

ISSN 0716 - 4866

Fuerza Aérea

de Chile

PUBLICACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE - VOL. LXIX - Nº 251 - 2010



Edición Aniversario

Con movistar Banda Ancha Móvil navega donde quieras a toda velocidad

Disco Virtual
50 GB
GRATIS
AHORA
para ti



Planes
hasta
10
Mbps(*)



Velocidad

Módem
desde costo
\$0(**)



**PRIMEROS
EN EL MUNDO**
Módem Nokia CS18



600 600 3000

(*) Sujeto a cobertura y factibilidad técnica.

(**) Valor Módem \$0 modalidad contrato arriendo por 18 meses y disponibles sólo para planes con velocidad hasta 2 Mbps. Imagen sólo referencial. Condiciones comerciales y contractuales del servicio en www.movistar.cl.



movistar®

Te conecta con todo

04 - 25 **En las Alas de la Historia**

- Etapa pionera
- Primeros años
- La pausa en la Segunda Guerra Mundial
- La era del avión a reacción

26 - 61 **El Poder Aéreo en el Bicentenario**

- Entrevista al Comandante en Jefe
- Vigías en la pampa nortina
- Poderosa base en el desierto
- Autonomía sin límites
- Uniendo los territorios aislados
- Rutas de frío, viento y nieve

62 - 104 **Escuelas Matrices y Academias, Unidades, Extensión y reparticiones vinculadas**



Portada: Edición Aniversario de los 80 años de la Fuerza Aérea de Chile

PUBLICACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE
Fundada en Abril de 1941

ORGANISMO RESPONSABLE:
Departamento Comunicacional
Comandancia en Jefe

DIRECTOR RESPONSABLE:
Coronel de Aviación (DA)
Dennis Harvey Parada
Jefe del Departamento Comunicacional

EDITOR:
Jaime Ercilla A.

PERIODISTAS:
Verónica Arqueros S.
Consuelo Lefno B.
Patricia Muñoz A.

COLABORACIÓN ESPECIAL:
GBA (A) Leopoldo Porras Z.

DISEÑO GRÁFICO:
Omar Mellado G.
Jaqueline Reveco T.

ARCHIVO Y DOCUMENTACIÓN:
Rino Poletti B.

FOTOGRAFÍA:
Sgto. 1° Ricardo Torres A.
Mauricio Fuentes P.
Claudio Pérez F.

CORRECTOR DE PRUEBAS:
Antonio Plaza C.

ADMINISTRACIÓN:
Jorge Riquelme G.

PUBLICIDAD:
Buenaventura Martínez L.

DIRECCIÓN
Avda. Libertador Bdo. O´Higgins
N° 1316 - Depto. N° 63
Fono-Fax: 6981815
Santiago

Impresión: Morgan Impresores S.A.

Prohibida la venta y/o reproducción total o parcial del contenido de esta revista sin la autorización del Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile.



Fotografía: Mauricio Guerra J.

Poder Aéreo del Bicentenario

El 21 de marzo pasado, la Fuerza Aérea de Chile cumplió 80 años de una historia brillante, plena del heroísmo y proezas de sus pioneros, coronada con un Poder Aéreo de vanguardia.

En el año del Bicentenario exhibe una eficiencia operativa acorde con los desafíos que impone el mantenimiento de la paz, el desarrollo del país y el apoyo permanente a la ciudadanía, que incluso traspasa las fronteras.

Ese poder aéreo es fácilmente palpable no sólo en los magnos desfiles, sino en cada urgencia o hechos relevantes. Es el que permitió, por ejemplo, la rápida y eficiente respuesta ante el cataclismo de la zona centro sur y, un mes antes, acudir prontamente con ayuda y carga humanitaria al pueblo de Haití tras el terremoto que dejó 200 mil muertos en la isla caribeña. Asimismo, es permanente el contacto con localidades extremas o apoyar los trasplantes de órganos, entre otras misiones. Detrás de esa acción efectiva está la capacidad de movilidad, concentración de medios, personal experimentado y una clara vocación de servicio y entrega de las tripulaciones y el personal de apoyo.

