante de la FACH fue su Comandante en Jefe, General del Aire Carlos Guerraty Villalobos. (FACH)





### 3. El General Máximo Errázuriz Ward nuevo Comandante en Jefe.

Nació en Viña del Mar el 2 de octubre de 1909 e ingresó como alumno de un Curso de Vuelo en la Escuela de Aviación el 30 de marzo de 1931, del que fue dado de baja por economía. Llamado al servicio el 15 de julio de 1932 fue nombrado Subteniente de Aviación el 31 de marzo de 1933, recibiendo además su título de “Piloto de Guerra”. Sirvió en el Grupo N° 1, Grupo de Defensa Antiaérea y Escuadrilla de Anfibios N° 2. Integró tres tripulaciones para traer en vuelo material desde Estados Unidos en 1943, 1944 y 1949. El 11 de diciembre de 1950 obtuvo su título de “Especialista en Estado Mayor”, asumiendo como Subdirector de la Escuela de Aviación el 3 de enero de 1951. El 3 de marzo de 1952 asumió sus funciones como Agregado Aeronáutico a la Embajada de Chile en Inglaterra. El 18 de mayo de 1955 ascendió al grado de Coronel y poco después, el 22 de agosto fue nombrado Director de la Escuela de Aviación.

El 7 de enero de 1959 fue nombrado Director de Aeronáutica, ascendiendo a General de Brigada Aérea a fines de ese mismo mes. En abril de 1960, mientras se desempeñaba como Comandante de Unidades, Comandante en Jefe de la IIª Brigada y Jefe de Aviación, ocurrieron los sismos de mayo de 1960 que demandaron un enorme esfuerzo para el apoyo de la ciudadanía. Por esta razón se le designó Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas Conjuntas con jurisdicción sobre las provincias de Osorno, Llanquihue y Chiloé, dependiendo directamente del Ministro de Defensa Nacional. Al año siguiente, asumió como Jefe del Estado Mayor General e Inspector de la Fuerza Aérea, con fecha 18 de abril de 1961, ascendiendo a General de Aviación. El 10 de enero de 1964 fue nombrado Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional y, a fines de ese año, asumió la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, con fecha 4 de noviembre de 1964.



### Primer vuelo fotogramétrico en la Antártica.

Una operación con gran visión de futuro que se realizó bajo el mando del General Errázuriz fue el primer vuelo fotogramétrico a la Antártica. Ya se habían realizado en años anteriores vuelos desde el continente, incluso uno nocturno, ya relatados en estas páginas, pero el que se iba a realizar ahora adquiría ribetes especiales, por el propósito que encerraba y los particulares detalles de este. Para dar una idea más completa y vívida de su realización, se transcribe a continuación el relato del piloto del avión DC-3 No 960, que realizó esta Operación, el entonces Capitán de Bandada Jorge Iturriaga Moreira (con el tiempo General de Aviación):

*Temprano una mañana de enero de 1966, el General Julio De la Fuente citó en su oficina del Comando de Unidades Aéreas al entonces Comandante de Escuadrilla Claudio Vargas, al Capitán de Bandada Jorge Iturriaga y al Teniente Hernán Pizarro a fin de disponer, personalmente, una Misión Fotogramétrica a la Antártica, con el fin de ubicar un lugar donde construir una pista de aterrizaje. Sentado detrás de su imponente escritorio, con su tradicional y respetado profesionalismo, con voz fuerte y calmada nos dio las instrucciones para fotografiar algunos lugares de islas cercanas a Isla Decepción, lugar en donde se encontraba la Base "Presidente Aguirre Cerda". Nos hizo saber su visionario interés en construir una pista de aterrizaje en la Antártica y de cómo él pensaba que se debían instruir las tripulaciones para operar aviones con esquíes sobre la nieve. Dos años más tarde, yo recordaría esta conversación para pedir su apoyo en uno de los más importantes proyectos que Chile ha desarrollado en el continente helado, la construcción del Centro Meteorológico "Presidente Eduardo Frei Montalva" en la Isla Rey Jorge.*

*El DC-3 no tenía autonomía para ir desde Punta Arenas a la Antártica, cumplir la misión fotogramétrica y regresar sin reabastecerse de combustible, por lo que hubo que pensar en alternativas para aumentar su capacidad de combustible. Después de analizar varias posibilidades, el Capitán Ingeniero del Grupo N° 10, Arthur Clark, diseñó un sistema que se instaló en el compartimiento de carga del avión. Consistía en unas plataformas sobre las cuales se puso un antiguo estanque ferry de B-26 con capacidad de 545 galones y un estanque de DC-3 con capacidad para 200 galones. Así se aumentó la capacidad total de combustible del DC-3 a 1.545 galones, llevando su autonomía a aproximadamente 16 horas.*

*En vuelo normal es maravilloso tener mucho combustible para volar más lejos pero cuando hay una falla de motor y se pierde el 50% de la potencia, los pilotos quieren su avión más liviano y lo más común es contar con un sistema de vaciado rápido del combustible. El Capitán Clark diseñó un sistema adecuado, muy efectivo, que nos dejó satisfechos y tranquilos, especialmente si una posible falla se producía sobre el Drake, a medio camino entre Punta Arenas y la Antártica.*

*Una vez que el DC-3 y sus sistemas se probaron en tierra, fue necesario comprobar que todos funcionasen en vuelo. Muy de madrugada, en enero, el Capitán de Bandada Pedro Quinteros y su tripulación despegaron de Los Cerrillos y emprendieron un largo vuelo sin escalas que los llevaría después de 6 horas a Arica y regresar a Santiago, comprobando el funcionamiento, especialmente del sistema de combustible, en un vuelo total de 12 horas y aún con un remanente de 4, algo sin precedentes para este tipo de avión. La Escuadrilla de Mantenimiento del Grupo 10 había hecho un trabajo de preparación del avión muy eficiente y profesional. Era su tradición a mantener, especialmente desde 1960, con su brillante trabajo de apoyo a todos los aviones de las Fuerzas Aéreas que vinieron a Chile con motivo del desastroso terremoto de ese año.*

*La distancia entre Punta Arenas y la Antártica es de 1.220 kilómetros (660 MN.) y al no haber entonces pista en esas lejanas posesiones el vuelo, a la velocidad del DC-3, demoraría, solo en ir y volver, 10 horas y 15 minutos, tiempo al que debía agregarse el requerido para hacer el reconocimiento y tomar las fotografías. Además, había que considerar que ante una falla de motor, tendríamos que regresar con el motor remanente en un vuelo más lento y en condiciones meteorológicas desconocidas. Por tales razones y también para comprobar cómo se comportaban los sistemas del avión en condiciones reales, especialmente el auxiliar de combustible, se planificó un vuelo previo hasta aproximadamente 200 kms. al Sur del Cabo de Hornos, lo que nos tomaría algo así como 5 horas. En este vuelo era muy importante comprobar el alcance del radiofaro de Punta Arenas, que nos serviría para navegar por la cola a la ida y por la nariz al regreso de la Antártica. También se instaló un pequeño radiofaro en Isla Decepción, que no sabíamos cómo funcionaría y la distancia a la que lograríamos captarlo para navegar hacia la Base "Presidente Aguirre Cerda", en el caso que las condiciones meteorológicas no nos permitiesen volar visualmente.*

*Ahora, ya estamos realizando ese esperado vuelo previo al Sur del Cabo de Hornos como antesala del vuelo definitivo que esperábamos con la emoción de un nuevo desafío para las alas de la Fuerza Aérea de Chile y que para nosotros significaría volar por primera vez el apasionante territorio antártico.*

*Volábamos aún dentro de nubes sin visibilidad horizontal, pero viendo de vez en cuando las olas del Drake. Ya nos aproximábamos de regreso al Cabo de Hornos cuando la presión de aceite de un motor llegó al mínimo y la temperatura al máximo permitido para operación normal en el motor izquierdo. Todos los pilotos saben que seguir operando un motor en esas condiciones, sin lubricación adecuada, lleva los metales a alcanzar temperaturas de fundición con inminente peligro de incendio. La inspección visual, que desde hacía varios minutos había venido efectuando el Sargento 2° Caupolicán Díaz, nos había informado que el borde de fuga del ala estaba mojado con el aceite que botaba el motor. La extinción de aceite lubricante en el sistema era inminente y no teníamos otra alternativa que detener el motor. Esto sucedió estando ya de regreso, casi sobre el Cabo de Hornos, pero a más de dos horas de vuelo de Punta Arenas. Todavía tendríamos que cruzar la Cordillera de Darwin, con montañas de más de 8.000 pies de altura, cubiertas de nubes y turbulencia.*

*Varias veces había volado el DC-3 con un motor y sabía que lo hacía bien, pero la altura a la cual se mantendría no era más de 5.000 pies. Afortunadamente, el peso del avión en esos instantes nos permitió obtener una razón de descenso no mayor de 200 pies por minuto, con lo cual pudimos sortear las montañas, las nubes y llegar a Tierra del Fuego. Cuando el avión se estabilizó sin perder más altura y pudo volar nivelado a 5.000 pies, nos encontramos con otros inconvenientes para cruzar desde Tierra del Fuego hacia Punta Arenas. El viento de superficie era de 70 nudos desde el Oeste y como nuestro avión volaba con un motor a solo 100 nudos, tendríamos una velocidad relativa de solo 30 y esto nos significaría cruzar por la parte más ancha desde Porvenir, en aproximadamente 40 minutos. La prudencia nos aconsejó aterrizar en una pista de tierra en Rusfin. Después de aterrizar se determinó que había fallado la válvula termostática que tenía la función de hacer retornar el aceite enfriado en el radiador hacia el estanque, pero al fallar se cerró y expulsó todo el aceite hacia el rebalse sobre el ala. Al día siguiente, luego de cambiar la válvula fallada, volamos a Punta Arenas. Algunos días después, nos encontrábamos listos para iniciar el anhelado vuelo a la Antártica*

*Por fin llegó el día, era el 22 de febrero de 1966. De madrugada compramos el diario local de Punta Arenas y lo guardamos en los bultos que lanzaríamos junto con el correo a la dotación de la Base “Presidente Aguirre Cerda”. En esos tiempos, de solo vía marítima, el diario más fresco que llegaba a la Antártica era tres a cuatro días añejo. A las 08:45 horas de ese día, cuando el sol de verano ya hacía horas que iluminaba la tierra austral de Chile. El pronóstico – se hacía sin la ayuda del satélite en esa época- era de buen tiempo hasta el Cabo de Hornos, actividad frontal débil en el Drake y parcial nublado en la Antártica. Fue un excelente pronóstico, según pudimos comprobar durante el vuelo.*

*A las dos horas y media de vuelo, al sur de la isla Diego Ramírez, perdimos la señal del radiofaro de Punta Arenas, sin embargo, el viejo derivómetro con el cual escrutábamos con ojo de águila las turbulentas olas del Drake nos permitió corregir la deriva del fuerte viento del Oeste que nos desplazaba del curso correcto. Minutos después, el Suboficial Lester Maxwell, nuestro radioperador, nos informa que ha perdido la comunicación con Punta Arenas y la Antártica. Se necesita fe en lo que uno sabe y está haciendo cuando por más de una hora se pierde el contacto radial, no hay señales de radionavegación y las nubes ocultan todo. La agradable temperatura de la cabina y el ruido de los motores es algo muy grato, cuando afuera todo es frío bajo cero y se está tan, tan lejos...*

*Pero el tiempo transcurre y a las cuatro horas de vuelo, logramos tomar contacto con la Base “Aguirre Cerda” que nos informa de las condiciones meteorológicas y su gran excitación de estar colaborando con nuestra misión. Por los fonos escucho la voz emocionada del Capitán de Bandada Mario Gómez, compañero de curso de la Escuela de Aviación y gran amigo, que se encuentra allí en comisión de verano. Nos da la bienvenida y nos acompañará en fonía durante las horas que estaremos sobrevolando la Antártica. Cruzando capas de nubes blancas y grises iniciamos nuestro descenso a 50 millas de la Base “PAC”. Repentinamente, como si se hubiera levantado un telón, aparece el más impresionante espectáculo que pueda ofrecer la Naturaleza a los ojos del ser humano. Las aguas bañadas por el sol son un manto de esmeraldas y aquellas sombreadas por las nubes son de un gris acero. Desde el fondo del mar se levantan indescriptibles figuras de hielos flotantes, que por el lado que los iluminan rayos de sol, se tornan verdes o azules. A medida que nos desplazábamos sobre ellos vimos el más maravilloso desfile multiforme de blancos fantasmas sobre el océano.*

*Al llegar a Isla Decepción, con su forma de picarón flotante, que tiene una pequeña entrada de apenas 200 metros a su bahía interior, que mide unos 8 a 10 kilómetros de diámetro, uno no deja de pensar que parece un volcán con un gigantesco cráter lleno de agua. La gran cantidad de nubes stratus y cúmulos que la cubren dificultan sobrevolar su interior. Luego de un breve análisis determinamos nuestra entrada y salida y el lugar en el que haremos el lanzamiento de la carga. La Base está muy cerca de los cerros y la playa es angosta por lo que el lanzamiento debe hacerse en un vuelo bajo, de aproximadamente 100 pies, para que los bultos no caigan al mar. Todo ello sucede entre la gran expectación de aquellos en tierra que esperan el ansiado correo de sus seres queridos que les llega desde el cielo, transportado en nuestro viejo y noble DC-3. El Sargento 2° Caupolicán Díaz y el Cabo 2° Oscar Osorio, encargados de abrir la puerta lateral del avión y lanzar la carga, conocen bien su oficio de tripulantes tácticos. Con la satisfacción reflejada en sus rostros regresan a la cabina y dan cuenta que el lanzamiento fue sin novedad, cosa que confirma la radio de la Base “PAC” breves instantes después. Es este, tal vez, el primer lanzamiento aéreo de carga en la Antártica, pero para Caupolicán es solo uno más en su dilatada y brillante carrera de mecánico tripulante. Alejándonos en vuelo bajo dentro de la Bahía tenemos todavía la oportunidad de observar este hermoso volcán isla, con todo su esplendor. Llaman la atención sus blancos glaciares con largas líneas negras como si estuvieran manchados. Con el tiempo y después de vivir un año dentro de este volcán, comprendería que esas manchas negras no eran otra cosa que la evidencia de erupciones pretéritas.*

*Después de vivir con toda intensidad este apasionante sobrevuelo de la isla Decepción, nos dirigimos a cumplir nuestra misión fotogramétrica empezando por la isla Livingston con sus montañas, glaciares y abruptos acantilados. En la mayoría de las planicies con hielo, desde el aire se aprecian grandes grietas. En las pequeñas playas de arena negra, pegados a los cerros de nieve, se ven miles de pequeños puntitos negros que se mueven hacia arriba y debajo de esas pendientes*

blancas. Son las colonias de pingüinos que han llegado, como todos los veranos, para anidar y criar sus polluelos que en tres meses casi serán adultos. Estos seres han desarrollado su capacidad de crecer rápido aprovechando el corto verano antártico y estar en condiciones de emigrar antes que llegue otra vez el frío que congela todo.

El Comandante Vargas, piloto al mando de esta misión, es especialista en fotogrametría y escoge las mejores alturas y rumbos para fotografiar cada lugar que había sido preseleccionado. Mientras hacemos esto, pienso que será una labor de titanes comandos, construir un puerto para desembarcar en cualquiera de estas abruptas bahías. Luego, construir una pista será un desafío mayor en lo económico y tecnológico. Pienso luego en la operación con esquíes sobre esas planicies y recuerdo los comentarios y la resolución del General De la Fuente al respecto. Terminamos nuestra misión fotogramétrica después de las 14:30 horas y emprendemos el regreso. El Teniente Pizarro, con quien nos hemos alternado en la navegación y en el uso del derivómetro, me hace el comentario de cuánto más liviano está nuestro avión, después de haber consumido combustible por más de 7 horas y de cómo ello hace previsible que el regreso será más rápido. Acota, además, recordando la experiencia de vuelo de prueba previo que, ante una falla de motor, no se estaría en tan malas condiciones. Yo le contesto con algo que siempre decía mi padre, que era un experimentado agricultor y ganadero: "El caballito chileno siempre apura el paso cuando va de regreso a casa". Es pues la hora de tomar un reconfortante café y dejar que el avión siga imperturbable el rumbo en el que lo hemos puesto de regreso a Punta Arenas. A las 18:58 hrs. aterrizamos en el aeropuerto Carlos Ibáñez después de haber volado 10.04 horas.

Para la mayoría de aquellos que colaboraron con nosotros desde la radio en Punta Arenas y en la Torre de Control, les parecía increíble que hubiéramos estado en la Antártica y regresado en el mismo día. Nos esperaba el corresponsal de El Mercurio, Francisco Eterovic, quien nos hace una entrevista que aparecerá, como un hecho destacado, en los periódicos del día siguiente.

Para los cinco tripulantes del DC-3 N° 960 de la Fuerza Aérea será para siempre un orgullo el haber sido los primeros chilenos en ir y regresar a la Antártica en el día. Esa satisfacción interior que vivimos no tiene precio. Todo ese día maravilloso que volamos profesionalmente lo disfrutamos en forma egoísta, solo nosotros. Pero les dejamos eso en el conocimiento a otros aviadores, a otros chilenos, en el archivo fotográfico que siempre será útil a un país antártico como el nuestro. La mayoría de las islas alrededor de la Península Antártica son muy accidentadas, cubiertas de glaciares con profundas grietas, de muy difícil acceso por mar por tener bahías poco profundas y roqueríos, o muy abiertas a las corrientes que arrastran enormes y peligrosos témpanos. Las pequeñas planicies o valles son aptos solo para aviones muy livianos con esquíes. En aquellas islas donde en verano se producen deshielos, se forman verdaderos ríos que hacen poco posible construir algunas pistas de tierra y de pavimento, imposible. El primero que encuentre un lugar apto para un aeropuerto y lo construya, será sin duda, el dueño de la llave maestra que abrirá y controlará las rutas aéreas que ingresan a la Península Antártica. Esa era nuestra apreciación en la década del 60.

Veinte años después, el 22 de marzo de 1980, tuve el privilegio de inaugurar, al mando de un C-130 Hércules, la pista Teniente Marsb, de la Base Eduardo Frei Montalva, en la isla Rey Jorge. A partir de entonces, se acabó el aislamiento invernal de la Antártica Chilena y empezó una nueva era para Chile y los países miembros del Tratado Antártico en la Península.

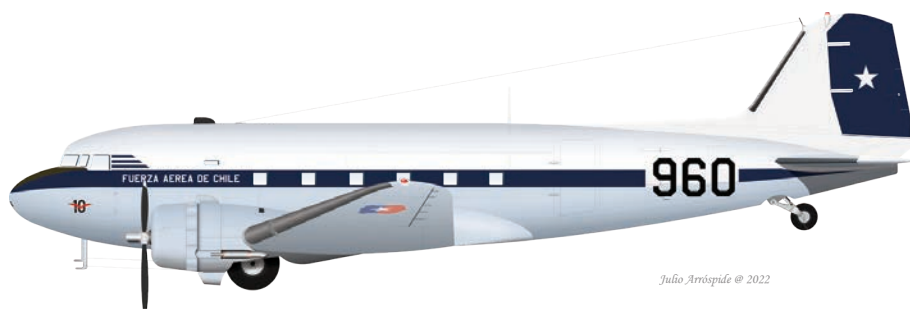
Nuestro País, entre los numerosos que ya se han instalado en la Isla Rey Jorge, es el único que posee un Aeropuerto. Por lo que la búsqueda visionaria de aquellos aviadores chilenos en el pasado dio sus importantes frutos y Chile tiene la llave maestra que abre y controla las rutas aéreas en la Península Antártica."



Reencuentro con su avión. El que fuera ingeniero de vuelo del C-47 N° 960, Jorge Montenegro, aprecia los restos del fuselaje del avión que realizó el primer levantamiento fotogramétrico en territorio antártico chileno el 22 de febrero de 1966. El N° 960 se accidentaría el 18 de enero de 1974 en el sector El Amarillo, en las cercanías de Chaitén, sin lesionados. El avión era pilotado por el Comandante de Grupo Juan del Villar, cinco tripulantes y el hijo del piloto, Raúl del Villar de solo 10 años. Por lo inaccesible del lugar no se pudo recuperar los restos y con el tiempo se constituyó en la vivienda de unos lugareños. Recientemente fue trasladado cerca de la Carretera Austral, kilómetro 224, en donde se hizo un rescate patrimonial y fue habilitado como cafetería al paso, “El Avión Cafetería”, emprendimiento que da trabajo a la gente de la zona con el flujo turístico. (Colección Jorge Montenegro)

### Primer Levantamiento Fotogramétrico en Territorio Antártico

Douglas C-47B-1-DL Skytrain N° 960 del Grupo de Aviación N° 10, 1966.





#### 4. El Twin Otter, un avión por y para la comunidad.

Para los habitantes de la región austral de Chile, mencionarles Fuerza Aérea y Twin Otter es prácticamente lo mismo, a tal punto se ha identificado en su prolongado tiempo de servicio este avión con la misión de apoyo a la ciudadanía que la Institución ha cumplido tradicionalmente en esa zona. Lugares tan diversos y a veces muy difíciles como Llanada Grande, Segundo Corral, Chaitén, Alto Palena, Futaleufú, Coyhaique, Chile Chico, Balmaceda, Villa O'Higgins y tantos más, han sido habituales por años en sus planes de vuelo.

Es cierto, por una parte, que no ha sido el único, porque desde 1930 muchos otros aviones cumplieron esta misión que jamás ha dejado de prestarse, como un mensaje de solidaridad y aliento para los esforzados colonos y pobladores de estas zonas, quienes, al ver el escudo chileno en nuestras alas, comprobaban que la Patria no se había olvidado de ellos, a pesar de su lejanía. No ha sido, por otra parte, el Grupo N° 5 la única Unidad en que el Twin Otter ha prestado servicios, como lo muestran sus importantes trabajos fotogramétricos en el SAF y la no menos significativa labor que, en su serie 300, han cumplido en el territorio antártico.

Pero es sin duda, el Grupo de Aviación N° 5, el centro neurálgico de su prolongada y valiosa permanencia en la Fuerza Aérea, que ya tenía la experiencia de dos representantes de la misma familia canadiense: el DHC-2 Beaver (castor) y el DHC-3 Otter (nutria). La sigla DHC es por la fábrica De Havilland Canada. Ambos aviones además operaron en dicho Grupo cuando estaba asentado en su tradicional Base de La Chamiza, antes de trasladarse a El Tepual.

El DHC-2 Beaver era un monomotor STOL (short take off and landing), de ala alta, con motor radial Pratt and Whitney R-985-1 Wasp Junior de 465 HP, tren de aterrizaje de vía ancha y patín de cola, que fue diseñado por la De Havilland específicamente para cumplir con los requisitos operacionales de las extremas condiciones del norte de Canadá y Alaska.

En Chile, la Fuerza Aérea adquirió ocho de ellos, que fueron traídos en vuelo y que llegaron al país en noviembre de 1952, siendo dados de alta el 12 de enero de 1953, numerados desde el 905 al 912. No obstante, uno de ellos, el 908 se accidentó a su llegada a Cerrillos en noviembre de 1952. Tanto el piloto al mando, Capitán de Bandada Eduardo Montero Concha como la tripulación resultaron ilesos, pero el avión sufrió daños en un 60% por lo que fue dado de baja el 27 de mayo de 1963. Fueron asignados al Grupo de Aviación N° 10 de Transporte, en Los Cerrillos. Se consideró sus características para aplicarlas tanto en las actividades antárticas como en misiones de enlace, transporte, entrenamiento, ambulancia y rescate.

Su desempeño en los cielos antárticos se inició en 1953 y prosiguió en los años 1954 y 1957, con los aviones 907 y 909 provistos de flotadores y transportados por los buques de la Campaña Antártica. Una vez allí realizaron labores de reconocimiento y de fotografía, con vuelos sobre Bahía Soberanía y luego Isla Decepción, de la cual se hizo el levantamiento aerofotogramétrico. En 1954, el 29 de diciembre, se registró un lamentable accidente debido a que después de efectuársele mantenimiento de depósito, los cables que regulan la montada y la picada del avión quedaron cruzados por lo que se estrelló en el despegue, falleciendo todos sus ocupantes. El avión fue el Beaver N° 911 y su piloto era el Capitán de Bandada Alfredo Aguilar Zerón, que tres años antes había sido el copiloto del histórico vuelo del “Manu-tara”. Junto con él perecieron los Cabos Carlos Meléndez Ojeda, Luis Navarrete Peralta y el Soldado Dagoberto Godoy Ruiz. Una quincena después, el 10 de enero de 1955, se hizo un vuelo en El Bosque simulando el accidente anterior, para lo cual, al avión, el 906, también se le invirtieron los controles, produciéndose un accidente parecido.

Más adelante, en 1960, estos aviones participaron en las tareas locales de rescate y enlace con motivo de los sismos de mayo de ese año en Valdivia y Puerto Montt. Posteriormente, uno de ellos, el 905 permaneció dos años en la Isla de Pascua realizando fundamentalmente trabajos aerofotogramétricos, operado por el Capitán de Bandada Julio Cerda Pino. Fue bautizado por los pascuenses como “Manu Kena”. El 15 de diciembre de 1966, la Superioridad dispuso que los tres Beaver en servicio a la época fueran asignados a la Escuela de Especialidades, para el cumplimiento de requisitos de vuelo de los oficiales pilotos. Fue en uno de estos aviones que el 31 de octubre de 1968, el Capitán de Bandada Miguel Camus Saldías en un vuelo El Bosque-Chacalluta debió aterrizar en la pampa por habersele detenido el motor. Junto con sus acompañantes, el Comandante de Escuadrilla (A-Rva) Gastón Ortega Fredes y el civil Enrique Ojeda Castillo, bajaron a la quebrada del río Loa, donde pudieron subsistir hasta que fueron encontrados el 3 de noviembre. Finalmente, estos tres DHC-2 Beaver fueron dados de baja y vendidos a Frank Ferrer Aviation, una empresa basada en Miami.

Después de emplear este avión por varios años y comprobar los excelentes resultados operativos de esta pequeña pero útil aeronave de enlace y transporte, la Fuerza Aérea adquirió otro miembro de la “familia”, el DHC-3 Otter (nutria), también monomotor de ala alta, con motor Pratt and Whitney R-1340 AN2, de 600 HP, tren de aterrizaje ancho y patín de cola. Este modelo tenía una apreciable ventaja con respecto al Beaver ya que, además de 150 HP más en el motor, ofrecía un apreciable espacio interior para carga o pasajeros y una amplia cabina para los pilotos, pudiendo aterrizar en las mismas pistas que lo hacía aquel. Podía ser equipado con flotadores, con esquiés o con ruedas, por lo que abría una amplia posibilidad de usos, especialmente en situaciones meteorológicas complejas o en lugares geográficos aislados con pistas no pavimentadas.

Cinco DHC-3 llegaron al país el 24 de junio de 1957, al mando del Comandante de Escuadrilla Claudio Sepúlveda Donoso, siendo numerados inicialmente desde el 920 al 924 pero posteriormente se les cambió el número, desde el 930 al 934. No obstante, sus cualidades, estos aviones no estaban exentos de accidentes, como fue el ocurrido el sábado 17 de diciembre de 1960 en que durante un vuelo entre Huilid y Chaitén, el DHC-3 Otter N° 933 (ex 923) desapareció en un área de clima particularmente borrascoso, pereciendo sus ocupantes, los Subtenientes Alfredo Lavín Gallardo y Jorge Navarrete Vergara, ambos compañeros de promoción 1956-1958, más el Sargento 2° Humberto Cruzat Valdebenito y el pasajero Carabinero Roberto Concha. El avión siniestrado y sus ocupantes no fueron ubicados hasta noviembre de 1968.

En cuanto al destino de los cuatro restantes, el Otter 931 (ex 921) se dio de baja en la Escuela de Especialidades el 27 de marzo de 1968 y fue vendido sin motor, al igual que el 930 (ex 920) que se había accidentado en Puerto Montt. El Otter 932 (ex 922) se accidentó el 4 de julio de 1963 en la cancha de Hualaihué, siendo dado de baja el 30 de abril de 1966 y el 934 (ex 924) corrió igual suerte en el aeródromo de Cochrane el 18 de diciembre de 1959 al mando del Teniente Manuel Contreras Amigo, ambas aeronaves de dotación del Grupo N° 5.

El tercer integrante de esta línea De Havilland que compró la Fuerza Aérea es el más longevo, todavía en servicio al publicarse esta obra, el ya legendario DHC-6 Twin Otter, que se incorporó primero en su serie 100 y años después, en la serie 300. Los primeros que se compraron



eran flamantes, ya que este modelo había hecho su primer vuelo en la fábrica en 1966, el mismo año en que fueron adquiridos por la Institución, por lo que la Fuerza Aérea de Chile fue su primer comprador. A diferencia del Beaver y del Otter que eran monomotores, éste era un bimotor, con dos motores turbohélice Pratt and Whitney PT-6A-20, que le otorgaban una velocidad máxima de 338 km/hora a 9.000 pies de altura, y un techo de servicio de 8.138 m Su característica STOL le permitía una carrera de despegue de 300 m igual distancia que para la carrera de aterrizaje. Podía transportar 20 pasajeros o 2.000 kilos, como marco de referencia para una combinación entre ambos.

Los primeros DHC-6 Twin Otter que compró la Fuerza Aérea, serie 100 como se dijo, arribaron al país a partir de octubre de 1966 y fueron asignados al Grupo N° 6 en Punta Arenas. Al año siguiente, en mayo, se recibieron otros seis para el Grupo N°5 en Puerto Montt. Comenzaba así a escribirse en los cielos australes una historia ejemplar de servicio y solidaridad con la ciudadanía, estableciéndose itinerarios que permitieran cubrir con la mayor regularidad posible las localidades apartadas en cada zona, propósito a veces difícil de cumplir por la precariedad física de algunas pistas y las condiciones variables de la meteorología. Para una idea más vívida de su operación en la zona austral se transcribe el relato de uno de sus pilotos y ex Comandante del Grupo N° 5, Comandante de Grupo Mario Jiménez Vargas (posteriormente Coronel de Aviación y Ministro de Salud) quien lo describe así:

*Mucha gente joven de los pobladores no conoce ninguna otra máquina creada por el hombre, excepto el avión. Los niños del Lago O'Higgins, Cochran y otros lugares aislados no conocen el auto, ni el tren. Ni los buques, solo el avión con la estrella solitaria sobre fondo azul. Los más viejos experimentan una íntima satisfacción al sentirse comunicados con el resto de Chile mediante este noble animal de corazón de hierro. Al cumplir una comisión de vuelo a un remoto lugar de la cordillera, el piloto experimenta una rara sensación. No se convence que va en un avión, sino más bien en un camión de reparto, ya que por todas partes hay sacos de harina, azúcar, yerba mate, cajas de café, arados, lámparas, etc. más ochos o diez colonos con sus pequeños niños. Consultado el copiloto sobre la estiba, manifiesta que está dentro del límite operacional. Se llevan 4.000 libras de carga y se despegará con peso total de 14.500 libras, con combustible para más de cinco horas.*

*La partida del motor, como toda buena turbina, es simple y sin complicaciones, solo basta con controlar la temperatura de los gases de escape y ya está. A pesar de este gran peso, el despegue sí que es ¡impresionante!, ya que, sin viento, recorre un poco más cien metros y con viento moderado no supera los ochenta. En Chabunco, con vientos fuertes, en un pastelón de pista ya está en el aire. Da la sensación de ir en un ascensor... Al poner rumbo a la zona y estabilizar el "Totter", como muchos lo llaman, el piloto vuelve a recordar el impacto que le produjo la entrada al avión. Lo asocia con el vuelo que realizan los pilotos de los Hunter o de los A-37B, poderosas máquinas que descargan certeramente fuego y destrucción, anhelo de todo piloto de combate. Pero al mirar a través del parabrisas y ver la extensa y enmarañada configuración geográfica de la zona y al volver la vista hacia la cabina de pasajeros y ver esa madre abrazando a su niño, o ese viejo y ceñudo colono cuyas arrugas reflejan sus sacrificios por mantener ese pedazo de la Patria bajo la potestad y soberanía de Chile, esto lo reconforta, ajusta la potencia y medita...El copiloto nos anuncia el chequeo de preaterriaje. Es una pista grande, seiscientos metros, basta con 30° de flaps, la velocidad 70 nudos y la nariz se hunde en la trayectoria de planeo. Aterrizaje, un poco de reverso y ya lo tenemos detenido en no más de 250 metros. Bajamos pasajeros y bultos, suben otros dos y despegue rumbo a otra cancha similar.*

*Finalmente, se llega a la cancha de Segundo Corral. Tiene 300 metros, pero el problema no es la extensión, sino la entrada y la salida, puesto que está sumida en la profundidad de un estrecho valle. Aquí se ponen en juego las características de un avión STOL y la capacidad y entrenamiento de las tripulaciones. Pierna con el viento a más de 1.800 pies de la cancha y por el borde de los cerros; pierna base, potencia reducida y en el momento oportuno "full flaps": ahora sí que es impresionante el ángulo de planeo, un poco más y uno sale por el parabrisas hacia afuera. Va paralelo a la ladera de la montaña, tiene que mantener al mínimo la velocidad. Al quebrar el planeo, se saltan los últimos árboles y se deja caer suave para aplicar los frenos y reverso. Buen aterrizaje, se bajan los pasajeros y carga...El jefe del Retén de Carabineros y el jefe de la ECA*

*(Empresa de Comercio Agrícola) entregan algunos encargos para Puerto Montt; un colono solicita le lleven una niña enferma en camilla. Todos suben y una vez calculados peso y estiba, se ponen en marcha nuevamente las turbinas. En el cabezal se despegará en condiciones STOL: 20° de flaps, full potencia y se sueltan los frenos. 60 nudos y ya estamos en el aire. Vamos trepando con el máximo de las turbinas y al dejar este valle y caer a otro más amplio, se ajustan las palancas y switches para una montada normal, porque ya pasó la parte más crítica. Ya en El Tepual, apretones de mano, agradecimientos y consultas para el próximo vuelo. Y así se repetirá este ciclo a cada parte de nuestra extensa zona de operación: Chaitén, Futaleufú, Palena, Melinka, Puyuhuaipi, Puerto Cisnes y tantos otros.*

*Pero el vuelo a Balmaceda en condiciones IFR pone en evidencia las condiciones instrumentales del fiel Twin Otter; tiene dos equipos ADF, dos equipos VOR y un radar meteorológico de 90 millas de alcance. Además, dos equipos VHF y un poderoso HF, con frecuencias digitales múltiples entre 2.000,0 a 29.999,9 MHz, pudiendo transmitir en USB, LSB, AM y CW. El MEA a Balmaceda por la aerovía UA-1 es de 12.000 pies. Ya a los 2.000 pies se entra en la base de las nubes. A los 5.000 pies algo de turbulencia y la isoterma 0 se presenta a los 8.000 pies, con fuertes chubascos de nieve. A los 10.000 pies, una fuerte formación de hielo, pero el piloto confía en el Twin y echa a andar las botas antibiela de las alas y de las hélices. Inmediatamente se escucha un ruido estrepitoso que pone los pelos de punta al pasajero más pintado pero que al piloto le suena como una vigorosa sinfonía de Beethoven, puesto que sabe que este sonido es el resultado del trabajo del equipo antibiela del avión. Oxígeno para la tripulación y los pasajeros. Algunos sacudones y ya estamos en el circuito de espera sobre el ADF de BAL, teniendo como alternativa el equipo VOR. Instrucciones de la torre y descenso reglamentario. Al posar el avión sobre la losa de Balmaceda, caen todavía algunos pedazos de hielo del fuselaje y de las alas...*

Una misión más para el Grupo N° 5 y sus tripulaciones, una misión más para el Twin Otter, un verdadero todo terreno para operar en toda la extensa y variada geografía nacional, aeronave que particularmente para la zona sur y austral ha resultado providencial, haciendo una realidad diaria el himno del Grupo de Aviación N° 5, cuando dice: “Extendiendo la Patria hacia el Sur”



El DCH-6 Twin Otter N° 935 de la Fuerza Aérea de Chile, previo a su entrega en el aeropuerto Downsview, Toronto, Canadá, el 29 de junio de 1966. (Sheldon D. Benner, Colección Michael J. Ody)

### DHC-6-100 Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile

DHC-6-100 Twin Otter N° 939, Grupo de Aviación N° 5, Base Aérea El Tepual, 1966.



DHC-6-100 Twin Otter N° 939, Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Cerro Moreno, 1993.



DHC-6-100 Twin Otter N° 940, Servicio Aerofotogramétrico, Base Aérea Los Cerrillos, 2006.





## 5. Incorporación del Hawker Hunter.

### Primeras aproximaciones a la adquisición del Hawker Hunter.

El interés de la FACH por el Hawker Hunter se remonta a 1963, fecha en que la Institución realizó un primer estudio comparativo para evaluar un avión de combate cuyas capacidades contribuyeran efectivamente a generar disuasión, conforme a la postura estratégica de carácter defensivo de nuestro país. Cinco años antes, la crisis del Islote Snipe en 1958, había demostrado que los medios aéreos proporcionados por Estados Unidos a través del PAM no eran los más adecuados para enfrentar a otra Fuerza Aérea, como la argentina, que en ese tiempo era muy superior. Consecuentemente, a partir de 1960 el alto mando institucional comenzó a remitir al gobierno norteamericano una serie de requerimientos para poder actualizar sus obsoletos sistemas de armas, la obtención de aviones de transporte modernos y la necesidad de contar con artillería antiaérea actualizada. Inicialmente se consideró la obtención de doce aviones North American F-86F Sabre, con los cuales ya contaban las fuerzas aéreas de Argentina y Perú a través del PAM, sin mencionar que la Fuerza Aérea del Perú también contaba desde 1956 con un escuadrón de doce cazabombarderos Hawker Hunter F.Mk.4 (versión de exportación F.Mk.58). Sin embargo, los F-86F fueron descartados por la FACH al constatarse que el avión ya no se fabricaba, tenía una difícil línea logística y un alto índice de accidentes en la propia USAF.

En 1964 asumió su magistratura el Presidente Eduardo Frei Montalva, cuyo gobierno congeló los estudios y presupuestos (Ley reservada del cobre) para eventuales modernizaciones de los sistemas de armas de las FF. AA. y derivó el esfuerzo de las instituciones armadas a un rol de ayuda a la comunidad y del control del orden interno. Sin embargo, la Crisis de Laguna del Desierto en 1965, obligaría a las instituciones armadas chilenas a marcar presencia en la zona



La Fuerza Aérea Argentina recibió sus primeros North American F-86F Sabre a partir del 26 de septiembre de 1960 a través del PAM. La FAA operó un total de 28 aviones F-86F y los últimos fueron retirados del servicio en 1986, después de 26 años de servicio de haber volado 66.944 horas. (FAA).

Hawker Hunter F.Mk.52 (F.Mk.4) de la Fuerza Aérea del Perú. La FAP adquirió 16 Hunter en 1956, efectuando su primer vuelo el 22 de mayo de 1956. Posteriormente se agregó un Hunter dual T.Mk.62. Estos aviones operaron por 21 años, siendo retirados en 1977, habiendo registrado seis pérdidas, cuatro de ellas con la muerte de sus pilotos. (FAP)



austral y nuevamente se pondría en evidencia su desnivel cuantitativo y operativo frente a una eventual hipótesis vecinal, particularmente en lo relativo a su Fuerza Aérea.

Dicha crisis dio pie a que la FACH reiniciara sus intentos por procurar la adquisición de un avión de combate moderno. Desde principios de los 1960, la institución había mostrado interés por adquirir el Northrop F-5/AB Freedom Fighter, sin embargo, las autoridades norteamericanas habían hecho presente que era difícil que el avión estuviera disponible antes de 1969, lo cual lo dejaba fuera de una eventual competencia. En 1965, el mismo año de la crisis, la FACH cursó un requerimiento por una treintena de aviones Douglas A-4B Skyhawk a Estados Unidos, pero la respuesta del Departamento de Estado norteamericano fue que había descartado proveer estos aviones, aduciendo que estaban siendo altamente demandados en la guerra de Vietnam. Esto se contrastaba con la entrega de unos cincuenta aviones A-4C a Argentina, que ya estaba en curso. Puede haber influido en esta discriminación la renuencia del gobierno de Chile a dar su apoyo a Estados Unidos en su plan de defensa hemisférico de 1952, en donde nuestro país se había restado en brindar apoyo militar durante la Guerra de Corea y posteriormente, en la Crisis de los Misiles de Cuba en 1962, limitándose a dar sólo un apoyo político.

El propio Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Máximo Errázuriz Ward, viajó a Estados Unidos en julio de 1966 con el propósito de destrabar la venta de los A-4B o conseguir otras opciones. La respuesta no pudo ser más significativa: la USAF ofreció un escuadrón de F-86F, es decir los mismos aviones que la FACH había solicitado más de una década atrás y que a la fecha no eran más que aviones de combate de segunda línea y, por cierto, obsoletos para los estándares de fines de esa década.