Claramente ese es el Poder Aéreo del Año del Bicentenario, con la operación en este caso de aeronaves de reciente adquisición como los helicópteros Bell 412, los aviones multipropósito KC-135, Boeing 767, CASA 212 y los legendarios C-130 Hércules, además de los versátiles UH-1H,

Black Hawk, entre otros. Ese material se complementa con las aeronaves de instrucción básica "Pillán" y de vuelo táctico "Halcón A-36" y "Citation", así como con los supersónicos de combate F-5 E Tigre III y F-16 Block 50 y MLU.

Por eso la ciudadanía percibe a la Fuerza Aérea como propia, altamente profesional y especializada, amén de la confianza en su rol de garante de la paz.

En marzo, el Alto Mando prefirió, austeras celebraciones del aniversario, para enfocar los esfuerzos al Puente Aéreo a la zona amagada por el terremoto y posterior tsunami. Y perseveró en la labor de reconstrucción apadrinando a la localidad de Lolol, con programas de ayuda a las familias, a los escolares y prodigando sucesivos operativos médico-dentales, así como instancias de recreación con sus bandas institucionales y las escuadrillas de presentación "Halcones" y "Boinas Azules". En lo que respecta a la Re-

vista Fuerza Aérea, la edición del primer semestre estuvo dedicada a dar cuenta de la acción institucional para mitigar las dolorosas consecuencias de la catástrofe.

Estábamos en deuda con nuestra edición aniversario, que habla del pasado, presente y futuro de nuestra Fuerza Aérea de Chile. Por tratarse de una revista y no de un libro, intenta sólo una reseña de nuestras potencialidades en la hora presente, detrás de las cuales hay miles de hombres y mujeres a los que la Institución y todo un país agradece sus encomiables esfuerzos para estar a la altura de nuestro lema: Honor, Cumplimiento del Deber, Excelencia en el Servicio.

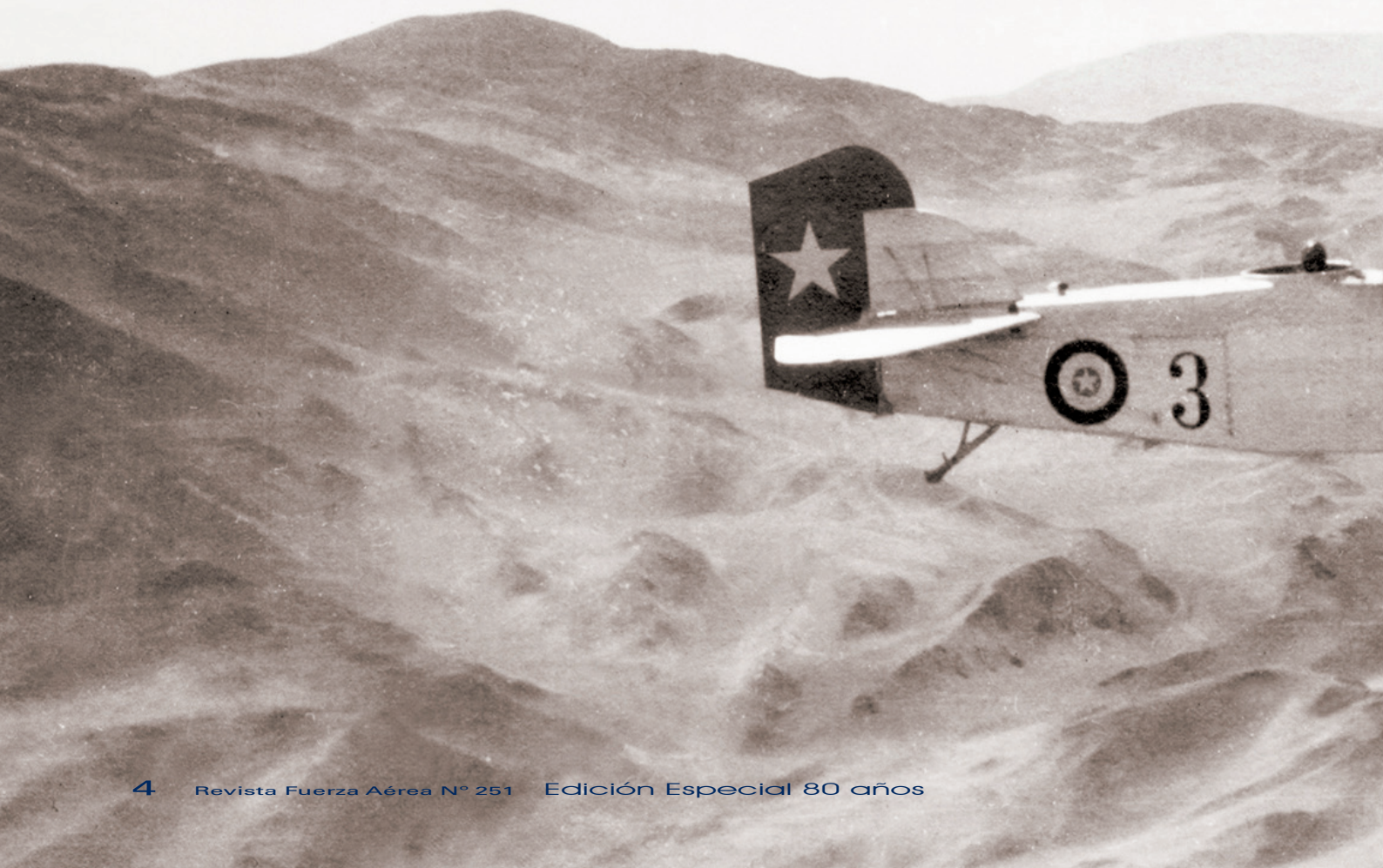
“La ciudadanía percibe a la Fuerza Aérea como propia, altamente profesional y especializada, amén de la confianza en su rol de garante de la paz”