Cerradas las posibilidades norteamericanas, el Alto Mando de la FACH volvió su mirada a proveedores de Europa, pese a las aprensiones en cuanto a precios y disponibilidad de un avión de combate adecuado. A esto se sumaban, los costos que significarían un cambio de la línea logística y la incorporación de nuevos programas de entrenamiento. Sin embargo, había experiencia al respecto, ya que, en 1953, Estados Unidos había negado la venta de aviones North American F-86F Sabre, lo que obligó a la FACH a adquirir los entrenadores de combate de Havilland T.Mk.55 (DH-115) Vampire.

El cazabombardero ligero supersónico Northrop F-5A Freedom Fighter, derivado del prototipo N-156F. Este avión fue seleccionado por EE. UU. para ser suministrado a través del PAM a países amigos. La negativa de ser vendido a Chile junto con el A-4B, derivó en la adquisición del sistema de armas Hawker Hunter. (Museo Nacional de la USAF)





La Fuerza Aérea Argentina recibió 50 aviones de ataque Douglas A-4B Skyhawk entre 1965 y 1966, en tanto que a Chile le fue negada la venta de un escuadrón de estos mismos aparatos con el argumento de que no había disponibilidad por su demanda en la guerra de Vietnam. El cierre de esta puerta, junto a la postergación del F-5A, precipitó la compra del Hunter. (FAA).

### Nuevos estudios y contrato de compra

Así entonces, durante la segunda mitad de 1966 se realizó un estudio de las opciones disponibles en Europa y en donde también se incluyó al desechado F-86F. Este estudio fue netamente teórico al no comisionar a especialistas a las fábricas en Europa. El análisis contempló al cazabombardero inglés Hawker Hunter de la Hawker Siddeley Limited (HSAL), al caza J 29F Tunnan de la sueca SAAB, al caza italiano G.91 Gina de la FIAT (ganador de la competencia de caza ligero para la OTAN en 1957) y el ya mencionado F-86F Sabre estadounidense. Finalmente, la FACH optó por el Hunter y el 11 de octubre de 1966 el Mando comisionó a una agrupación de cuatro oficiales, encabezada por el General Carlos Guerraty Villalobos, para viajar a Inglaterra con la misión de estudiar y validar aspectos operacionales y logísticos de lo significaría la entrada en operación del nuevo avión de combate.

En el país y atendiendo las conclusiones del estudio de la comisión, el CONSUDENA dio la aprobación a la adquisición mediante el Decreto Supremo N° 25-A del 20 de octubre de 1966. El contrato N° HSA/66/C/66 fue firmado el 26 de octubre de 1966 y consideró la compra de los primeros 21 Hunter en las siguientes configuraciones:

- 15 monoplazas Hunter F.Mk.71 (FGA.Mk.9).
- 3 monoplazas de reconocimiento Hunter FR.Mk.71A (FR.Mk.9).
- 3 aviones duales Hunter T.Mk.72 (T.Mk.66)



Uno de los aviones europeos evaluados en 1966 fue el SAAB J 29F Tunnan, un avión de caza y ataque que equipó las fuerzas aéreas de Austria y Suecia. Si bien era un avión de combate rápido y ágil, no reunía los requisitos de velocidad de la FACH y la principal desventaja era el uso del sistema métrico de su ingeniería, que no era compatible con el sistema Inglés usado por la FACH. (Gnolam).



Otro de los aviones evaluados fue el FIAT Aeritalia G.91 Gina. En 1958 este avión había ganado el concurso para un avión ligero de ataque para la OTAN, pero esas características no cumplían con el requisito de un avión cazabombardero. (Aldo Bidini).

Es necesario consignar que estos aviones no eran nuevos y la mayoría había pertenecido a la Fuerza Aérea Belga, la Real Fuerza Aérea de Países Bajos y la RAF. La mayoría había sido construida en su variante FMk.6, los cuales fueron adquiridos por HSAL ante los requerimientos de compra de numerosas fuerzas aéreas. A mediados de los 1960 estos aviones fueron actualizados al estándar FGA.Mk.9, cambiando su planta motriz por el poderoso motor Roll-Royce Avon 207 y aplicando una serie de mejoras para su empleo como cazabombardero. Los aviones que compró Chile tenían en promedio unas 1.000 horas de vuelo, los belgas con el promedio más bajo (300 horas de vuelo), en tanto que los holandeses y los de la RAF tenían más horas de vuelo. Esto desmitifica las versiones de que estos aviones hubiesen sido llevados a cero horas, puesto que la mayoría tenía un número respetable de ciclos de uso en entrenamiento de combate aéreo y por lo tanto con una acumulación de fatiga estructural que difícilmente pudo haber sido resuelta durante su actualización a FGA.Mk.9, ya que habría requerido reemplazar las células.

Uno de los aviones adquirido por Chile que tuvo un pasado muy particular fue el entrenador TMk.72, N° J-718, el cual comenzó su vida en la Fuerza Aérea Belga como variante FMk.6, con matrícula IF-19 y que protagonizó un espectacular accidente antes de convertirse en demostrador de HSAL. El 21 de marzo de 1958, durante un vuelo de entrenamiento, su motor experimentó un apagado (flame-out) a baja altura, lo que obligó al piloto a eyectarse, resultando ileso pero el avión, inesperadamente, continuó volando sin nadie a bordo y aterrizó para estrellarse contra una muralla, quedando destruida su sección de nariz. Fue retirado del servicio con apenas 24:05

El Hunter FMk.6 IF-108 del Ala N° 7 de la Fuerza Aérea Belga en la Base Aérea Chièvres. Este avión fue actualizado al estándar FGA.Mk.9 por HSAL y vendido a la FACH en la versión de exportación FMk.71 con la matrícula J-702. Operó en los Grupos de Aviación N° 7, N° 9 y finalmente en el N° 8. Es el único Hunter conservado de origen belga. (Daniel Brackx)



El Hunter FMk.6 N-266 del Escuadrón N° 325 de la Real Fuerza Aérea Neerlandesa en una visita a la Base Aérea Benson del RAF, 17 de septiembre de 1960. Este Hunter fue modificado por HSAL al estándar FMk.71 y lo vendió a la FACH en el primer lote en 1967 con la matrícula J-709. Se accidentaría el 23 de julio de 1983, siendo dado de baja. (Vía Harry Prins)



El Hunter FMk.6 XG232/G del Escuadrón N° 92 de la RAF, perteneciente a la escuadrilla de acrobacia "Blue Diamonds", en 1962. Este avión fue modificado al estándar FMk.71 y vendido a la FACH en el segundo lote en 1969 con la matrícula J-714. Este avión se estrelló en una colisión con el J-730 en Puerto Montt en 1974, muriendo ambos pilotos. (BAE Systems)



horas de vuelo. El 31 de agosto de 1958, HSAL adquirió el fuselaje central y trasero del IF-19, más las alas y el empenaje de un IF-67, que también había protagonizado un aterrizaje forzoso. La empresa ensambló todos estos elementos y junto con la sección delantera de un entrenador T.Mk.68, construyó un único entrenador T.Mk.66A, para ser utilizado como demostrador, en cuya función tuvo un verdadero peregrinaje. Con la matrícula G-APUX realizó demostraciones



El Capitán de Bandada Jaime Estay Viveros fotografiado al término de su primer vuelo solo en Hunter durante su curso de instructor de vuelo en la RAF. El Capitán Estay se inscribiría dentro de los hitos de la FACH como el primer piloto chileno en volar Hunter (el T.Mk.72 N° J-718) en Chile. También sería el primer piloto chileno en romper la barrera del sonido (un piloto norteamericano lo había hecho previamente en una visita de los Thunderbirds). Por último, volaría en el vuelo de despedida del Hunter en Chile en 1994. (Aldo Bidini).



El Hunter T.Mk.72 J-718 en Dunsfold, Inglaterra, durante los vuelos de aceptación antes de ser desarmado y enviado a Chile en cajones. Fue el primer Hunter en ser armado por especialistas chilenos y asesores de HSAL. Sería el primer Hunter en volar en Chile a los mandos del piloto de pruebas de la HSAL Patrick Hill. (Vía Julio Arróspide).

a partir de septiembre de 1959, en distintas ferias, como Farnborough, Hannover y París, hasta el año 1962. En 1963 fue arrendado a la Fuerza Aérea de Irak por seis meses, la cual a su vez lo subarrendó a su par de Jordania por doce meses. En 1965, Irak lo subarrendó por doce meses a la Fuerza Aérea del Líbano y, al ser devuelto a HSA, fue convertido a T.Mk.72 y vendido a la Fuerza Aérea de Chile con la matrícula J-718. Este Hunter realizaría varios hitos en la FACH en su vida operacional inicial y sería el único avión de la primera partida que participaría en la ceremonia de despedida del Hunter en Chile, realizando su último vuelo el 19 de abril de 1995.

### Incorporación a la flota.

Firmado el contrato en 1966, al año siguiente se envió a Inglaterra una agrupación de oficiales y suboficiales para realizar los distintos cursos relacionados con la operación y mantención del nuevo avión. Varios pilotos realizaron el curso de instructor de vuelo e incluso el curso de piloto de pruebas. El primer piloto en realizar un vuelo solo en Inglaterra fue el Capitán Jaime Estay Viveros, seguido del Capitán Sergio Torres S.

Una vez que los primeros aviones entregados realizaron sus respectivos vuelos de aceptación en el aeródromo de Dunsfold, fueron desarmados y enviados en cajones vía marítima a partir de



julio de 1967. El primer elemento en arribar fue una grúa Jones de 18 toneladas en septiembre, encargada de izar los aviones, y en octubre arribaron los contenedores del primer avión, el J-718, el cual sería ensamblado por técnicos chilenos con la asesoría de técnicos de HSAL en uno de los hangares de mantenimiento del Grupo de Aviación N° 7, asentado en el Aeropuerto Los Cerrillos y donde compartía algunas instalaciones con LAN Chile. Este avión estuvo listo para iniciar sus vuelos de prueba el 29 de noviembre de 1967 y al día siguiente realizó su primer vuelo sobre los cielos de Chile, al mando del piloto de pruebas de HSAL, Sr. Patrick J. Hill, estableciendo el primer hito de los Hunter en la historia aeronáutica chilena (Villarroel, 2011). Cabe mencionar que Patrick Hill fue uno de los tres pilotos de la HSAL que tuvo la misión de realizar los vuelos de certificación de este Hunter entre los meses de junio y julio de 1967, completando 89 minutos en este avión los días 12 y 21 de julio de 1967 en el aeródromo de Dunsfold, antes de firmarse el “Registro de Vuelos de Prueba Contratados”. Durante este primer vuelo, el piloto inglés pasó la barrera del sonido sobre Santiago, generando conmoción en la población por el estruendo del boom sónico, el cual provocó una quebrazón de ventanales y se le atribuyó la eventual muerte de tres animales del Zoológico Metropolitano.

El segundo hito del Hunter fue marcado por el Capitán de Bandada Jaime Estay Viveros el 11 de diciembre de 1967, también en el J-718, al realizar el primer vuelo oficial de un piloto chileno en material Hunter sobre Santiago. Al día siguiente, celebración de la Aeronáutica Nacional, durante la ceremonia de ese año en la Base Aérea El Bosque, el J-718 fue exhibido para que pudiera ser admirado por autoridades militares y civiles. Posteriormente el avión realizó un vuelo demostrativo a los mandos del Capitán Jaime Estay Viveros y de copiloto el Capitán Sergio Torres S.

Para febrero ya se habían ensamblado los siguientes aviones, los cuales fueron asignados al Grupo de Aviación N° 7: J-700, J-701, J-702, J-703, J-718 y J-719. El 22 de ese mismo mes, el General del Aire Máximo Errázuriz Ward voló como copiloto en el J-719, pilotado por el Capitán Estay, convirtiéndose en el primer Comandante en Jefe en volar supersónico.

En marzo de 1968, se desplegaron tres Hunter a Cerro Moreno y durante el retorno de ese fugaz despliegue, el Comandante Mario López Tobar trajo de vuelta al Comandante en Jefe en un vuelo en el avión dual, que demoró exactamente 58 minutos desde el despegue hasta el toque de ruedas en Los Cerrillos, para esos tiempos un verdadero récord. En julio de ese año ya había 10 aviones en operación, permitiendo realizar el primer curso del material Hunter, el cual culminó en 1969. El 19 de septiembre de 1968, 16 aviones Hunter hicieron su debut en la Gran Parada Militar de Santiago, causando una notable impresión en las autoridades y público asistentes, la que, sin embargo, se vio empañada por el accidente del Lockheed T-33A N° J-319 que se precipitó sobre una población, provocando la muerte del copiloto, el Alférez René Catalán B. y de cuatro personas en tierra, en tanto que el piloto, Subteniente Jorge Enberg Castro, pese a que no se eyectó, logró sobrevivir milagrosamente.

### **Primeros problemas operacionales y accidentes.**

Al parecer, los aviones ingleses traían un problema endémico con sus equipos de comunicación y navegación. Estos problemas se habían hecho patentes en los de Havilland T.Mk.55 (DH-115) Vampire y que no fueron resueltos hasta su retiro del servicio, incluso los de la partida de T.Mk.11 y T.Mk.22 que reemplazó a la anterior, también tuvieron los mismos problemas, los cuales fueron resueltos poco antes de que fueran dados de baja en 1980.

Los Hunter no fueron la excepción, pese a contar con equipos norteamericanos Bendix, los cuales habían sido parte de los requisitos de configuración de la FACH, seguramente en previsión de los problemas que afectaron a los Vampire. Pese a esta precaución, también comenzaron a fallar sin poder ser reparados localmente debido a su complejidad (tecnología de transistores), por lo cual se tuvo que adquirir equipos adicionales y capacitar a los especialistas electrónicos del Grupo N° 7 en su mantención y calibración.

El primer accidente mayor ocurrió el 11 de junio de 1968, mientras el Capitán de Bandada Sergio Torres S., realizaba un turno de instrucción de vuelo por instrumentos al Comandante de Escuadrilla Mario López Tobar en el J-719. El avión experimentó una falla hidráulica total

que impidió desplegar el tren de aterrizaje. Los pilotos, en lugar de eyectarse, realizaron un aterrizaje sobre los estanques auxiliares de combustible de 230 galones, para lo cual se hizo un gran despliegue de medios contraincendios y la pista principal del aeropuerto Los Cerrillos fue rociada con abundante espuma. El Comandante López realizó un perfecto aterrizaje sobre los “drops” y la espuma cumplió su objetivo al sofocar las llamas producidas por el roce de los metales de los estanques con el pavimento. Este no sería el primer incidente de un piloto chileno en un Hunter, ya que el mismo Comandante López, mientras realizaba su curso de piloto de pruebas en Dunsfold, había sido el primer piloto chileno en tener una emergencia durante el aterrizaje de uno de los Hunter duales asignados a Chile, al fallar el freno de la rueda derecha, siendo atajado por la barrera de contención. Ahora, en este accidente en Chile, ambos pilotos resultaron ilesos y el avión fue recuperado en las siguientes semanas a su estatus operativo, aunque volvió a accidentarse poco después.

Esta segunda vez le ocurrió el 3 de agosto de 1968, ocasión en que era tripulado por el piloto inglés Patrick Hill, quien le hacía instrucción de vuelo al Teniente Marcos Meirelles Guizman. Durante el aterrizaje, el avión sufrió el reventón de uno de sus neumáticos después de cincuenta metros, instancia en que el piloto inglés logró hacerse del control del avión logrando detenerlo. El avión sufrió daños en el conjunto del tren de aterrizaje afectado y el estanque de combustible, los cuales fueron recuperados (Villaruel, 2012). Casi dos años después el J-719, cerraría su ciclo fatal para siempre enlutando al Grupo de Aviación N° 7 con tres nuevos mártires. En esta oportunidad y pilotado por el Comandante de Escuadrilla Julio Frías Fernández acompañado por el Capitán de Bandada artillero Rudy Ebensperger Bohle, colisionaron en vuelo con el J-706 pilotado por el Capitán de Bandada Luis Corsi Ceroni, pereciendo todos.

El 26 de octubre de 1968 el Grupo de Aviación N° 7 realiza su primer despliegue operacional a Cerro Moreno para realizar prácticas de tiro en el polígono de la base, con lo cual se dio término al curso de vuelo iniciado el año previo. Antes de finalizar el año, el 18 de noviembre, seis Hunter del Grupo N° 7 tuvieron el honor de escoltar al avión VC-10 que traía de visita a Chile a su Majestad la Reina Isabel de Inglaterra, lo cual repitieron cuando se trasladó a Argentina. Para cerrar las actividades de vuelo del Grupo de Aviación N° 7 en 1968 con su nuevo sistema de armas, ocho aviones participaron en un ejercicio conjunto con el Ejército entre el 20 y 26 de noviembre en la zona costera comprendida entre los ríos Rapel y Mataquito; en tanto que otro participó en una evaluación de lanzamiento de bombas de napalm en el polígono de Peldehue, el 23 de diciembre.

Desde 1969 hasta 1971 y con la adquisición de la segunda partida de aeronaves, consistente en nueve aviones F.Mk.71 (J-722 al J-730) y un Hunter T.Mk.72 (J-721) se aumentó la disponibilidad de estos aviones, permitiendo en mayo de 1970 el re-equipamiento del Grupo de Aviación N° 9, asentado en la base El Tepual en Puerto Montt y el reemplazo de su material F-80 y T-33, que fue reasignado a Punta Arenas.



El Hunter T.Mk.72 J-719 es rociado con espuma por los carros de extinción de incendios al momento de detenerse en su aterrizaje forzado el 11 de junio de 1968. Ambos pilotos resultaron ilesos y el avión fue recuperado. (Colección Rino Poletti B.).

## Hawker Hunter de la Fuerza Aérea de Chile

Hawker Hunter T.Mk.72 N° J-718, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1967.



*Julio Arrósquide © 2022*

Hawker Hunter F.Mk.71 N° J-700, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1968.



*Julio Arrósquide © 2022*

Hawker Hunter FR.Mk.71A N° J-717, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1968.



*Julio Arrósquide © 2022*

Hawker Hunter F.Mk.71 N° J-704, Grupo de Aviación N° 7, Los Cerrillos, Santiago, 1969.



*Julio Arrósquide © 2022*



### Activación del Grupo N° 12 en Punta Arenas.

En previsión de la llegada del Hunter a la FACH el Alto Mando debió tomar varias medidas para resolver un sinnúmero de consecuencias tanto a nivel operacional, como de mantenimiento y logístico. En primer lugar, se definió que los nuevos aviones operarían en las instalaciones del Grupo de Aviación N° 7 en la Base Aérea Los Cerrillos. Esto significaba disponer que se iba a hacer con los aviones Lockheed F-80C y T-33A/RT-33A que operaban en el Grupo N° 7.

Debido al requisito de que los aviones jet de la FACH necesitaban operar en pistas asfaltadas y con la infraestructura necesaria para poder brindarles apoyo de mantenimiento y logístico, la preparación de la Base Aérea Chabunco había avanzado lo suficiente como permitir que este tipo de aviones pudieran operar en la austral base, lo que también significaba un avance en el poder de disuasión al poder contar con una unidad de combate en esa zona con material jet relativamente moderno y que no obligara a desplazar los desgastados B-26 Invader desde el norte, como se tuvo que hacer durante la crisis de Laguna del Desierto unos años antes.

Así, el 16 de diciembre de 1966 se crea el Grupo de Aviación N° 12, el cual operaría inicialmente un total de doce aviones “Shooting Star” (Siete F-80C y tres T-33A). La unidad fue comandada por Comandante de Grupo Jacobo Atala Barcudi, con una dotación de nueve oficiales y 35 suboficiales. Por orden de la Comandancia en Jefe de fecha 17 de febrero de 1967 son transferidos los siguientes aviones desde el Grupo de Aviación N° 7:

#	Modelo	N° FACH	N° Serie
1	T-33A	J-318	51-9200
2	T-33A	J-321	51-16982
3	T-33A	J-324	51-17408
4	T-33A	J-325	52-9494
5	F-80C	J-330	49-0775
6	F-80C	J-332	49-0774A
7	F-80C	J-333	49-458
8	F-80C	J-336	47-555
9	F-80C	J-342	45-787
10	F-80C	J-347	49-1824A

El sábado 4 de marzo 1967 arriban los primeros cuatro “Shooting Star”, en tanto que un quinto avión, el F-80C J-332, pilotado por el Teniente Alberto Wachtendorff Latournerie, experimenta un problema de alimentación de combustible desde uno de los estanques de punta de ala, lo que le obliga a retornar a Santiago. Debido a que el aeropuerto de Los Cerrillos estaba

cerrado, procede a aterrizar en la pista de la Base Aérea El Bosque. En el momento que realizaba la aproximación, el avión se precipita a tierra, sin dar la oportunidad de eyectarse al piloto. El avión resulta completamente destruido, a excepción de la zona de la cabina, lo que permitió que el Teniente Wachtendorff sobreviviera, con graves lesiones que, al final limitaron su carrera como piloto de combate, dedicándose a labores académicas. El traslado del resto de la dotación de aviones fue completado el 20 de marzo.

El inicio de la operación del Grupo N° 12 no pudo ser más oportuno, puesto que el 28 de noviembre de ese año un buque argentino hizo disparos a la torpedera “Quidora”, por lo cual los aviones del Grupo fueron dispersados y preparados para entrar en acción, realizando patrullajes y vuelos de reconocimiento sobre la zona del incidente.

A comienzos de 1968, el Comandante de Escuadrilla Octavio Mardones Ibáñez, propone aplicar un esquema de camuflaje con pintura de tres tonos para las superficies superiores y de color celeste para las superficies inferiores. Se pintó un avión y se pudo comprobar la efectividad del mimetismo logrado con el novedoso camuflaje, razón por la cual se solicitó la autorización correspondiente para pintar todos los aviones de la flota. Sin embargo, si bien los aviones lucían impresionantes con sus camuflajes, la mayoría de los aviones comenzaron a experimentar problemas con el funcionamiento de sus motores, debido al uso de un combustible inadecuado.

En 1970, el Grupo recibe los Shooting Star del Grupo de Aviación N° 9, nueva unidad de combate de la Institución que comenzaba a operar los Hawker Hunter. El nuevo Comandante del Grupo, Comandante de Grupo Hugo Sage Sage promovió la formación de una escuadrilla acrobática, llamada “Los Tigres del Grupo 12” y que realizó algunas presentaciones, pese a las restricciones operativas de los aviones. A mediados del año 1974 termina sus operaciones, porque los aviones superaban los límites operacionales por su antigüedad. Junto con entrar en receso, el 16 de diciembre de 1974 parte de su dotación viajó destinada al Grupo de Aviación N° 1 Iquique, que estaba recibiendo su nuevo material A-37B.



Famosa fotografía promocional de la FACH en donde se grafica la operación del material Shooting Star del Grupo de Aviación N° 12 en la Base Aérea Chabunco. Uno de los pilotos aún conserva a insignia de la bomba alada del Grupo de Aviación N° 8. Esta foto evidencia los colores del esquema de camuflaje de los Shooting Star del Grupo N° 12. (FACH)



Otra fotografía en color de un F-80C del Grupo de Aviación N° 12, con una variación de patrones y tonos en el esquema de camuflaje y que difiere del T-33A de la foto anterior. Se ha documentado al menos tres variaciones del esquema de camuflaje de los Shooting Star chilenos. (FACH)



### Activación del Grupo N° 9 en Puerto Montt.

Junto con la creación del Grupo de Aviación N° 9 en la Base Aérea El Tepual, el 27 de julio de 1967, el Grupo N° 7 transfiere la segunda partida de aviones de su dotación para la activación de este mítico Grupo de Combate, que posteriormente se conocería como “Panteras Negras”. El primer Comandante del Grupo de Aviación N° 9 fue el Comandante de Grupo Silvio Girardi Aristizábal y asumió el mando el 20 de agosto. La dotación de aviones estuvo compuesta por 3 aviones F-80C, 7 aviones T-33A y los 2 aviones RT-33A de reconocimiento. La misión del Grupo N° 9 se enfocó en la preparación de nuevos pilotos de combate y en la disuasión, mediante misiones de reconocimiento y de patrullaje del espacio aéreo bajo su control.

#	Modelo	N° FACH	N° Serie
1	T-33A	J-314	55-4450
2	T-33A	J-315	55-4451
3	T-33A	J-317	55-4453
4	T-33A	J-319	51-9264
5	T-33A	J-320	51-9305
6	T-33A	J-322	51-17389
7	T-33A	J-323	51-17397
8	F-80C	J-335	49-857A
9	F-80C	J-338	49-451
10	F-80C	J-345	49-847A
11	RT-33A	J-350	52-9532A
12	RT-33A	J-351	52-9533A

Durante una práctica de tiro aire-tierra, el 20 de marzo de 1968, el avión F-80C N° J-335, al mando del Teniente Máximo Maragaño Gunckel, experimenta la explosión prematura de uno de sus cohetes, cuyas esquirlas le hirieron gravemente, obligándolo a eyectarse. La eyección fue exitosa, sin embargo, el piloto descendió sobre las heladas aguas del océano Pacífico, pero no pudo desconectar su paracaídas y cuando el helicóptero de rescate intentó izarlo, no pudo hacerlo debido al excesivo peso, por lo cual uno de los tripulantes tuvo que saltar al agua y desconectar el paracaídas. Esta operación fue muy demorosa y pese a rescatar al piloto, éste falleció por sus heridas y la hipotermia antes de recibir ayuda médica. A este accidente se sumó otro ocurrido durante una comisión del Grupo a Santiago en septiembre de 1968. Durante el despegue del avión T-33A N° J-319 desde la Base Aérea el Bosque, el avión sufre un flame-out del motor y se precipita a tierra sin que la tripulación pudiera eyectarse. El piloto, el Teniente Jorge Emberg Castro, logra sobrevivir, no así su copiloto, el Alférez René Catalán Bobadilla.

La operación de los aviones Lockheed en este Grupo Operativo fue bastante breve, con un poco más de tres años y esto se debió a que parte de la compra de la segunda partida de aviones Hunters en 1970, fue destinada a esta unidad. Por lo tanto, el material Lockheed fue reasignado al Grupo de Aviación N° 12, concentrando todos los “Shooting Star” operativos hasta esa fecha. Contrario a los aviones del Grupo N° 12, los aviones del Grupo N° 9 mantuvieron el esquema metálico original y sólo fueron camuflados cuando fueron transferidos al Grupo N° 12, en mayo de 1970. También hubo un intento por identificar a la nueva unidad mediante el diseño de una insignia, con la estela de tres aviones formando un nueve sobre el pico nevado de un volcán, pero no hay registros de que se haya aplicado a los aviones.



El Lockheed F-80C N° J-345 Shooting Star operando en la losa de la Base Aérea de El Tepual a fines de los años 1960. Este fue uno de los tres F-80C que pasaron del Grupo N° 7 a la nueva Unidad de Combate. (MNAE)



El Lockheed T-33A Shooting Star N° J-320 estacionado en la losa del Grupo de Aviación N° 9. Se observan los flaps y frenos de velocidad en posición abajo y el acabado metálico que mantuvieron estos aviones en esa unidad de combate. La mayor parte de la flota de Shooting Star estaba constituida por aviones de entrenamiento T-33A. En algunas publicaciones estos aviones son denominados “Silver Star”, lo cual es incorrecto. (MNAE)



Línea de vuelo del Grupo de Aviación N° 9 en la Base Aérea El Tepual, en donde se alcanza a distinguir el Lockheed RT-33A N° J-350, uno de los dos aviones de reconocimiento táctico con que contó la FACH en esa época. (Colección Dan Toro A.)

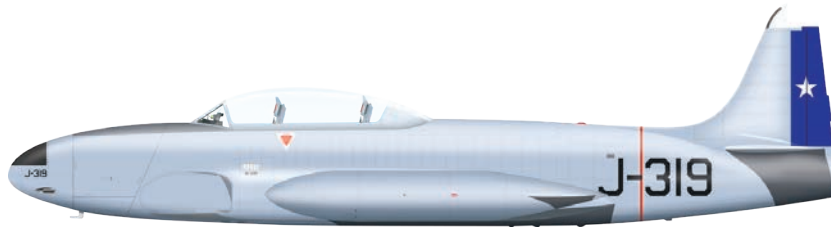
### F-80C/T-33A de los Grupos de Aviación N° 9 y 12

Lockheed F-80C Shooting Star N° J-335, Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, 1967.



*Julio Arróspide © 2022*

Lockheed T-33A Shooting Star N° J-319, Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, 1968.



*Julio Arróspide © 2022*

Lockheed F-80C Shooting Star N° J-345, Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, 1970.



*Julio Arróspide © 2022*

Lockheed T-33A Shooting Star N° J-317, Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, 1970.



*Julio Arróspide © 2022*





## 6. Erupción en la Base Antártica “Presidente Aguirre Cerda”.

A lo largo de su geografía, desde el Altiplano hasta la Antártica, Chile es un país de volcanes, muchos apagados y otros que nos hacen sentir de vez en cuando las fuerzas de la Naturaleza en forma de erupciones y terremotos. No siempre llegan a manifestar en forma extrema esta energía, pero sus fumarolas de altura variable son un recordatorio permanente del fuego que bulle en su interior que, como muchos procesos naturales, puede experimentar un aumento progresivo que hay que conocer y atender. Nuestra Base “Presidente Aguirre Cerda” no escapó a este sino, como lo consigna el General Jorge Iturriaga Moreira, quien, siendo Capitán de Bandada, estuvo a cargo de esta base y vivió todo el año 1967 en ella:

*...a partir de octubre de 1967, en varios lugares de la Isla, las diversas señales de fumarolas y terrenos calientes donde no se acumulaba la nieve, se vieron acompañados por movimientos sísmicos cada vez más fuertes, violentos y frecuentes. Todo esto informado en el Boletín semanal al Instituto de Geofísica de la Universidad de Chile, resaltando además que la característica General del movimiento era de expansión hacia arriba, lo que nos indicaba claramente que la masa ígnea del interior del volcán estaba empujando por salir a la superficie.*

*Los sismos registrados y reportados durante el mes de noviembre de 1967 fueron 341. En los cuatro primeros días de diciembre, los temblores fueron aumentando su frecuencia, intensidad y magnitud. El mismo día de la erupción, a partir de las 10:00 horas y hasta las 18:00 horas, en que explotó el volcán en Bahía Teléfono, la tierra no cesó de moverse en forma continua, según lo registrado en los sismogramas. Durante aquellos días, los frecuentes temblores fueron sentidos por primera vez, en las tres Bases de la Isla... Todas estas evidencias me permiten concluir que el volcán anunció reiteradamente y en forma muy clara que iba a entrar en erupción, solo que no entendimos su lenguaje ni interpretamos correctamente sus avisos. (Infierno en Isla Decepción, pág.118). El día 14 de octubre... se había sentido un violento sismo que remeció a las tres bases de la Isla, durante el cual se cayeron la mayoría de los objetos que estaban sobre muebles... interpretado posteriormente dicho sismo, se comprobó que tuvo, después de su onda primaria a los 41.2 segundos, una onda secundaria a los 41.8 segundos, ...si observamos que la diferencia entre onda primaria y onda secundaria es de apenas 0.6 segundos, ondas que tienen diferentes velocidades y que han partido desde un punto común, podemos deducir que este sismo se originó (epicentro) casi inmediatamente al lado de la Estación Pedro Aguirre Cerda. (Ibid., pág.84)*

Pasó noviembre e inexorablemente, llegó el día en que se realizaba el relevo de las dotaciones, 4 de diciembre de 1967, precisamente el día de la erupción. El Capitán de Bandada Jorge Iturriaga Moreira entregaba al de igual grado René Miranda Buitano que encabezaba el grupo de 16 hombres que tripularían “PAC” por un año a partir de ese día. Habían llegado seis días antes a bordo del transporte “Piloto Pardo” junto con el Grupo de Reparaciones que, como era habitual, viajaba en estas ocasiones para dedicarse al mantenimiento de la Base. Todos ellos iban a cargo del oficial Interventor en la entrega, el Comandante de Grupo Sergio Andrade A. El buque permaneció frente a la playa de la Base, pero no pudo acercarse mucho a ella por la abundancia de pack-ice (restos de mar congelado), por lo que el personal y los víveres debieron ser desembarcados en helicóptero, procediendo a conocer las dependencias donde vivirían un año. Los bultos de víveres quedaron en la playa, como tarea posterior para la dotación el guardarlos planificadamente conforme a su uso esperado.

La ceremonia de entrega se programó para las 11:00 horas del día 4. Según el entonces Capitán Miranda (posteriormente Coronel de Aviación), que se recibía de la Base:

*Ese día, a las 06:20 horas, despertamos abruptamente con un violento temblor; comentando esto con la dotación saliente supimos que desde octubre esa actividad sísmica había ido en aumento paulatino, llegando a registrar el sismógrafo, durante el mes de noviembre, 341 temblores de distintas intensidades. Esa mañana fue demasiado agitada, no obstante estar preparando y luego materializando la ceremonia militar de cambio de mando al aire libre, sentíamos que la tierra se movía periódicamente, sensación que ese paisaje helado, inhóspito y aislado, mantenía al personal de relevo y dotaciones muy inquietos. La breve pero emotiva ceremonia militar terminó antes de las 12:00 horas y la dotación saliente comenzó inmediatamente a embarcarse a bordo de un helicóptero que los llevó sobre el mar congelado hasta el Piloto Pardo. El último traslado se efectuó a las 13:00 horas, en el cual viajaban el Comandante saliente, Capitán de Bandada Jorge Iturriaga Moreira y su segundo Comandante, el Capitán Luis Puebla Leiva, cuando el buque ya se encontraba a plena marcha en la Bahía.*

*Los que nos quedábamos en la Isla, mientras almorzábamos cerca de las 14:30 horas, sentimos el más violento de los temblores ocurridos hasta ese momento. Una visita posterior a la estación sismográfica nos reveló que, desde las 10:00 horas, la tierra no había cesado de moverse. El volcán, en forma abierta, estaba anunciando su próxima ¡GRAN ERUPCIÓN! Solo que nosotros no sabíamos su lenguaje ni interpretamos su claro mensaje. A las 16:30 horas era posible apreciar que la situación empeoraba, la frecuencia e intensidad de los movimientos sísmicos era cada vez mayor, los encargados de la radio debían calibrar los equipos a cada momento, pues cuando ajustaban uno, ya el otro fallaba por el mismo motivo;...*

*A las 18:00 horas, mientras me encontraba solo en mi escritorio, se escuchan gritos en el exterior: ¡REVENTÓ EL VOLCÁN! Salí corriendo por el pasillo y al asomarme al exterior veo a la altura de Caleta Teléfono, a no más de tres kilómetros, cómo se alzaba una espesa y ancha columna de humo gris y negro acompañada de ruidos profundos de la tierra y otros semejantes al reventar miles de fuegos artificiales en el aire, ¡estaba naciendo un nuevo cráter en la Isla Decepción, la tierra se convulsionaba bajo mi Base recién recibida! La gruesa capa de hielo que cubría el mar congelado en una extensión de más de 100 mts. desde la costa, se quebraba estrepitosamente en mil pedazos, especialmente porque caían sobre ella pesadas rocas y piedras que expulsaba el nuevo cráter. La escena era sobrenatural y daba la impresión de estar contemplando la génesis de la Tierra en una pantalla gigante.*

*De pronto, el viento generado por la erupción rotó y comenzó a empujar la columna de humo denso y piedras en dirección hacia la base: en breves minutos comenzaron a caer, con gran estrépito en los techos de zinc, piedras y ceniza lo que hizo disminuir la visibilidad casi a cero, quedando sumidos a partir de ese momento en una completa oscuridad. Se ordenó que todo el personal se refugiara en el subterráneo de la Base, ante posible aplastamiento del techo por acumulación de piedras y cenizas o por el impacto de alguna roca gigante. Los que estaban más cerca del refugio de emergencia, acudieron a él y tres hombres que estaban más distantes, corrieron a refugiarse detrás de unas rocas. A las 19:00 horas, todo el personal ya estaba reunido en el “subterráneo-bodega de víveres” (a los primeros indicios de daños estructurales, se había ordenado a los radioperadores*

*irradiar las señales de alarma que correspondían y posteriormente detener los motores generadores por el peligro de incendio), la iluminación era con velas y no muchas, para no malgastar oxígeno. El personal se mantenía inquieto, con una sensación de impotencia ante la furia de la Naturaleza, pero atento, casi a oscura, escuchando el sonido profundo de la erupción y el permanente movimiento de la tierra encabritada y enloquecida.*

*En una nueva inspección ocular al exterior, alrededor de las 20:15 horas, con gran alarma se pudo apreciar que habían aumentado los cráteres y ahora el más cercano estaba aproximadamente a dos kilómetros de nosotros, configurando una especie de grieta ígnea, que avanzaba tenebrosamente hacia nuestra Base. La visión anterior nos alarmó aún más y esto fue definitivo para decidir abandonar la instalación cuanto antes en dirección contraria a este peligro, es decir, hacia donde estaba la Base inglesa John Biscoe, en Caleta Balleneros, a unos 8 kilómetros de distancia. Tomada la decisión, con gran esfuerzo se llegó hasta donde estaba la planta eléctrica para reactivarla y lanzar al aire radiofónicamente la última información sobre nuestra situación y cuáles eran los cursos de acción. El buque "Yelcho" acusó recibo y retransmitió el mensaje al Piloto Pardo. Cuando comprobamos lo anterior, nuevamente se apagaron los sistemas y...evacuamos la querida Base que, supuestamente, iba a ser nuestro hogar por un largo y tranquilo año.*

*Se organizó una columna de marcha con los 27 hombres (todos equipados con bastones de esquí, mosquetones, etc. y mínimos elementos indispensables) amarrados a una larga cuerda con el fin de evitar extravíos en la ruta, ya que la visibilidad continuaba pésima y ante el peligro de grietas en la nieve. El cielo estaba oscurísimo, caía granizo, pero providencialmente en ese momento solo caían pequeños trozos de material volcánico; los ruidos profundos de la tierra no disminuían y algunos rayos iluminaban el panorama a cada instante. A la cabeza de la columna, felizmente, pudimos colocar como guía a un excelente Suboficial que tenía experiencia en la zona ya que había estado en la dotación del año 1965, Sargento 2º Uladislao Durán Martínez.*

*Como dato anecdótico, puedo relatar que, por ser el último de la cordada, observaba a todos los hombres delante de mí; de pronto vi que saltaban chispas de algunas partes de sus ropas y equipos, que se percibía en toda la larga columna, destacando en la oscuridad este singular espectáculo. Rápidamente nos dimos cuenta de que era la gran cantidad de electricidad estática presente en el ambiente, producida por la simultaneidad de los fenómenos geológicos y atmosféricos que estaban sucediendo, la que chispeaba en todas las superficies metálicas. De inmediato se dio la orden de soltar y abandonar los bastones de aluminio, cinturones con mosquetones y todo lo que tuviera metal. El peligro era que los elementos metálicos atrajeran algunos de los espectaculares y frecuentes rayos que se generaban sobre nuestras cabezas (más tarde supimos que el "Yelcho" había recibido dos rayos en su estructura.)*

*Alguien comenzó a cantar el himno de la Fuerza Aérea y pronto el resto se les unió, gritando fuerte como una descarga emocional y así siguieron los ánimos y cantos militares durante las casi dos horas que demoró la marcha por sobre el difícil sendero de nieve, hasta la Base inglesa. Los ingleses nos estaban esperando con luces potentes encendidas para orientarnos desde lejos.*

*La recepción inglesa fue muy cálida pero nerviosa y en privado el Comandante nos confidenció al Comandante Andrade y a mí, que estaba muy preocupado por el cataclismo que se vivía y que temía que éste se pudiera extender hacia la Base inglesa, especialmente impresionado por las increíblemente violentas y frecuentes marejadas que se estaban produciendo en la playa frente a Caleta Balleneros. Todas sus embarcaciones que estaban en la playa habían sido arrastradas y destruidas por las turbulentas aguas. Los ingleses estaban en contacto radial con el buque Piloto Pardo y a través de ellos, fuimos conociendo al instante los preparativos a bordo del buque para el rescate de chilenos e ingleses por intermedio de los helicópteros del buque, a la mañana del día siguiente, 5 de diciembre de 1967. Un total de 42 personas fueron rescatadas mediante arriesgadas maniobras de los helicópteros del buque Piloto Pardo, tripulados por los Tenientes Héctor Higuera y Frederick Corthon. El buque se encontraba frente a la entrada de la isla, cercano a los Fuelles de Neptuno.*

Los helicópteros navales rescataron a ingleses y chilenos y luego el buque rodeó la isla para llegar a la Base Argentina pero allí comprobaron que estaban sin novedad, pero esperando a su vez, un buque argentino que los venía a rescatar. Cumplido su deber solidario, el Piloto Pardo enfiló hacia la Base “Arturo Prat” para recoger a la dotación naval saliente y desembarcar a la dotación inglesa que iba a ser rescatada por un buque de esa nacionalidad. Hecho todo esto, el buque zarpó hacia Punta Arenas donde recaló la mañana del 9 de diciembre.