El Director

80 Años de la FACH

En las Alas de la Historia

Una mirada al legado de generaciones de intrépidos aviadores y sus máquinas en el octogésimo aniversario institucional.





Chile, gracias al esfuerzo de sucesivas generaciones de aviadores militares y civiles, respaldados por estadistas visionarios que valoraron el

invertir en este ámbito, cuenta en la actualidad con un sistema aeronáutico cuyos componentes civiles y militares, mancomunadamente, enlazan de un extremo a otro el país, protegen el espacio aéreo nacional y contribuyen al desarrollo y a la normalización de localidades en caso de catástrofes naturales.

La permanente actualización tecnológica del material aéreo y la modernización de los procesos en la Fuerza

Aérea a lo largo de su existencia, ha puesto a disposición de la nación un componente aéreo militar capacitado para garantizar la defensa del espacio aéreo.

Además, le ha permitido a Chile integrarse a los sistemas de seguridad aérea regional y al sistema global internacional aéreo, a través del cual, miles de personas y un significativo tonelaje de carga y productos de alto valor, son transportados a gran velocidad cotidianamente desde y hacia cualquier destino mundial. Cuesta apreciar actualmente que a mediados del siglo pasado el ir y volver del borde costero de la Antártica tomaba no menos de un mes. Hoy podemos

viajar por aire al corazón de la Antártica en horas. En esa misma época, viajar por vía aérea a América del Norte era una verdadera aventura.

La Fuerza Aérea de Chile, desde su nacimiento, ha tenido un papel preponderante en el forjamiento acelerado de esta realidad. Estructuró un Poder Aéreo; creó una industria aeronáutica estatal y una empresa de transporte aéreo comercial; fundó tempranamente la Dirección General de la Aeronáutica Civil y atendió el desarrollo de la aviación privada y deportiva.

A la Dirección General de Aeronáutica Civil, desde los inicios de su crea-



Aviones Bristol M1C en la Escuela de Aeronáutica Militar en Lo Espejo, año 1919.

ción, se le asignó la responsabilidad de impulsar la aviación comercial, privada y deportiva, así como elaborar la normativa para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas; fiscalizar su cumplimiento y ejercer el control del tráfico aéreo sobre el territorio nacional. Posteriormente, para hacer más eficiente su funcionamiento, la institución adoptó la inteligente medida de otorgarle autonomía administrativa.

La concentración en dicho organismo de las responsabilidades antes indicadas, tuvo la virtud de permitir al Mando de la Fuerza Aérea, atender prioritariamente, desde los inicios de

su creación, la progresiva estructuración de un Poder Aéreo Nacional equipado, y entrenado para cumplir a cabalidad la Misión de proteger el espacio aéreo y explotarlo en beneficio de los objetivos y respectivos intereses nacionales.