Un último testimonio es el del entonces Sargento 2° Héctor Leiva Donoso, veterano antártico e integrante de la Brigada de Reparaciones, quien narra cómo vivieron los rescatados esta última parte de su odisea, ya en Punta Arenas:

*En la tarde, mientras nos ubicaban donde dormir, se nos comunicó que, al día siguiente, por la mañana, se realizarían comunicaciones radiales con las familias, las que concurrirían a la Base Aérea “El Bosque” en Santiago. Cuando me tocó el turno a mí, sentí la voz de mi esposa muy acongojada - ella tenía un embarazo de tres meses y medio- contándome que el día de la erupción escuchó la noticia de último minuto, por una radioemisora que decía: ¡Erupción volcánica en Isla Decepción, personal de la Base sin novedad, tres desaparecidos!; esta noticia se repitió sin más información. Al consultar de lo ocurrido al Ministerio de Defensa, tampoco tenían mayor información. A los días siguientes tuvo síntomas de pérdida, a raíz de lo cual le expresé: hoy es el Día de Nuestra Señora de Loreto, patrona de los aviadores, y que a manera de consuelo si conservaba nuestra hija, que era lo que yo tanto deseaba, la íbamos a llamar Loreto...*

*El día 11 de diciembre de 1967, llegó a Punta Arenas el avión que nos trasladaría a Santiago, en él venía vestuario y equipo ya que en la evacuación de la Base Presidente Aguirre Cerda habíamos salido con lo puesto. Al día siguiente salimos temprano rumbo a Santiago, llegando al mediodía a Cerrillos. El reencuentro con mi familia fue muy emocionante, lleno de lágrimas y palabras entrecortadas; recuerdo que mis hijos de nueve y once años estaban abrazados a mis piernas pidiéndome :papito no vayas nunca más a la Antártica. Yo estrechaba a mi esposa sin poder consolarla, su estado seguía siendo delicado. Esto me obligó a renunciar al Grupo de Rescate que se organizó tiempo después, para reactivar la Base Presidente González Videla y recuperar lo que se pudiera de la Base P.A.C. siniestrada.*

*En el mes de mayo de 1968, nació nuestra hija, a la que por supuesto le pusimos Loreto... Espero tener un día un golpe de suerte para volver a mi Antártica querida.*

Una quincena después de la erupción, el buque Yelcho entró a la Bahía Foster y encontraron que, producto de la erupción, se había levantado una isla interior, a la que llamaron “Yelcho”, de unos 150 metros de profundidad y otros 90 metros sobre el nivel del mar. Más de un año después, el 21 de febrero de 1969, se produjo una nueva erupción, esta vez del Monte Pond, el cerro más alto de la isla, a cuyo pie estaba la Base PAC. Esta nueva erupción terminó de destruir los edificios que quedaban en pie después de la de 1967, quedando solamente como testigos de toda esta destrucción un montón de fierros fundidos, sus cimientos y la puerta de entrada, que había sido construida en piedra y la cual aún tenía la tradicional placa de aluminio con el cóndor que identifica a las Bases y Unidades de la Fuerza Aérea de Chile.



## 7. El Centro Meteorológico Antártico, de Isla Decepción a Rey Jorge.

El compromiso de Chile con la información meteorológica en el continente antártico se origina en 1966 en una reunión de un “Grupo de trabajo sobre meteorología antártica” en Melbourne, Australia, a la que asistió el Director de la Oficina Meteorológica de Chile, Coronel de Aviación Sergio Bravo Flores, respetado profesional y un verdadero referente en la materia a nivel nacional e internacional. En dicha reunión se propuso la creación de tres Centros Meteorológicos en dicho continente, lo que fue aprobado ese mismo año por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y en 1968 por la Vª Reunión Consultiva del Tratado Antártico, que se realizó en París. Consecuentemente, esos tres centros fueron: 1) Chile, Base Aérea Antártica “Presidente Aguirre Cerda”, 2) URSS, Base Mirny-Molodezhnaja; y 3) Estados Unidos, Base Mc Murdo.

La mencionada Base chilena había sido instalada en Caleta Péndulo de la Isla Decepción, en las Shetland del Sur, e inaugurada el 18 de febrero de 1955 en la 9ª Campaña Antártica de Chile. Su presencia obedecía al deseo del Gobierno de reforzar los derechos de Chile en el continente blanco. Ya tenía, por lo tanto, más de diez años funcionando cuando se le encomendó la habilitación y funcionamiento del mencionado Centro. Desde 1965 había funcionado allí también una oficina de previsión del tiempo. Cada Base chilena en la Antártica tenía su estación meteorológica, las cuales reportaban su información a este Centro, cuyo Comandante había sido preparado previamente en el estudio, medición y seguimiento de información sobre vulcanología, climatología y meteorología, para uso del país y para ser compartida con centros de estudios internacionales.

La Base tenía también una estación sismológica que permitía registrar los movimientos verticales y horizontales, los que quedaban grabados en sismogramas. La estación tenía un sismógrafo de tiempo corto, especialmente diseñado para registrar los sismos cercanos o locales. Su precisión horaria GMT era controlada por un reloj de cuarzo que podía tener una variación no mayor a una décima de segundo. La caseta de sismología, donde se encontraban los instrumentos, presentaba su mayor superficie a los fuertes vientos del Este y Oeste, lo que hacía que, en días de mucho viento, su movimiento se indujera en el sismograma. El profesional Eduardo Barrera, del Instituto de Geofísica de la Universidad de Chile corrigió esta situación, construyendo una caja control con diferentes resistencias de amortiguación al galvanómetro, para asegurar la calidad de los sismogramas. El Comandante de la Base diariamente debía interpretar estos sismogramas y enviar un boletín semanal al Instituto de Geofísica de la Universidad de Santiago.

En consecuencia, el Centro Meteorológico asignado a la responsabilidad de Chile por la OMM estaba en pleno funcionamiento el día 4 de diciembre de 1967 en que, junto con efectuarse

el relevo de la dotación, se produjo la terrible erupción que se relató anteriormente y que destruyó la Base “Pedro Aguirre Cerda”, incluidos los instrumentos y demás componentes del Centro Meteorológico. Quince días después de este cataclismo, entró a la Bahía Foster el buque “Yelcho” de la Armada nacional y encontró que, producto de la erupción procedente desde el fondo del mar, había surgido una isla interior desde una profundidad de 150 metros y una altura de otros 90 metros sobre el nivel de las aguas.

La actividad volcánica no cesó en ese lugar. El 21 de febrero de 1969 se produjo otra erupción, esta vez en el Monte Pond, que es el más alto de la isla y a cuyos pies se encontraba precisamente la Base “PAC” La lava que bajó sobre la base terminó de destruir los edificios e instalaciones que habían quedado en pie en 1967, un año y dos meses antes. Solo quedó ahora un montón de fierros fundidos, los cimientos de concreto y la puerta de entrada, que había sido construida en piedra y que conservaba todavía la tradicional placa de aluminio con el cóndor, que identifica a las Bases y Unidades de la Fuerza Aérea de Chile.

### **Segunda sede: Bahía Paraíso, Base “Presidente Gabriel González Videla”.**

Se había destruido lo material, pero quedaba en pie el compromiso de Chile con la comunidad internacional, por lo cual ya se había comenzado a buscar otro lugar para asentar el Centro Meteorológico y en el intertanto éste se instaló, provisoriamente, en la base “Gabriel González Videla” que se encontraba inactiva. Situada en Bahía Paraíso, tal como su nombre lo indica, era un paisaje de extraordinaria belleza dentro de lo que cabe imaginar en un sitio desprovisto de vegetación, pero rodeado de montañas de nieve, glaciares y catedrales de hielo flotantes en un mar de azul intenso. Presentaba sí, el serio inconveniente de la falta de espacio para instalar las antenas de comunicaciones, lo que también restringía la posibilidad de cualquier futuro crecimiento de las instalaciones. Estas condiciones señalaban desde luego a dicha ubicación como un lugar inadecuado para asentar el Centro y se llegó a la convicción de que debía buscarse otro lugar que asegurara su permanencia en el tiempo.

Consecuente con ello, el Gobierno de Chile dispuso mantener la búsqueda de otra ubicación para la nueva Base e incluso asignó fondos para su instalación, colocando como plazo para su materialización el verano de 1968-1969. Este proceso comenzó con la definición de la Isla Rey Jorge como un lugar conveniente, debiendo ubicarse dentro de ella una bahía apropiada y el terreno necesario para instalar la Base. La instrucción de buscar una bahía, es un indicativo que a esa fecha y a pesar que la Fuerza Aérea ya había realizado varios vuelos hacia y desde la Antártica, todavía se identificaba el acceso a ella con el medio marítimo Para el fin indicado, durante 1968 el Estado Mayor de la Defensa y el Departamento Antártico institucional, apoyados por el Instituto Antártico y el Instituto de Geofísica de la Universidad de Chile, determinaron los requisitos de la nueva Base con los cuales se hicieron los planes respectivos y se materializó la compra de los elementos para su construcción. Cuando todo esto ya estaba en marcha, el Estado Mayor de la Defensa informó a la Fuerza Aérea que se habían acabado los recursos, habiéndose recabado de las autoridades superiores y que no era posible obtener más, particularmente en lo referido a personal especializado para la construcción en la Antártica.

Ante este serio inconveniente, el Mando institucional y especialmente el Jefe del Estado Mayor, General Julio De la Fuente Del Villar, impulsó una decisión crucial para el proyecto: que sería personal de la Fuerza Aérea quienes construirían esta nueva Base Antártica para Chile, evitando así contratar una empresa externa cuyo costo no habría sido posible financiar. De acuerdo con esto, se conformó una Brigada de Construcción, compuesta por unas 30 personas que en el verano de 1968 se trasladaron al continente blanco, junto con los materiales para la construcción.

### **El Centro Meteorológico “Presidente Eduardo Frei Montalva” en Isla Rey Jorge.**

El buque “Piloto Pardo” llevó a la Brigada de Construcción hasta la Bahía Fildes de la Isla Rey Jorge y junto con ella, viajaron más de 100 toneladas de materiales. Lo primero que se desembarcó fue un refugio prefabricado, que ya había sido armado a manera de ensayo en un patio del Instituto de Geofísica en Santiago, lo que tomó una hora y treinta minutos. Esto se hizo conforme a la consigna de ese tiempo que ir a la Antártica era como ir a la Luna en cuanto a los recursos que

se pudieran encontrar, había que imaginar desde antes lo que se pudiera necesitar y también las posibles dificultades que pudieran surgir junto con las formas de solucionarlas, ya que allá no se iba a encontrar nada para ello. Por esta misma razón, al personal de las dotaciones se les extirpaban las amígdalas y el apéndice antes de viajar. El mencionado refugio había sido construido con la aislación y firmeza suficiente como para resistir un imprevisto temporal antártico, pese a que se iba en plena época veraniega.

Encabezó las faenas de construcción el Comandante de Escuadrilla Juan Becerra González, que había sido designado por la Superioridad como el primer Comandante del Centro Meteorológico Antártico en su nueva ubicación, en la Isla Rey Jorge, por lo que tuvo la particular misión de supervigilar la construcción de la que iba a ser la Base a su mando. El lugar elegido para su asentamiento estaba a solo unos 300 metros de distancia de la base rusa Bellinghausen, separadas solo por un pequeño curso de agua de los deshielos, al que se denominó el “Río de la Frontera”. Dicha Base estaba formada por construcciones rectangulares suspendidas sobre la nieve en forma similar a palafitos y los científicos rusos que las habitaban fueron extremadamente amistosos y colaboradores. Su ayuda más valiosa en esos momentos fue el préstamo de unas embarcaciones-vehículos, una suerte de pequeñas barcas, a las que los chilenos rápidamente llamaron las “vinchucas”, que podían acercarse a los buques “Piloto Pardo” y “Yelcho” a recibir varias toneladas de carga, luego navegar con ella hasta la playa y después con sus ruedas seguir desplazándose por tierra.

Los primeros dos días, favorecidos por buen tiempo, la Brigada recibió su alimentación preparada a bordo de uno de los buques, pero luego pudo auto sustentarse gracias a una cocina de campaña facilitada por el Ejército. Sin pérdida de tiempo, empezó también el levantamiento topográfico y la construcción de los edificios, de acuerdo con los planos ejecutados por el arquitecto Alberto Vives Masjoan, contratado para ello. La construcción misma fue supervisada por el arquitecto FACH Enrique Fernández. El trabajo mismo fue arduo y prolongado. En el verano antártico los días son muy prolongados por lo que las jornadas de trabajo iniciales eran por lo menos de 15 horas, tratando de adelantar al máximo la obra gruesa, murallas y techos, lo que permitiría luego trabajar al interior un poco más protegidos del clima frío, considerando que, aunque esta época es más templada, igual la temperatura fluctúa entre los  $-4^{\circ}$  y los  $4^{\circ}$ , que con el viento producen una sensación térmica más baja.

Aunque la atención estaba puesta en la construcción del Centro Meteorológico, nunca se olvidó la idea de una pista de aterrizaje en la Antártica. Anteriormente, los vuelos en Grumman que operaban en Bahía Foster al interior de la Isla Decepción habían mostrado palpablemente las ventajas del medio aéreo en cuanto a rapidez y accesibilidad en ese territorio. Los buques de la Armada habían contribuido hasta allí con un valioso e insustituible aporte, representado por su gran capacidad de carga y pasajeros, pero su accionar llegaba solo al litoral antártico. Más allá, hacia la profundidad del continente, se extendía una distancia de 3.748 kilómetros hasta el Polo Sur, el límite que fijó nuestro Libertador, el Capitán General Bernardo O’Higgins cuando definió los de nuestro país, recogido posteriormente por el Presidente Aguirre Cerda cuando fijó los límites de nuestro territorio antártico. Estos 3.748 kilómetros equivalen a la distancia entre Arica y 300 kilómetros al sur del Cabo de Hornos. La única forma lógica para avanzar hacia nuestro último límite, el Polo Sur, tendría que ser el medio aéreo, de allí entonces que la idea de una pista siempre estaba presente en los aviadores pero que no habría de concretarse todavía.

Bastante avanzada la construcción del Centro, en enero de 1969 viajó a la Isla el jefe del Departamento Antártico, Capitán de Bandada Jorge Iturriaga Moreira, para coordinar el apoyo logístico pendiente para terminar dicha obra. Durante su permanencia y acompañado por los comandantes Jorge San Martín y Álvaro Yáñez, caminaron toda la planicie de la Isla que se extiende entre Bahía Collins y el Mar de Drake, verificando que había una zona de más de mil metros de extensión, en dirección este-oeste, orientada en dirección del viento predominante y sin obstáculos visibles para aproximar en posibles aterrizajes en ambas direcciones. Se sacaron las fotografías necesarias para graficar este hallazgo y se tomó contacto con el topógrafo del Instituto Geográfico Militar Luis Bize Salinas, quien se encontraba comisionado para realizar el estudio topográfico para el Centro, que con mucho entusiasmo accedió voluntariamente a realizar similar tarea con el terreno preseleccionado para una futura pista.

A su regreso, con las fotografías y el levantamiento topográfico, el entonces Capitán Iturriaga presentó con fecha 21 de marzo de 1969, un Proyecto para la construcción de una pista de aterrizaje en la isla Rey Jorge, y que, en términos generales, contenía la ubicación del terreno, su elevación, morfografía y consistencia, caminos de acceso con el Centro, la proposición de dos pistas, una de 800 metros de longitud y la otra entre 1.200 a 1.500 metros, con una orientación de 030° de diferencia entre ambas y los eventuales obstáculos del terreno, que se reducían a solo un cerro de aproximadamente 30 metros de altura, ubicado hacia uno de los lados. Agregaba además que el sitio elegido era probablemente el único en la Antártica que permitiría una operación de aviones sin esquís y finalizaba señalando las ventajas de materializar el proyecto, principalmente dos: a) la posibilidad para Chile de integrar su territorio antártico durante todo el año y no solamente durante el período de verano y b) que Chile podría avanzar hacia el interior del Continente Antártico y Polo Sur, saliendo de la posición de esa época, en que solamente estaba en la periferia de ese inmenso territorio.

El Centro Meteorológico Antártico “Presidente Eduardo Frei Montalva” fue inaugurado el día 7 de marzo de 1969 en la Bahía Collins de la Isla Rey Jorge, por el propio Presidente que daba su nombre al Centro, convirtiéndose así en el segundo Presidente chileno en pisar la Antártica. Este acto ceremonial fue oficializado por la Orden Ministerial N° 3207, del 22 de mayo de 1969, firmada por el Ministro de Defensa, General de División Tulio Marambio Marchant, que establecía en su N°1 la creación de la Base y que en ella funcionaría el “Centro Meteorológico Antártico”, el “Centro de Telecomunicaciones Antárticas” y cualquier otro Centro científico que se creara en la mencionada base y en su N° 2 que la Base sería cubierta por la Fuerza Aérea de Chile con cooperación, en los casos que se requiera, del Ejército, Armada e INACH; en tanto el Centro lo sería con personal de la Oficina Meteorológica de Chile. Tres días después de su inauguración oficial, la Base entró en funcionamiento el 10 de marzo de 1969.

Se había dado un gran paso; faltaba ahora otro no menos importante: había que construir la pista abrir la puerta de entrada a la ruta aérea hacia el interior del continente blanco y, allá a lo lejos, hacia el Polo Sur. Habría de transcurrir todavía una década para que este sueño se concretara y la Fuerza Aérea comenzara a trazar nuevos “Caminos del Aire” para Chile en el continente blanco.



Vista actual del Centro Meteorológico Antártico Eduardo Frei Montalva, inaugurado el 7 de marzo de 1969. Este Centro está ubicado en la Isla Rey Jorge y elabora pronósticos y observaciones meteorológicas, principalmente, para el Aeródromo Teniente Marsh. (DGAC).





### 8. El mando del General Carlos Guerraty Villalobos.

El General Carlos Guerraty Villalobos nació en Traiguén el 10 de marzo de 1915 e ingresó a la Escuela Militar en marzo de 1935. En 1936 y siendo ya Alférez de Ejército en el arma de Artillería, fue destinado a la Escuela de Artillería, desde donde fue comandado a la Escuela de Aviación para recibir instrucción de vuelo. El 28 de diciembre de 1937 recibió su título de “Piloto de Guerra” y el 6 de enero de 1938 pasó a la planta de la Fuerza Aérea como Subteniente de Aviación, de Armas, Rama del Aire, dejando de pertenecer al Ejército. Como oficial Subalterno sirvió en los Grupos 1, 2 y 4, Compañía de Guardia y Escuela de Aviación. En esta etapa le correspondió traer material en vuelo desde Estados Unidos, como también efectuar cursos de vuelo en ese país, en la Base Aeronaval de Corpus Christi, Texas.

Como oficial Jefe nuevamente debió traer aviones en vuelo desde Estados Unidos, los cuales se han descrito anteriormente en este Tomo Tercero, y fue alumno de la Academia de Guerra en el primer Curso después de su reapertura, obteniendo el título de “Oficial de Estado Mayor” el 11 de diciembre de 1950. Fue Comandante del Grupo N° 8 basado en Quintero, al cual le correspondió trasladarlo a su nueva base de asentamiento en Cerro Moreno. Fue Jefe de Estado Mayor y 2° Comandante de la Iª Brigada Aérea y del Ala No1, en marzo de 1956, hasta febrero de 1957 en que fue nombrado Director de Instrucción interino. El 20 de diciembre de 1957 asumió sus funciones como Agregado Aeronáutico a la Embajada de Chile en la República Argentina. El 5 de mayo de 1959 fue ascendido a Coronel de Aviación, pasando destinado al Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. El 4 de enero de 1961 asumió como Director de la Academia de Guerra Aérea y un año después, el 17 de enero de 1962 fue Secretario General de la Fuerza Aérea.

Meses después, el 15 de mayo de 1962 recibió su ascenso a General de Brigada Aérea, grado con el cual fue nombrado Comandante del Comando del Material. Permaneció luego como Director del Personal desde el 29 de enero de 1963 hasta el 9 noviembre de 1964, en que asumió nuevamente como Comandante del Material. El 15 de agosto de 1968 ascendió a General de Aviación grado con el que ejerció el mando del Comando de Unidades, la Guarnición General Aérea de Santiago, la IIª Brigada Aérea, y el Servicio Aéreo de Rescate, siendo además Juez de Aviación. Finalmente, el 4 de noviembre de 1969 fue nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

El mando del General Guerraty fue relativamente breve, un año, ya que culminó el 4 de noviembre del año siguiente y se desarrolló en un entorno agitado en lo que se refiere al actuar del sector castrense dentro de la sociedad, con algunos episodios que alcanzaron notoriedad pública, como puede advertirse en la prensa de la época. Estas circunstancias afectaron su gestión,

obligándolo a distraer energías en afrontar problemas poco habituales hasta allí, como fueron, por ejemplo, los intentos de infiltración política al interior de las Unidades.

Durante el año que duró su gestión, se preocupó de la modernización de las Unidades logísticas a nivel Depósito y de continuar la especialización de oficiales y suboficiales en el extranjero. También se esforzó en consolidar el funcionamiento del Centro Meteorológico Antártico “Presidente Eduardo Frei Montalva”, asentado en la península Fildes, Isla Rey Jorge, que había sido inaugurado el 7 de marzo de 1969. En cuanto a la flota institucional, puso las bases para el proceso de adquisición de una nueva partida de aviones Hawker Hunter (contrato HSAL II) y, por otra parte, se destaca el comienzo de la presencia de los aviones Beechcraft 99-A. Este bimotor, que había volado por primera vez en diciembre de 1965, llegó al país en 1970. Monoplano, de ala baja cantiléver, totalmente metálico, no presurizado, tren retráctil, con capacidad para dos pilotos y hasta quince pasajeros instalados a ambos lados en asientos que podían desmontarse fácilmente en caso necesario, tenía características especiales que mostraron una gran flexibilidad para desempeñar varias funciones distintas en el servicio de la Institución, tales como la instrucción de vuelo por instrumentos, el transporte ejecutivo, el reconocimiento aeromárítimo (Proyecto Petrel Alfa, con los No 302, 303, 304 y 307) o la inteligencia electrónica -ELINT (Petrel Beta, No 301 y 308).

En otra dimensión de su cargo, tuvo una destacada participación en la X CONJEFAMER, que se celebró en Estados Unidos.

Ejerció el mando hasta el 4 de noviembre de 1970, día en que el Presidente Salvador Allende Gossens asumió el mando supremo de la nación, quien nombró al General César Ruíz Danyau como nuevo Comandante en Jefe. Estando ya en retiro, el General Guerraty fue primero Alcalde de Las Condes (1973-74), luego Embajador de Chile en Dinamarca (1974- 76) y finalmente miembro del Consejo de Estado (1982).



El Beechcraft 99-A “Airliner” N° 300, perteneciente al Grupo de Aviación N° 11 volando sobre Santiago. Junto al resto de la flota pasó a integrar la Escuela de Vuelo por Instrumentos, reemplazando a los antiguos Beechcraft D-18S. Esta escuela tenía por función habilitar y entrenar a los pilotos en el vuelo instrumental. El N° 300 avión pasó posteriormente al Grupo de Aviación N° 10 para desempeñarse en la función de transporte VIP. No fue modificado a Petrel y cambió su matrícula a N° 309 en 1981. Durante toda su vida operativa lució esquemas de alta visibilidad hasta el retiro del servicio. (FACH).



### “Todos íbamos a volar”

Coronel de Aviación Víctor Robinovitch Castro, integrante del Primer Curso de Cadetes de la Escuela de Aviación, en 1942.

Este testimonio entrega una vivencia de 1942/43, cuando la Escuela comenzó a recibir jóvenes directamente de la vida civil para formarlos como Cadetes de Aviación, imbuidos desde la base de una doctrina netamente aérea. Había comenzado a llegar material de vuelo norteamericano en cantidades importantes y urgía formar la mayor cantidad posible de pilotos. De allí entonces que se pasó de los anteriores Cursos para Oficiales, que generalmente constaban de diez o doce alumnos, a este primer Curso de 79 Cadetes con los consiguientes detalles de vida diaria que pueden percibirse en este artículo. Pueden advertirse también algunas rutinas que se han mantenido invariables, transcurridas ya más de siete décadas. Puede también formarse una idea de los muchos detalles que hubo que solucionar para dar paso a la Escuela de Cadetes. Algunas anécdotas intercaladas dan cuenta de la novedad que representó para la civilidad la aparición de los nuevos Cadetes.

#### 1.- Nuestro nido de cóndores.

La Escuela se encontraba en 1942 en el mismo lugar que ocupa actualmente en la Base Aérea El Bosque. Constaba de un edificio central administrativo, donde estaba la Dirección y otras dependencias, como la Ayudantía, un pequeño Almacén de Vestuario y las modestas piezas de alojamiento de los Oficiales solteros. El Casino propiamente tal, separado del edificio administrativo, se usaba para las horas de comida de los oficiales casados y solteros, como también para recepciones oficiales. Tenía una excelente piscina adyacente.

En un recinto alledaño se encontraba la Enfermería Central, para atención de toda la Base y había también un pequeño almacén con lo más rudimentario y necesario, llamado “pulpería”, entregado en concesión a un comerciante local cuyos precios, necesariamente altos por las dificultades de abastecimiento, le valían el imaginativo apodo de “pulpo”. Diseminados en el recinto estaban los almacenes de Armamento, taller de Fotogrametría Aérea, otros talleres y las oficinas de las Escuadrillas Primaria y de Aplicación. Por supuesto, el recinto de la Guardia estaba inmediato al pórtico de acceso principal a la Escuela.

Frente al patio de formación o de alarma, como se le solía llamar, se encontraban varios barracones o recintos techados que seguramente fueron ocupados para alojar contingente antes de nuestra llegada. (N. del E.- Esas dependencias habían sido facilitadas por el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.) Fueron transformados interiormente de la

manera más decente como dormitorios y otros como Casino, solamente para almorzar, tomar onces y comer. No contaríamos con un Casino como sitio de esparcimiento o descanso, pues no había espacio ni posibilidades.

La barraca de nuestros dormitorios desembocaba en un sector de servicios higiénicos elementales, con unas 7 u 8 tazas silenciosas y, en forma central dentro de este recinto, colgaban unas 10 duchas, en doble fila, bajo las cuales había que pasar cada día a las 6 de la mañana, tanto de ida al ingresar a ellas, como de regreso para volver a vestirnos. En lenguaje de pilotos de combate, hacíamos una pasada “de pelo y contrapelo...” ¿Agua? Por supuesto, abundante y fría, invierno y verano.

## 2. El ingreso.

La primera recogida fue en la brumosa y fría mañana del 11 de mayo de 1942, en que nos congregamos a las 9 de la mañana en el patio central de la época, acompañados de padres, hermanas y hermanos, novias y pololas. Varios llegaron atrasados pues los medios de transporte desde Santiago eran muy precarios; los tranvías pasaban cada dos horas y las “góndolas” aún más a lo lejos. Los más pudientes llegaban en taxi o en automóviles familiares. Por ello, la iniciación de la ceremonia se dilató un poco. Ayudados por algunos Cadetes militares y navales, que habían sido seleccionados para integrar el Curso y tal vez, para desempeñarse como los primeros Brigadieres por contar con instrucción militar, los Oficiales pudieron ir separando a los familiares en forma muy cortés y congregando a los futuros Cadetes en el patio para comenzar las actividades. Luego de despedirnos de nuestros seres queridos, nos hicieron formar en una larga fila doble, por estatura, la que se dividió luego en dos partes para formar los Cursos A y B. Todo esto a través de las voces de mando de los Oficiales y de los Brigadieres, que constituían un lenguaje desconocido para los que éramos netamente civiles.

Con el correr del tiempo, vimos que además de los Cadetes militares y navales, se contaban también en este primer curso ex universitarios de primer año de Leyes, de Agronomía, de Contabilidad, otros ya eran profesores primarios y algunos habían rendido recientemente el bachillerato. No faltaban tampoco los hijos de distinguidos Oficiales de aviación en servicio activo o de reserva. No había todavía una tenida de servicio especial para Cadete. Por lo tanto, recibimos una tenida completa para Conscripto de Aviación, cuya guerrera era cerrada, con un par de cóndores en el cuello y botones dorados metálicos, más un capote, todo ello de color azul aviación y de una talla calculada a ojo por un risueño guardalmacén de Vestuario del vecino Regimiento de AAA. Recibimos, además, un par de zapatones, calcetines y abundante ropa interior.

Estábamos en estos ajetreos, cuando de pronto se oyó la voz estentórea y militar de un Oficial: ¡Terminar...! Los Cadetes deben formar de inmediato en el patio de alarma para pasar al rancho. ¡Dejar todo como está y pasar a formar al patio! Ni nos imaginábamos que ya había llegado la hora de almorzar. ¿Quién iba a tener ganas de comer, al mediodía? Todo el mundo llegaba al trote a tomar su puesto y posición en las filas, cosa que la mayoría habíamos olvidado completamente. ¡Terminar, ALTO! Nuevamente un Oficial frente a los Cadetes en el patio, daba órdenes: ¡Tienen cinco minutos para pasar al baño, lavarse las manos y volver a la fila! ¡Los Brigadieres apurar a los cadetes! ¡Rompan filas, los 10 últimos serán castigados! De nuevo, el gran desconcierto de novatos; no sabíamos qué hacer primero. Los más antiguos ya estaban terminando de lavarse las manos y salían a formar; otros ni siquiera podían acercarse a un silencioso o a un lavatorio, tal era la aglomeración. Finalmente, nos encontramos nuevamente en la fila y comenzó la revista de aseo de manos, largo y aseo de uñas, largo del pelo, nombre del Cadete que debía vociferarlo varias veces, colocación correcta de los cóndores en el cuello y otros detalles, para que nos fuéramos acostumbrando a la rutina previa a pasar al rancho.

En el interior, las mesas eran de madera, rectangulares, para acomodar a 8 cadetes, incluyendo el Brigadier de cabecera. Fuimos pasando de 8 en 8, y se nos ordenó permanecer de pie tras el respaldo de la silla y sin hablar. Ubicados todos, se dio la orden de sentarse,

levantando para ello la silla y sin arrastrarla por ningún motivo. Sobre la mesa había pan y lo esencial de aliño. Los mozos eran soldados en uniforme de cuartel, con un paño de cocina blanco, de protección, ceñido a la cintura, para servir a las mesas. El primer almuerzo consistió en porotos con riendas, cazuela y una manzana, con la orden perentoria de comerse todo, sin chistar ni reclamar, advirtiendo que aquel que dejara algo, le repetirían el plato. Los que mostraran signos de asco o vómitos, serían enviados a la Enfermería para que el médico decidiera sobre su alimentación. Con los alimentos se rompió un poco el hielo. No faltó la pregunta: ¿Cuándo empezamos a volar, mi Brigadier? Tremenda pregunta para el Brigadier, quien de la mejor manera daba una respuesta evasiva, porque ni él sabía la respuesta precisa: ¡Cadete, aquí volarán solamente los de conducta intachable, excelentes estudiantes y los que pasen la Revista de Reclutas...!

Terminado el almuerzo en todas las mesas, se ordenó SILENCIO y procedimos a salir por turnos de 8, con la orden de levantarse de la mesa sin arrastrar la silla, no conversar ni arrastrar los zapatos al salir del comedor. Por la tarde, siguió la rutina de vestirnos y ubicarnos como reclutas, ordenar en forma estricta los roperos y aprender a hacer correctamente la cama, estirando la colcha de modo que una moneda rebotara en ella. Poco después llegó la hora imprevista de tomar onces, para lo cual nuevamente pasamos al comedor a beber una taza de té con leche y saborear un sándwich de dulce de membrillo, dulce que se haría inseparable durante los dos años de permanencia en la Escuela. Esta especie de campeonato de alimentación- así nos pareció ese primer día- prosiguió a eso de las 6 de la tarde, en que llegó... la hora de comida!

Siempre hubo mucha preocupación por nuestra alimentación. Más avanzados los meses de invierno, de pronto aparecieron sobre las mesas del comedor frascos de aceite de hígado de bacalao “sin refinar”. Los Cadetes debíamos nutrirnos para soportar la dura vida de cuartel y ¡pobre del que a la hora del almuerzo se negara a ingerir la feroz cucharada del dichoso aceite! El Brigadier de cabecera vigilaba atentamente y para los reticentes, acudía el Oficial de Servicio. Luego del aceite, se suministraba rápidamente una sopa caliente, de cualquier cosa, para pasar el sabor... A los pocos meses, se empezaron a notar los efectos de tan generoso régimen de alimentación. Además de la buena salud General, muchos uniformes casi reventaban por el desarrollo que había adquirido el usuario y con el aceite de bacalao aparecieron muchos sabañones y mejillas sonrosadas, además de otras manifestaciones que no es del caso comentar.

### 3. El régimen interno.

Pasada la emoción y la novedad de las primeras semanas de escuela, comenzó la rutina de instrucción en varios aspectos, siguiendo una rutina casi invariable. La diana, a las 6 de la mañana, era anunciada por el corneta de la Guardia y el encargado de hacernos abandonar de inmediato las camas era el Oficial de Servicio. Luego venían 5 minutos para ducharnos, secarnos, dejar la cama en un orden establecido para ventilarlas, lo que se conocía como “hacer los rollos” y luego, como pudiéramos, debíamos correr a formar al patio, hasta sin calcetines a veces o sin amarrar los zapatos. Los atrasados iban a la lista de disciplinarios de la noche. Se pasaba lista, numerándose rápidamente con un enérgico movimiento de la cabeza para vociferar el número correspondiente al vecino de la izquierda, y empezaba la sesión de trote de larga distancia, a veces hasta el cabezal de despegue de la pista. Esto ya era agotador de por sí, agravado por la gruesa tenida de conscriptos que usábamos. Al principio, algunos caían fatigados, pero al final todos nos acostumbremos. Esta rutina abarcó, sin contemplaciones, los dos años de Escuela.

Venía luego el pasar al desayuno y en seguida volver a los dormitorios, para hacer correctamente las camas, todo esto disciplinadamente formados. Al comenzar el primer año, teníamos un breve descanso y luego nos formábamos en el patio para iniciar cada mañana la instrucción premilitar que nos iba a preparar para la Revista de Reclutas. Hubo un largo período de esta instrucción que se realizaba sin armamento y solamente se hacía hincapié en las formas militares, presentación, saludos, giros y marchas, entre otros. A media mañana, recibíamos un sándwich de dulce de membrillo y terminábamos casi a mediodía para asearnos y prepararnos para el almuerzo.

Pasada esta fase inicial de la instrucción a pie, vino el flagelo de agregar a esta actividad el fusil y su correspondiente bayoneta, el nunca bien ponderado “Pablito Máuser”. Esta fase fue dura, tanto como lo fue el acero y el peso de esta arma. ¿Qué venía por delante a corto plazo? Nada menos que la Revista de Reclutas, luego la Jura a la Bandera y el desfile por primera vez, en la Parada Militar de Fiestas Patrias, el 19 de septiembre. ¡Teníamos que ser los mejores, los más marciales, los más correctos! (Esto era repetido a diario en cualquier actividad.) Pasadas unas semanas, se nos dotó de un cubrecabeza, llamado en la jerga aviática “coscacho”, el cual nos diferenció un poco de la apariencia de conscriptos que teníamos por el uniforme que usábamos, el cual nos acompañó cumplidamente en el cuartel los dos años de Escuela. Previsiblemente, a mediados de esta severa instrucción militar se produjeron algunas bajas, ya sea por falta de formas militares, por renuncia voluntaria a tanta disciplina o por enfermedad. ¡Ellos ya no iban a volar!...

#### 4. La instrucción.

Por las tardes teníamos clases, según horario, de diferentes ramos tales como Historia y Geografía, Educación Cívica, Motores, Armamento, Matemáticas, Electricidad, Reglamentación y Grados de la Fuerza Aérea, Gimnasia, además de algunas horas para hacer las tareas y estudiar, tanto después de almuerzo como de comida. (“Hora de Estudio”). Era notable la preocupación de la Dirección de la Escuela por controlar la calidad de la instrucción y de los instructores, ya que algunos de ellos hacían clases por primera vez. En oportunidades, el Director de la Escuela en persona, ingresaba a una sala de clases sentándose en la última fila mientras se desarrollaban los temas. A los 10 o 15 minutos antes de finalizar la clase, hacía detenerse al oficial instructor, pidiéndonos que sacáramos papel y lápiz y le ordenaba que pusiera tres problemas cuyo desarrollo debíamos hacer de inmediato, lo que demostraría si habíamos entendido o no, lo tratado en clases. La corrección rápida de los trabajos la analizaba el Director, sin comentarios.

Puede parecer jocoso para algunos, pero lo cierto es que, durante una época, se nos contrató por varias sesiones un profesor de baile. Debo aclarar primero que la Dirección de la Escuela planificaba un correcto desempeño social de los Cadetes fuera de la Escuela, algunos de los cuales nunca habían bailado en recepciones sociales serias. Deducíamos también que ojalá estuviéramos a la par, o por sobre, las formas sociales que podrían dominar los Cadetes de las otras Escuelas Matrices. Por otra parte, debo liberar de todo cargo malicioso al profesor contratado, quien era un caballero normal en todos los aspectos y un profesional serio, dueño del estudio de baile más considerado de Santiago, academia que aún existe dirigida por su hijo. Una o dos veces a la semana, una camioneta lo iba a buscar y dejar, realizándose las clases entre las nueve y once de la noche, aproximadamente. El profesor traía sus discos de acetato con los temas bailables y la Escuela proporcionaba el tocadiscos y un amplificador de regular audio. Demás está decir que las parejas tenían que ser entre Cadetes, lo que provocaba bromas de todos tipos. El profesor iba corrigiendo cada detalle de la posición de las manos y otros. Los bailes eran vals, fox-trots y pasodobles, ocasionalmente un mambo.

#### 5. El uniforme de Cadete.

Esto del uniforme oficial da para mucho y merece un gran párrafo aparte, por todos sus pormenores materiales y otros que desconocíamos, pero que apreciábamos una vez producidos, sin nuestra consulta por supuesto. Cada Cadete tenía sus teorías al respecto, pero el asunto más esperado era volar. En consecuencia, los juicios y opiniones siguientes relativos al uniforme y como se gestó, son muy personales y se derivan de haber vivido aquella etapa de ir viendo los desvelos y la responsabilidad con que la Dirección de la Escuela y su Plana Mayor asumieron con profesionalismo y mucho amor a la Fuerza Aérea, los sucesivos problemas de esta nueva modalidad de instruir Cadetes.

Imagínese el lector la tremenda responsabilidad de diseñar y producir un uniforme militar, por primera vez, tomando en cuenta que debía satisfacer en todo sentido al Alto Mando institucional y producir orgullo a toda la oficialidad a lo largo del territorio. A la vez,

debía entrar en forma armónica en el conjunto de uniformes de las otras Escuelas Matrices, de manera de no provocar comentarios o juicios adversos. Esta preocupación por crear el uniforme de Cadete de Aviación debe haber estado presente desde el comienzo de la idea misma y fue así como, a las pocas semanas de estar en el plantel, tuvimos las primeras muestras de ella. Fuimos siendo enviados por grupos, en bus, al sastre seleccionado en Santiago para tomarnos las medidas y así fuimos conociendo más en detalle lo que íbamos a usar.

La gorra y la guerrera (o blusa, como se le acostumbró llamar más tarde hasta hoy) serían de fino paño celeste, muy abrigador. La guerrera tenía un corte en la parte posterior y en su parte delantera, simulaba bolsillos, iba abotonada con botones dorados, era abierta para mostrar la camisa blanca y la corbata de color negro, con sendos cóndores dorados en las solapas y en los hombros charreteras sencillas, con las iniciales de la Escuela bordadas en amarillo. Los puños de esta prenda eran reforzados. La camisa tenía cuello pegado y mangas largas, con botones en las muñecas. Los pantalones serían de color Fuerza Aérea, azul oscuro, al igual que el capote. Se daba el caso que en los almacenes de vestuario del Parque Central (actual Grupo de Abastecimiento), habían guardados cientos de metros de auténtica tela alemana importada, similar en calidad y color a la que usaba la Luftwaffe para sus Oficiales. Se decidió que esa tela en particular sería usada en nuestros pantalones y capote.