Adicionalmente, junto con prepararse para el cumplimiento eficiente de las responsabilidades que le corresponde por su naturaleza y mandato, la Fuerza Aérea aporta a la conectividad y presta múltiples y valiosos servicios a la comunidad nacional, especialmente en caso de catástrofes naturales como la que recientemente asoló el Centro Sur de Chile, además de contribuir en

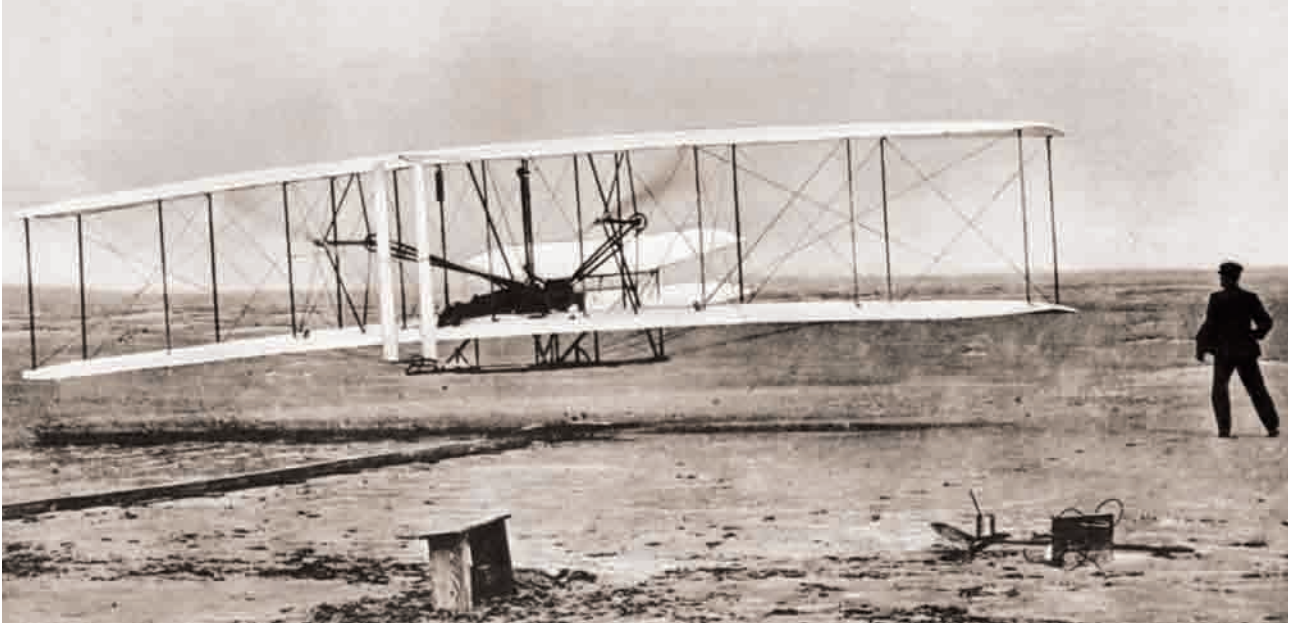
variados ámbitos del desarrollo del país y al bienestar de sus habitantes, de norte a sur del territorio patrio.

El avión desde su aparición y veloz evolución, constituyó la mayor innovación tecnológica lograda por el hombre en el siglo pasado. No solamente dejó obsoleto un modo de vida, sino que revolucionó la estrategia militar y el concepto del tiempo. Adicionalmente, fue el factor clave en la globalización acelerada que experimentó la humanidad con el surgimiento del transporte aéreo masivo de personas, correo y cargas urgentes y de alto valor, en especial a partir de la Segunda Guerra Mundial.

“A mediados del siglo pasado el ir y volver del borde costero de la Antártica tomaba no menos de un mes. Hoy podemos viajar por aire al corazón de la Antártica en horas”.



A sesenta y tres años del vuelo del Teniente 1º Arturo Parodi Alister sobre el continente blanco, los Hércules C-130 y Twin Otter son los aviones de mayor eficiencia para las operaciones antárticas.