Con esto, parecía que lo principal ya estaba resuelto, pero no fue así. Lo que siguió constituyó un verdadero anecdotario, cuyos altibajos vivimos junto a los diseñadores y creadores del uniforme. (N.del E. El responsable del diseño y materialización del uniforme, a nivel Escuela, fue el Teniente Roberto Taulis Bravo, excelente Oficial y posteriormente piloto de A-24, que se distinguía por lo atildado y buen gusto de su vestuario, tanto de uniforme como de civil. Lamentablemente, fallecería pocos años después en un accidente de aviación. La sastrería era de don Kurt Zillmann.)

Para apreciar la forma en que iba quedando el uniforme, se constituyó una especie de tribunal por presencia, formado por el Director de la Escuela, el Subdirector y ayudantes asesores, que se constituía en grupo frente al patio, para observar los resultados del proyecto. Las primeras pruebas de lo que se había avanzado llegaron con varias semanas de atraso y evidenciaron de inmediato los defectos que se habían producido. Frente al mencionado tribunal, debían pasar todos los cadetes, desfilando de a uno en fondo ante ellos a lo largo de unos 40 metros. Se debía pasar simulando naturalidad en el andar, como si se fuera circulando por una calle cualquiera.

De inmediato se notó que la guerrera sin cinturón apropiado hacía que los cadetes se vieran como “paisas”. Además, mirando las primeras filas formadas, se observó que había una gran disparidad en el largo de las guerreras. Los pantalones también merecieron reparos, por cuanto traían bastillas, lo que hacía verse más “paisa” al conjunto. Fue evidente también que debían usarse suspensores para los pantalones a fin de que su caída fuera correcta. En consecuencia, ¡todo de nuevo!., con gran desazón para nosotros. Tiempo después, se realizaron nuevas pruebas, en las cuales el que sufrió fue el sastre, porque algunos Cadetes ya habían engordado un poco más y había que corregir las medidas.

El tema de los pantalones dio para otras alteraciones. Cuando llegaron y se vieron en revista, alguien de la Comisión de diseño, como para agregar algo estupendo, se le ocurrió que debían ser dotados de un vivo lateral de color celeste, intercalado desde la cintura a los pies, en forma de un cordoncito celeste justo en la costura lateral exterior de cada pierna del pantalón. Probablemente fue un ex Oficial de Ejército, rememorando sus tiempos de Cadete militar, que usan un vivo lateral de color amarillo en sus pantalones de uniforme. Recuérdese que, a esa fecha, todos los Oficiales de la Fuerza Aérea habían pertenecido previamente al Ejército o a la Armada. Al volver a una nueva prueba los pantalones, con el vivo pedido, alguien objetó la forma en que lucían, afirmando que íbamos a parecer “acomodadores” de cine. En esa época de gran auge de los cines, eran infaltables dichos empleados uniformados, que llevaban un vivo de color en los pantalones y premunidos de una linterna acomodaban a los espectadores retrasados. Por lo tanto... ¡fuera el vivo celeste!

En la siguiente muestra, al caminar los cadetes, se reparó en la posibilidad que, en una reunión social, al colocar una pierna sobre otra, se vieran los calcetines abajo o desordenados. Se pensó entonces en una especie de portaligas que en ese tiempo usaban los varones en las pantorrillas, para mantener los calcetines estirados. No aparecían todavía los tejidos elasticados o sintéticos que, años más adelante, permitieron que estas prendas se mantuvieran estiradas por sí solas. No obstante, los diseñadores optaron por un *peal*, o *pial*, que ambas expresiones son correctas, que era una pequeña y angosta correa que, pasando por debajo de cada zapato, iba a abrocharse internamente a cada pierna del pantalón. Es del caso precisar que las razones de estos cambios eran suposiciones o deducciones nuestras, de lo que veíamos o escuchábamos porque obviamente, no formábamos parte del Comité encargado de ello.

Premunidos ya de un cinturón blanco de cuero acharolado blanco y pantalones correctos, con una gorra estilo prusiano con una gran escarapela frontal conteniendo un cóndor a punto de volar, se observó que los Cadetes más bien delgados de físico debían apretar el cinturón para que no se les cayera, por lo cual, según opinión General, parecían repollos apretados, en tanto que los más altos y macizos, algunos casi sin cintura visible, debían luchar porque el cinturón no se les cayera de un lado u otro. Afortunadamente, todo esto pudo corregirse con buena voluntad, sin alterar los cinturones.

¿Y los zapatos? Desde luego que no podíamos salir a la calle con los bototos de cuartel. Alguien sugirió el uso de botines de media caña y otros optaron por pedir unas pruebas con zapatos normales de civil, rebajados. Se optó por esto último, con grandes recomendaciones sobre los cordones de los zapatos, que debían estar fuertemente asegurados, para evitar chascos de uniforme.

Finalmente, con la Escuela formada y vistiendo el nuevo uniforme, debimos desfilas de a dos en fondo, varias veces para ver el conjunto y el efecto visual General. La decisión de la mayoría de la Comisión fue que a los Cadetes les faltaba un espadín para darles lucimiento y marcialidad, toda vez que la falta de dicho accesorio dejaría en desmedro a la Escuela ante sus similares. Faltaba el toque final, de corte militar: un espadín. La solución surgió rápidamente. Alguien conocía al Adicto Aéreo Adjunto a la Embajada de Alemania en Chile, a esa fecha todavía reconocida oficialmente en Chile, quien, al serle solicitado, facilitó su espadín alemán de uso común en los Oficiales pilotos de la Luftwaffe, quienes lo llevaban como un accesorio muy marcial, elegante y de acuerdo con las tradiciones de la Fuerza Aérea alemana.

Llegó entonces a la Escuela el espadín alemán, que era una joya de diseño, con empuñadura que asemejaba porcelana blanco amarilla, recorrida diagonalmente por algunos cordones dorados sumergidos en hendiduras para tal efecto. La empuñadura remataba en un águila con ojos con perlas y la swástica, que descansaba en el forro de cuero y aseguraba la hoja labrada de acero a la funda de cuero, con una guarnición de metal en el extremo. Para colgarla a la cintura, llevaba “tiros”, formados por finas cadenas cromadas de plata, con un broche que penetraba en la guerrera para prenderse en el cinturón interno. Dicho espadín fue copiado exitosamente, en la forma más perfecta que se pudo, por una casa comercial. Los “tiros” fueron reemplazados por dos correas acharoladas blancas, de diferente largo, para que el espadín adoptara una posición semidiagonal, con la empuñadura hacia arriba, sujeta por la correa más corta. Obviamente se eliminó la swástica.

Se hicieron desfiles de prueba con no muy buenos resultados. A los Cadetes de baja estatura, la punta del espadín les llegaba prácticamente a las rodillas y los más altos no tenían problemas. ¿Qué debía hacerse en un medio de transporte público? ¿Soltar el espadín? Había que cuidar de no molestar al público con un espadín suelto y colgando, pero tampoco había que enredarse con este adorno. Finalmente, se fueron encontrando las maneras de solucionar estos inconvenientes y el espadín quedó incorporado al uniforme.

Esto llevó a otro ingrediente: los guantes. No era posible portar el espadín con las manos desnudas. A la brevedad, se procedió a adquirir guantes blancos, de género, lo que generó las respectivas normas de uso. Había que portarlos siempre en la vía pública. Para dar la mano, sacarse el guante derecho. Mantenerlos siempre inmaculadamente limpios. No



se podían mantener ambos guantes fuera de las manos, sosteniéndolos como un ramo de flores. Rápidamente, con esa agilidad mental que uno adquiere como Cadete y que se conoce como “cateo de la laucha”, se hizo práctica común que tuviéramos dos pares de guantes, uno exclusivamente para las revistas de salida y recogida y el otro para usarlo en la calle. (N. del E. Esto recuerda los tradicionales dos pañuelos del Cadete: uno para uso personal y el otro que no se puede tocar, porque debe estar impecable para ofrecerlo a la dama que uno está acompañando, si ella lo necesita.)

Faltaba finalmente, la aprobación del capote. El modelo presentado era de franco corte militar germánico, con paletas de tela en las hombreras, bordados amarillos, dos corridas frontales de botones dorados y unas descomunales solapas cuyas puntas casi llegaban a los hombros. Tenía dos bolsillos delanteros sesgados y una larga abertura trasera desde la cintura hacia abajo. El paño era muy fino, abrigador, alemán. Las dudas comenzaron con las solapas, intentándose una variación: se probaron completamente cerradas, una sobre otra, con lo que apenas se notaba la corbata y obligaba a colocar un botón disimulado para mantener estirada la punta de la solapa que cubría. No resultó y se dejó tal como venían. Por otra parte, el cinturón para el espadín también hubo de alargarse, de acuerdo con el nuevo diámetro del Cadete vistiendo capote. Se ajustó también el largo, a una distancia media del suelo. Finalmente, se aprobó el capote, incluso con la forma de portarlo y doblarlo cuando se llevaba al brazo.

Entrado el año y ante la proximidad del Verano, se aprobó una tenida apropiada para soportar el calor, consistente en una guerrera blanca lavable, con cuatro bolsillos de parche y botones dorados, con dos cóndores en las solapas, que recibió el nombre de “blusa”. Al visualizarse como conjunto, se encontró que esta blusa blanca no “pegaba” con la gorra celeste, por lo que se optó por importar o comprar rápidamente gorras blancas con fundas desmontables, del tipo usado por la Marina de los Estados Unidos. (N. del E. Además de los Cadetes, la “gorra blanca” se hizo extensiva a todos los oficiales y a los suboficiales desde Sargento 1°. En 1956, el General del Aire Diego Barros Ortiz dispuso el cambio de la funda blanca por la actual de color azul aéreo.)

Este nuevo agregado a las tenidas, la gorra blanca, exigía un cuidado bárbaro para mantener su limpieza, por lo que se nos dotó de dos blusas y de dos fundas de gorra. Esta última llevaba un barboquejo negro acharolado. El espadín se mantuvo y constituyó parte de la tenida con blusa blanca. Otra prenda, aunque no de uso habitual, fue el terciado para desfiles, de cuero acharolado blanco, con dos cartucheras delanteras y cruzado en la espalda. Se rechazó el uso de una mochila de presentación para la tenida de desfile.

#### 6. Las salidas.

En las primeras semanas, el contacto con la familia estuvo restringido a visitas de familiares en la Escuela y luego, más adelantada la instrucción militar, se nos permitió salir los Sábados con noche, si no teníamos castigos u horas menos, hasta la recogida del Domingo, que se iniciaba con el embarque en Plaza Bulnes, en los buses institucionales estacionados frente al Ministerio de Defensa. Aquel que llegaba atrasado a estos buses, tenía que arreglárselas a su manera y, por supuesto, hacerse acreedor al correspondiente castigo por atraso a la recogida. Las primeras veces no teníamos todavía uniforme oficial de Cadete, de manera que la salida era de civil con todas las revisiones del caso, a la salida y a la recogida. Las salidas de los Sábados eran precedidas de instrucción militar y de aseo del armamento. Esto último determinaba la mayoría de las limitaciones para la salida. Algunos Oficiales pasaban revista de fusiles calzando guantes blancos, con los cuales tomaban el arma y todas sus partes, en busca de una mácula que ensuciara sus guantes, además de observar el ánima del cañón con ojos de joyero. Se ponía un bus de servicio para la salida, en la Guardia, pero aquel que tuviera una o dos horas de castigo, tenía que sufrir la espera del tranvía San Bernardo-Santiago, que pasaba cada dos horas, más dos horas de recorrido hasta la Alameda o, en su defecto, caminar hasta el paradero 28 y tomar una “góndola” a Santiago.

Cuando ya pudimos estrenar nuestros uniformes en público, se vivieron algunas anécdotas, derivadas del desconocimiento que tenía la gente civil sobre nuestras tenidas. Por aquellos días era costumbre elegante y necesaria, entre la juventud pudiente, pasear en la calle

Ahumada los domingos, más o menos entre las 11 y las 13 horas. El paseo era por la acera oriente, entre la Plaza de Armas y la calle Agustinas, ocasión que aprovechaban los jóvenes para lucirse y conocer nuevas amistades.

En la primera salida con el uniforme impecable, dos cadetes reconocidos como bromistas, fueron a pasearse a la calle Ahumada a la hora de mayor afluencia. Imagínese el lector el cuadro de estos dos arrogantes mocetones, de aproximadamente 1.80 mt. de altura, bien formados, simpáticos y entradores. Lucían su estampa llevando un paso “doctoral”, más bien lento y estudiado, llevando el pecho inflado y el tronco ligeramente inclinado hacia delante. El espadín lo llevaban tomado de la empuñadura, pero pegado e inmóvil, arriba, contra el pecho, a la altura de la tetilla izquierda. La gorra la habían arreglado, “achocado” en términos aviáticos, de forma que asemejaba una gorra alemana en su diseño. Simulaban una conversación interesantísima y de vez en cuando saludaban, sin conocerlos, a algunos jóvenes con una venia benefactora.

Toda esta exhibición, simulando ser no se sabe qué personajes, les brindó la atención que buscaban. Derrochaban arrogancia sin disimulo y no se mezclaban con la gente. Esta actitud sobrada y de mal gusto, con desprestigio a todas luces para el uniforme, fue informada ese mismo día a la Escuela. A la recogida, estos dos especímenes de cadetes recibieron su castigo: a partir de ese momento y por el tiempo que permanecieran en la Escuela, les quedaba absolutamente prohibido pasearse en cualquier sitio público o plaza, especialmente los días festivos, so pena de ser expulsados de inmediato, recibiendo además una sanción de 4 Domingos sin salida.

Otra anécdota memorable, me correspondió vivirla personalmente. Desde nuestro ingreso a la Escuela, formamos un terceto muy unido, cuyo cabecilla era el hijo de un distinguido General FACH en servicio activo, muy familiarizado por ello con algunas modalidades del servicio. Este Cadete, que durante sus salidas se movía en algunos círculos sociales juveniles diplomáticos, se había “cocinado” con tiempo, que se hiciera una reunión de juventud del grupo habitual para nosotros, con ocasión de la primera salida con el uniforme celeste. Con el nerviosismo propio de la ocasión, el organizador se olvidó de precisar la hora precisa del evento, la dirección de la residencia donde se iba a efectuar, de modo que teníamos solo aproximadamente la dirección de la Embajada y el día de la fiesta. Conseguido el auto fiscal del General, con chofer, nos dirigimos a eso de las 8 de la noche a la Embajada en cuestión. No tuvimos dificultad de entrar hasta la misma puerta principal del edificio, en la que un funcionario nos abrió las puertas del auto y, sin pedir invitación alguna, nos hizo pasar a una salita para dejar las gorras, los guantes y el espadín.

Con sorpresa observamos que las nuestras quedaban junto a docenas de gorras de oficiales de alto grado solamente, el conjunto parecía un bosque de laureles dorados. Cómo nos acompañaba muy cortésmente otro funcionario, ya no había caso de echar pie atrás. ¡Habíamos caído como “paracaidistas” en una fiesta oficial de la Embajada! ¿Quién nos iría a desenmascarar? ¡Seguro nos iba a costar la salida de la Escuela! Negros pensamientos nos invadían... Saliendo de la salita, los tres quedamos formando una isla desierta. Nadie nos prestaba atención y solo nos miraban algunos oficiales, de soslayo. Ante esta situación nuestro Cadete, que se les daba de conocedor de algunos Oficiales Generales, decidió consultarnos, y acordamos que, como nos habían enseñado en la Escuela, había que pedirle el tradicional “permiso para continuar” al más antiguo presente, con lo cual quedaríamos más conformes y oficialmente autorizados. Pero, ¿cuál era el más antiguo? Nada menos que el Sr. Comandante en Jefe del Ejército, quien departía amigablemente con el Embajador.

Tomada la decisión y pasara lo que pasara, nos pusimos en marcha y abordamos al General; el más antiguo de los tres le dijo, con voz firme pero emocionada: “¡Permiso, mi General, Cadete XXX se presenta, solicito permiso para continuar con dos Cadetes más de la Escuela de Aviación!”. El más sorprendido, aunque de muy buen talante, fue el mismo General quien con un gesto medio paternal, levantó su mano derecha como para darnos la bendición y dijo: “Pueden continuar los Cadetes...”, esbozando una leve sonrisa de duda y más

bien de sorpresa. Con ello ya estábamos adentro y oficializados. No nos habíamos retirado todavía, cuando el Embajador llamó de inmediato a su Adicto Aéreo, que se encontraba muy cerca y expectante, ante la situación que desconocía y para la cual no iba a tener explicación oficial. “¡Comandante, le dijo, vea que se atienda como corresponda a estos Cadetes QUE SON MIS INVITADOS!”

Y aquí vienen las suposiciones que comentamos después entre nosotros. El Comandante en Jefe debe haber creído que éramos invitados del Embajador, el cual, a su vez, debe haber creído que éramos invitados del General. Ni hablar de lo que debe haber pensado el Adicto Aéreo: “esto es grave, ya que el Embajador me culpará de no haberlo informado oportunamente y el Primer Secretario me va a tirar las orejas por el asunto invitaciones, ¿usted invitó a estos Cadetes?...” Para qué contar lo bien que nos atendieron de allí para adelante, comimos y bebimos como nunca y fuimos presentados a varios altos Oficiales, como invitados del Embajador. Nos llovían las preguntas y felicitaciones, porque nos creían pilotos. De pronto, dentro del curso de la recepción, un secretario pidió un momento de atención, solicitando se hiciera una rueda porque las hijas del Embajador y de los Secretarios mostrarían bailes típicos y vestuarios de la patria lejana. Dicho y hecho. Se abrió una gran cortina e irrumpieron en el salón unas 6 chiquillas que bailaron y lucieron hermosos atuendos típicos, al compás de la música de un amplificador. Los ojos avizores de ellas se dieron cuenta de inmediato de nuestra presencia y más de alguna se sonrojó. Cuando las chicas se retiraron, se abrió otra cortina, dando acceso al comedor donde se serviría la comida, según nos dábamos cuenta. Y aquí nuevamente el Adicto transpiraba, tratando de ubicarnos, pues todos los puestos tenían sus respectivas tarjetas con el nombre del invitado. Pero la Providencia lo ayudó (y también a nosotros...).

En el tumulto de los que pasaban al comedor, una dama se acercó a él y le dijo que dejara el problema por cuenta de ella. Según supimos después, era la esposa del Embajador quien graciosamente nos dijo que había recibido una llamada telefónica de su hija, pidiendo que nos fuéramos a la residencia contigua, donde nos esperaban muchas jóvenes para felicitarnos. Un funcionario nos condujo a la residencia contigua a la Embajada, donde fuimos recibidos con un nutrido aplauso y felicitaciones de los muchachos y muchachas invitados. Finalmente, la alegría borró todos los temores nuestros y nunca supimos que hubiera llegado algún reclamo a la Escuela sobre este hecho fortuito...

#### 7. La instrucción de vuelo.

En el segundo año recién comenzó la instrucción de vuelo, con una etapa previa terrestre, para familiarizarnos con el material. Se formaron grupos de 4 Cadetes a los cuales se les asignó un instructor de vuelo. Estos últimos ya habían sido destinados con tiempo desde otras Unidades y todos eran excelentes pilotos, entre los grados de Capitán de Bandada hasta Teniente 2º. Se nos repartió un buzo de vuelo bien abrigador y un cubrecabeza de cuero que tapaba toda la cabeza y la nuca completa, para protegerlas del frío. Algunos usaban grandes anteojos de vuelo.

Estas precauciones eran explicables, por cuanto el avión de instrucción primaria era el Fairchild PT-23, con motor radial, ala baja, forrado en tela y de cabina abierta al aire, frío o calor, tren de aterrizaje fijo con patín de cola, hélice de madera con paso variable y cabinas en línea, la delantera para el alumno y la trasera para el instructor. Los comandos y el escaso instrumental estaban repetidos en ambas cabinas. No tenía equipos de radiocomunicaciones, por lo que las tareas a cumplir se explicaban en tierra y luego las correcciones en el aire las hacía el instructor de viva voz, a veces en un lenguaje algo alternativo al castellano propiamente tal.

Este avión no tenía motor de partida y solo contaba con magnetos, que daban la chispa de encendido del combustible en el cilindro N° 1, al comenzar. La puesta en marcha era “tirando la hélice”. Con el motor completamente detenido, el mecánico tomaba un aspa, dando frente al motor y preguntaba a viva voz al piloto: ¿Sin contacto? y esperaba la contestación de rigor: ¡Sin contacto!, luego de lo cual comenzaba a darle vueltas a la hélice en el sentido contrario a los punteros del reloj. El mecánico sabía por experiencia cuando quedaba el cilindro 1 “en compresión” y en ese momento gritaba: ¡Con contacto!, a lo cual el

piloto conectaba los magnetos y gritaba: ¡Con contacto! Entonces el mecánico tomaba a dos manos un aspa, la que le quedaba a su derecha, balanceaba enérgicamente en el aire su pierna derecha y tiraba el aspa hacia abajo, en el sentido de los punteros del reloj, a tiempo que hacía coincidir el movimiento de su pierna derecha, cuando iba fuertemente hacia atrás, de manera que lo tirara fuera del girar de la hélice. De otra manera, arriesgaba perder una mano o recibir un golpe fatal de la hélice. La mayoría de las veces el motor partía al primer intento; nunca supimos de ningún accidente.