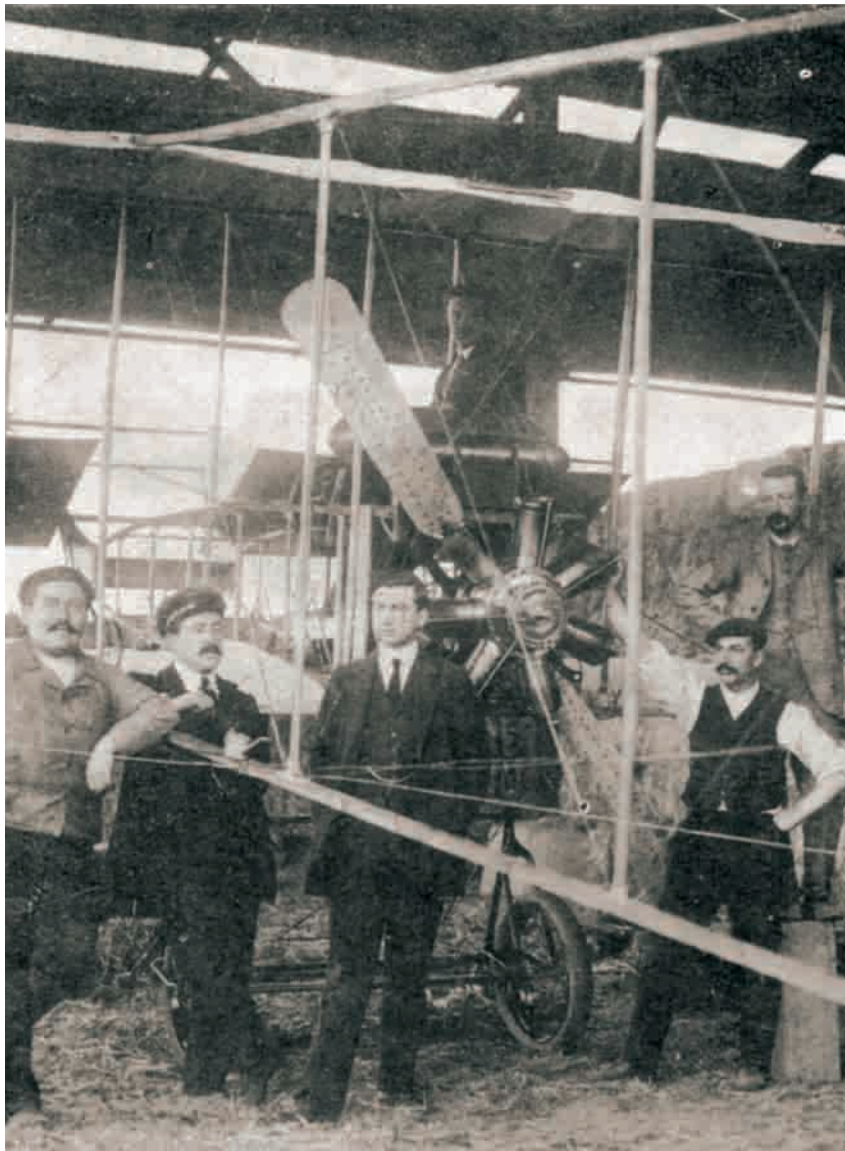


Momento en que el avión de los hermanos Wright inicia su histórico vuelo, en el año 1903.

A sólo siete años del primer vuelo de una aeronave en el mundo, César Copetta eleva el primer aeroplano en Chile, en la ex-chacra Valparaíso, en Ñuñoa, el 21 de agosto de 1910. Su intención era conmemorar el "Primer Centenario" de la Independencia de Chile, efectuando un sobrevuelo en la elipse del entonces Parque Cousiño, lo que no se pudo lograr por haberse deteriorado esta aeronave en un aterrizaje. Este año se cumplió un siglo de este histórico acontecimiento, hecho que fue celebrado con un acto organizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, con participación de una cincuentena de antiguos aviones.



En los países más avanzados, los empresarios, políticos y militares, desde el apareamiento de los aviones, apreciaron correctamente las proyecciones de este novedoso invento y en consecuencia procedieron a invertir apreciables recursos en la investigación y producción de tecnologías que aún no terminan de incrementar las potencialidades del avión en el campo de la aeronáutica en general y en particular en el área militar.