Los paracaídas estaban en los asientos. Como el motor quedaba apuntando al cielo, ya que el avión no tenía tren triciclo, sino que apoyaba el empenaje en el patín de cola, había que zigzaguear para carretear en tierra, única forma en que el instructor pudiera ver hacia delante desde la cabina trasera. Para comunicarse con la Torre de Control, el controlador de turno disponía de una lámpara eléctrica marca “ALDIS”, colgando de una roldana del techo, de unos 60 cm. de largo y un foco de unos 40 cm. de diámetro. Tenía una mira óptica potente en su parte superior, para que el controlador pudiera observar con más detalle los aviones y tenía la capacidad de emitir una potente luz verde o roja. Con el apoyo de este aparato, el controlador manejaba todo el tráfico de los aviones en El Bosque. En el cabezal, el piloto divisaba una luz verde indicándole si podía despegar o una roja si debía mantener posición. De manera similar se informaba en el tramo “pierna con el viento”. ¿Sencillo, no?

Cuando se habían completado todas las fases y maniobras de instrucción iniciales, venía lo esperado: el “primer vuelo solo”, que el Cadete presentía, pero no sabía exactamente cuándo sucedería. Un día cualquiera, tratándose de un Cadete de óptimas aptitudes, el instructor sin avisarle hacía que lo acompañara a la línea de vuelo como procedimiento de rutina y allí rápidamente se bajaba por el ala, le daba una palmada en la espalda al Cadete y le daba el esperado: ¡Té fuiste! El alumno, incrédulo, feliz y nervioso, despegaba para el primer “solo” que consistía en una “vuelta de cancha”, mientras el resto que no lo habían hecho todavía, observaban y pensaban para sus adentros: ¿Me largarán solo pronto o no serviré para esto?...

Aterrizado después del “solo” era felicitado por el instructor y venía el bautizo, en una ceremonia que se hizo tradición. Consistía en tomar a la víctima, recién volado solo, levantarlo de manos y pies, embadurnarlo con grasa quemada y embetunarlo con pasta de zapatos en el pelo, cuerpo y cara, para luego llevarlo en vilo hasta la piscina de la Escuela, donde era lanzado sin compasión al agua. No había miramientos por la ropa, relojes, billetera ni nada, ¡al agua el piloto! Y el primerizo soportaba dichoso este flagelo aplicado por sus camaradas, que le daba el esparazo como futuro piloto ante toda la Escuela... Y así, día a día, iban produciéndose estos bautizos para beneplácito de los correspondientes instructores.

Cumplido este ritual e imitando los Cadetes a los Oficiales, el recién bautizado se compraba en el comercio una pulsera, llamada “esclava”, de plata y con una placa representando un ave estilizada sobre fondo azul, en cuyo anverso estaba grabado su nombre y la fecha del primer vuelo. Dicha pulsera no estaba en el Reglamento, pero nadie se oponía siendo de uso común entre los Oficiales antiguos. Se llevaba como un trofeo bien ganado que daba respaldo moral y prestigio al piloto, sobre todo en los medios sociales externos.

Había también Cadetes que sobrepasaban las horas normales de instrucción inicial y pasaban entonces a otro instructor, quien lo controlaba por si se tratara de incompatibilidad de caracteres o defecto de instrucción. Si no pasaba este segundo control, volaba con el Comandante del Grupo de Instrucción y, si el resultado era negativo, entonces no se cumplía aquel anhelo con que habíamos ingresado: ¡TODOS ÍBAMOS A VOLAR! La realidad mostraba que lamentablemente no todos tenían las condiciones para ello y que era mejor decidir ahora que lamentar más tarde...Se produjeron así varias Bajas inobjectables.

Vino a continuación una etapa de prácticas de ejercicios, también solos, controlados por el instructor y se llegó así a una situación en que todos los aprobados volábamos solos, cumpliendo tareas sobre zonas aledañas a El Bosque. El siguiente paso fue probar la aplicación de nuestros conocimientos de Navegación, haciendo cortos raids para familiarizarse con los procedimientos y su práctica. Como culminación, se preparó la realización de un triángulo de

navegación real entre El Bosque-Quintero-Valparaíso y regreso a El Bosque, en condiciones VFR (visual). Los aviones despegarían cada 5 minutos, uno tras otro, llevando el piloto su carta de navegación, mapas y todas las recomendaciones del caso. Todo se inició de acuerdo con lo planificado, prácticamente cada avión era visible para el que le precedía y la actividad se realizó sin problemas, salvo una excepción. Olvidando las rígidas instrucciones sobre tiempo de vuelo y controles visuales sobre el terreno para guiarse, uno de los participantes pasó por un costado de la Base de Quintero sin percatarse de ella y siguió su rumbo al Norte. El que venía detrás lo siguió, convencido que el que iba adelante conocía la ruta o llevaba la navegación correcta. Además, según declaró después, el avión delantero se veía solamente como un puntito lejano, difícil de seguir.

La Providencia lo ayudó, porque dio la casualidad de que había veraneado en Quintero y al sentir que ya iba medio perdido, observó a su izquierda abajo y vio, muy atrás, unos hangares con cruces rojas pintadas. De inmediato ubicó que se trataba de la Base de Quintero, que había visitado en el verano, y haciendo un viraje cerrado, logró aterrizar en ella. Como el triángulo de vuelo no contemplaba aterrizajes, fue recibido por el Comandante de la Base quien le expresó su extrañeza, pero en términos militares...

El avión delantero, mientras tanto, siguió intrépidamente su rumbo norte sin poder comunicarse con nadie, porque estos aviones no tenían equipo de radiocomunicaciones. Ya pasadas unas horas se supo que, por falta de combustible, había aterrizado sin novedad en una de las sierras del Norte Chico, debiendo pernoctar el piloto en pleno desierto. Felizmente, fue rescatado al día siguiente y recuperado su avión.

Finalizada esta fase de navegación, recibimos en una ceremonia interna la piocha azul, distintivo oficial que nos acreditaba como Pilotos Militares, con la cual se nos reconocía la habilidad y maestría necesarias para conducir y pilotar un avión primario de la Fuerza Aérea. En ese período llegaron los Fairchild PT-19, con motor lineal, que reemplazaron a los de motor radial anteriores. También con tren fijo, eran más “narigones” pero no variaban las características operativas, salvo que era obviamente un poco más pesado de nariz. Una novedad muy importante que traían era que, lateralmente por fuera, entre la posición del alumno y la del instructor, había un orificio donde se colocaba una manivela común que servía para darle vueltas a un volante o masa internos, con el mecánico parado en el ala, hasta desarrollar unas 20.000 RPM. Luego, con contacto, este volante se aplicaba internamente al motor con una especie de embrague para que lo hiciera girar y luego partir funcionando. Con esto se terminaba la riesgosa operación de la hélice por el mecánico, que se describió anteriormente.

Ya habíamos terminado todas las etapas de instrucción y aplicación en el Fairchild, cuando ya casi en el último trimestre de ese año 1943, nos encontramos de pronto con los aviones Vultee, BT-13 “Valiant”, que completarían nuestra instrucción. Se trataba de un avión de fuselaje y hélice metálicos, de tren fijo convencional con patín de cola, a diferencia del triciclo que tiene rueda de nariz, motor en línea, cabinas cubiertas con techos transparentes deslizables, equipo de radio, instrumental más completo que los Fairchild, dos potentes focos en los bordes de ala y luces de posición. Como un paso adelante en cuanto a la partida del motor, esta era accionada por batería por el piloto. Con este avión practicamos y aprendimos las formaciones en el aire y, lo más importante, completamos nuestra instrucción con algunas horas de vuelo nocturno.

Toda esta actividad de vuelo y los estudios a lo largo del año se interrumpían varias veces, por los desfiles en público, siendo el principal la Parada Militar de Fiestas Patrias en septiembre, en el Parque Cousiño. La Escuela debía lucirse lo más y mejor posible en su nueva modalidad de Cadetes. El día de la Parada, a las 11 de la mañana ya estábamos almorzados y partiendo rumbo al Parque. Allí armábamos “pabellones” con los fusiles y esperábamos el turno para tomar colocación en la formación de desfile. Ya fuera por la novedad o la marcialidad, éramos muy aplaudidos junto con la formación aérea que acompañaba nuestra pasada. Terminada esta presentación, nos retirábamos a descansar, hacer “pabellones” y recibíamos una bebida gaseosa, además del reglamentario y fiel sándwich de dulce de membrillo, esperando que terminara el desfile de todos los efectivos que participaban en la

Parada. Llegado ese momento, rompíamos pabellones y partíamos desfilando marcialmente hacia el centro por la calle Ejército, en cuyos balcones las chiquillas se instalaban desde temprano y nos echaban flores y bromas que no podíamos contestar. Algunas más jovencitas, se mezclaban en las filas con nosotros.

Al llegar a la Alameda, tomábamos esa gran arteria hasta desfilas, con paso de parada, frente al monumento al General Bulnes, donde se encontraba el Comandante de la Guarnición de Santiago y oficialidad, en una tarima especial. Ya eran como los 6 de la tarde. De allí seguíamos hasta Alonso Ovalle, donde nos esperaban los buses de la Escuela. Al arribo a la Escuela, nuevamente a formar para la ceremonia de guardar el estandarte y en seguida realizar un aseo prolijo al armamento antes de salir francos. Finalmente, a eso de las 9 de la noche, se producía por fin la salida, cansados pero felices, para celebrar las Fiestas Patrias con nuestras familias y amistades.

8. El despegue.

Llegó por fin Diciembre de 1943 y con ello la ceremonia final de graduación. Esta fiesta, en nuestro honor, contaba con invitados oficiales y el Alto Mando de la Fuerza Aérea, más los parientes y amigos de los graduados. Pasados los discursos, el plato fuerte fue el desfile nocturno en vuelo de los que habíamos logrado llegar a ser pilotos, comandando cada uno el correspondiente Vultee, en formación perfecta sobre El Bosque y a la vista de las autoridades. El espectáculo que ofrecíamos con todas las luces prendidas y en correcta formación, causó admiración en los presentes, ¡pero era una sorpresa para todos lo que venía!

Una vez aterrizados y estacionados en la línea de vuelo, nos sacamos rápidamente el buzo de vuelo y, para sorpresa de todos, vestíamos el uniforme de Alféreces bajo el buzo. ¡YA ERAMOS OFICIALES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE!... Formamos frente a las autoridades al mando de nuestros Oficiales instructores del primer año y se procedió a la ceremonia de entregarnos la anhelada “piocha roja” que nos identificaba finalmente en la calidad de Pilotos de Guerra de la Institución.

Nos abrazábamos entre nosotros, recordando internamente a aquellos cadetes que soñaban que “iban a volar” como todos y allí estábamos nosotros, al final de la jornada, sin creerlo, listos para volar por el mundo. Por allá muy lejos, quedaba aquello de que “todos íbamos a volar”. Nos mirábamos y éramos solo una treintena. ¿Qué se hicieron los de la otra treintena o más, que se presentaron para volar y ser pilotos?...

-o-o-o-o-o-o-o-o-

En el año 1992, el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Ramón Vega Hidalgo, con un gran sentido de gratitud y un gran concepto de lo que deberían ser las tradiciones institucionales, organizó personalmente un homenaje al Primer Curso de Cadetes de Aviación. Este homenaje, lleno de recuerdos emocionantes, comenzó con la entrada, correctamente formados y ya de civil, por el pórtico principal de la Escuela, de todos los sobrevivientes que quedábamos de dicho Curso, al mando afortunadamente de uno de los dos Oficiales que nos recibieron el primer día de Escuela. Habían transcurrido solo 50 años...La vibrante ceremonia concluyó con la entrega de medallas recordatorias, frente a una multitud de Oficiales y personalidades ya en retiro. Todos estos actos fueron grabados en video y se nos proporcionó una copia a cada uno de dicho testimonio histórico.

**Víctor Robinovitch Castro**

Coronel de Aviación

Promoción 1942-1943

## Bibliografía

- Allende, C., Chaparro, P. (1974). *La campaña de las elecciones de 1973. Chile, un estudio de caso, Documento de trabajo N° 4*. Santiago: Mimeo, Instituto de Ciencia Política, UC.
- Arancibia, R. (2018). *Vientos de rebelión. 1932-1973*. Concurso de Historia Militar para miembros académicos, años 2018-2019. Santiago: Academia de Historia Militar.
- Archivo Histórico de la Fuerza Aérea. *Colección de archivos de la prensa nacional sobre materias aeronáuticas, 1930-1960*.
- Arróspide, J., Zamora, R. (2021). *Alas de Pioneros. Historia del Grupo de Aviación N° 2*. Santiago: Aviation Art & History.
- Arróspide, J., Zamora, R. (2021). *Del Vampiro al Viper (Recargado). Historia de los Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile*. Santiago: Aviation Art & History.
- Barriga, S. (19XX). *Conjuntos acrobáticos en la Fuerza Aérea de Chile, 1930-1981*. Santiago: Autoedición.
- Bateman, V. (1992). "La función del Poder aéreo táctico en los conflictos de baja intensidad." *AirPower Journal, Edición Hispanoamericana, Primavera 1992*. Air University Press, Maxwell AFB Alabama, EUA.
- Bernstein, E. (1979). Chile y la Política de Defensa Continental, desde el inicio de la Segunda Guerra hasta la actualidad. (Ed. Sánchez, W., Pereira, T-). *150 años de Política Exterior Chilena*. Santiago: Universidad de Chile. Instituto de Estudios Internacionales.
- Castro, C. (2000). *Diego Barros Ortíz, Aviador y poeta*. Santiago: Fundación Arturo Merino Benítez.
- Castro, C. (2003). *Armando Ortíz Ramírez, de la Hélice al Jet*. Santiago: Fundación Arturo Merino Benítez.
- Congreso de Chile. *Registro de Sesiones Ordinarias y Extraordinarias del Senado y de la Cámara de Diputados*. Valparaíso: Biblioteca del Congreso de Chile.
- Coulson, S. (1964). *Jane's All the World's Aircraft 1955-1964*. Gran Bretaña: Jane's Information Group Limited.
- De Arrigoitia, L., (1989). *Pensamiento y forma en la prosa de Gabriela Mistral*. Universidad de Puerto Rico.
- De Bordeje, F. (1981). *Diccionario militar, estratégico y político*. Madrid: Editorial San Martín.
- Dooner, P. (1985). *Crónica de una democracia cansada. El Partido Demócrata Cristiano durante el gobierno de Allende*. Santiago: Instituto Chileno de Estudios Humanísticos.
- Escarpa, R. (1978). *Gabriela anda por el mundo "Un vuelo sobre las Antillas"*. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Escarpa, R. (1978). *Gabriela piensa en... "Roald Amundsen"*. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Fernandois, J. (1985). *Chile y el Mundo, 1970-1973*. Santiago: Ediciones de la Universidad Católica de Chile.
- Fernández, A. (1999). *Presencia europea en la historia aeronáutica de Chile*. Santiago: Servicio Aerofotogramétrico de la FACH.
- Fernández, A. (2000). *Ese singular sentido de proteger el vuelo. Historia de la Dirección General de Aeronáutica Civil*.
- Fuerza Aérea de Chile. *Colección institucional "Revista de la Fuerza Aérea de Chile"*. Santiago: Editorial Fuerza Aérea de Chile.

- Hernández L. (10 de julio de 1964). *Proposición de una política de renovación de material para la Fuerza Aérea de Chile* [Conferencia]. Academia de Guerra Aérea, Santiago, Chile.
- Ibáñez, C. (1954). Mensaje Presidencial, Santiago, 21 de mayo de 1955. *Ministerio de Relaciones Exteriores. Memoria* (1954), 177.
- Iturriaga, J. (1999). *Infierno en Isla Decepción*. Santiago: Fundación Arturo Merino Benítez.
- Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. (1990). *Historia Geral da Aeronáutica Brasileira*. Río de Janeiro.
- Johnston, R. (1964). La Resurrección del Invader. *Revista de la Fuerza Aérea*, N° 93, 34.
- Lieuwen, E. (1965). *Generales contra Presidentes en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Siglo XX.
- López, E. (1966). *El Pacto de ayuda Militar y la Fuerza Aérea de Chile*. Santiago: Academia de Guerra Aérea.
- Meneses, E. (1989). Ayuda Económica, Política Exterior y Política de Defensa en Chile, 1943-1983. *Centro de Estudios Públicos, Documento de Trabajo*, (117), 1.
- Martínez, R. (1963). *Historia de la Fuerza Aérea de Chile 1913-1963*. Santiago: Fuerza Aérea de Chile
- Michaels, A. (1976). The Alliance for Progress and Chile's Revolution in Liberty, 1964-1970. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*. Vol. 18, N° 1.
- Millar, S. (1999). *El espíritu chamizano*. Santiago: Fuerza Aérea de Chile.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (5 de julio de 1965). *Informe Confidencial N°13 de la Dirección de Política Exterior del Ministerio de Relaciones Exteriores al Ministerio de Defensa, Subsecretaría de Aviación, sobre plan de adquisiciones de la FACH*. Santiago.
- Morales, O. (2003). *Gabriela Mistral, su prosa y poesía en Colombia "Charles August Lindbergh"*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Molina, C. (1990). Algunos alcances sobre las relaciones civiles-militares. *Memorial Del Ejército*, (435).
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. *Colecciones "Generales de la Fuerza Aérea de Chile" y "Coroneles de la Fuerza Aérea de Chile", Tomos II y III*. Santiago: Biblioteca del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.
- Ortega, F. (2009). *Algo así como una autobiografía*. Santiago: Fundación Arturo Merino Benítez.
- Praeger, F. (1965). *U.S. Policy in Latin América*. New York.
- Rivero, A. (1985). *El embargo norteamericano de armas a Chile: un instrumento de presión*. Tesis para optar al grado de Magíster en Ciencias Políticas, Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Ciencia Política, Santiago.
- Rodríguez A. El signo de lo aéreo y los aviones en la poesía y la prosa de Gabriela Mistral. <http://www.biblioteca.org.ar/libros/151145.pdf>
- Ruiz, A. (1993). Las fuerzas armadas durante los gobiernos de Eduardo Frei y Salvador Allende. *Colección Cuadernos del Centro de Estudios para el Desarrollo*, (22), 91.
- Sánchez R. (1985). *Carrera Armamentista en el Cono Sur de América, (1940-1981)*. Tesis para optar al Grado de Magister en Ciencia Política, ICP, UC. Santiago.
- Sánchez, W. (1979). *Idealismo e Imperialismo en la Política Exterior de Estados Unidos*. Santiago: Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile.



- Saint-Exupéry, A. (1957). *Tierra de Hombres*. Buenos Aires. Troquel.
- Schmidt, H. (1956). *Base sin novedad*. Santiago: Instituto Geográfico Militar.
- Somavía, J. (1970). *Del sistema Interamericano al Sistema Latinoamericano*. (Ed. Naudon, C.). Santiago: América 70.
- Suárez, E. (1970). Nueva actitud de América Latina hacia Estados Unidos: el Consenso de Viña del Mar. *Foro Internacional* N° 39, enero-marzo 1970, 237-256.
- Traub, N. (2018). Margot Duhalde Sotomayor. *Revista Aerohistoria* N° 2. Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile.
- Villalobos, E. (2006). *Margot Dubalde, una mujer alada*. Santiago: Fundación Arturo Merino Benítez.
- Villalobos, E. (2010). *Puentes Aéreos: alas de esperanza*. Santiago: Departamento Comunicacional FACH.

### Equipo de Investigación



Equipo de Investigación del Tercer Tomo de la Historia de la Fuerza Aérea de Chile: Danilo Villarroel Canga, Omar Mellado Gacitúa, Rino Poletti Barrios, Norberto Traub Gainsborg, Comandante de Grupo Sergio Barriga Kreft, General del Aire Arturo Merino Núñez, Coronel de Aviación Edgardo Villalobos Chaparro, Eduardo Werner Cavada, Comandante de Grupo José Guzmán Romero, Julio Arróspide Rivera y Alberto Fernández Donoso.