Histórica fotografía tomada el 20 de agosto de 1910, el día antes de efectuarse el primer vuelo de un aeroplano en Chile. Al centro el dueño del avión, David Echeverría, a la derecha los hermanos Copetta y al lado izquierdo los mecánicos Gabriel Robin y Beltrán Tisúé (con gorra).

Etapa pionera

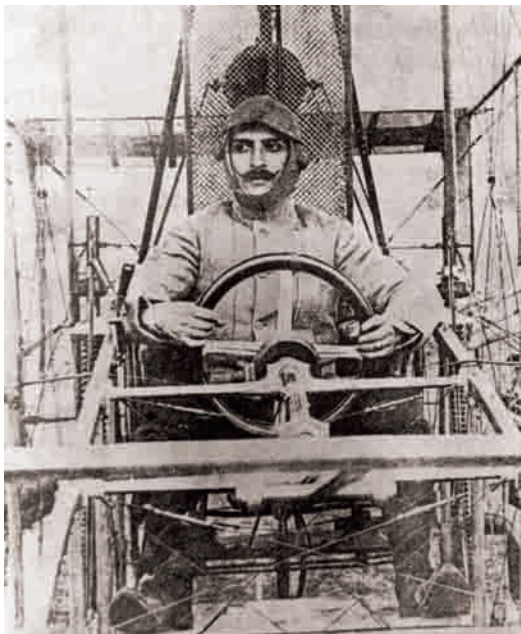
El primer vuelo controlado de un aparato aéreo propulsado por una hélice accionada por un motor a explosión, construido y volado por los hermanos Orville y Wilbur Wright en los Estados Unidos en la localidad de Kitty Hawk en el estado de Carolina del Norte el 17 de diciembre de 1903, marca el nacimiento de una invención revolucionaria en todo el sentido del vocablo.

El florecimiento de la fabricación de aviones en Europa, especialmente en Francia, pocos años después del vuelo de los hermanos Wright y el continuo perfeccionamiento aerodinámico y mecánico de los aviones, incentivó la creación de escuelas de vuelo y el inicio de una competencia por la producción de aviones capaces de volar cada vez más rápido, más lejos y más alto en la segunda década del siglo pasado.

En nuestro país este florecimiento de la aviación, atrajo la atención de entusiastas y noveles cultores de esta actividad, entre los cuales destacaron el piloto diseñador y fabricante de aviones en Francia José Sánchez Besa; los pilotos Luis Omar Page, los hermanos César y Félix Copetta,

Clodomiro Figueroa Ponce y Alberto Acevedo. Estos notables pioneros de la aviación chilena se formaron e hicieron demostraciones de vuelo a costa de sus propios recursos y dispuestos a correr riesgos personales en su empeño por difundir la pasión por el vuelo en Chile.

Sin embargo, es el Ejército de Chile quien se aproxima en forma profesional al estudio de la factibilidad del empleo militar del avión. En este aspecto, es de justicia reconocer que destacaron como dos grandes visionarios e innovadores militares, el Teniente



El piloto aviador, aeronauta, constructor y diseñador de aviones e hidroaviones, José Sánchez Besa en la cabina del avión Voisin con que compitió en un concurso en Berlín en 1909.



Félix Copetta, Clodomiro Figueroa y Henry Goudou, frente al Blériot "Valparaíso" de 80 hp. al poco rato de aterrizar en el aeródromo de Los Andes, desde donde intentó realizar el cruce de la Cordillera de los Andes.



El aviador Luis Omar Page en la cabina del monoplano Bathiat Sánchez, avión con el cual realizó las primeras acrobacias aéreas en Chile, hechas por un piloto chileno.



Alberto Acevedo, al lado de su Blériot.

Coronel Mariano Navarrete, agregado militar en París a fines de la primera década del siglo pasado, y el Ingeniero Teniente Coronel Pedro Dartnell, comisionado a Europa para el estudio de la proyección militar del

avión en esa misma época. Ambos oficiales capturaron en profundidad todas las potencialidades del avión en los ámbitos civil y militar y sus informes y recomendaciones fueron claves en la decisión del Ejército

de adquirir aviones franceses en 1910, así como en la creación de la Escuela de Aviación en 1913 y en los fundamentos esgrimidos para que posteriormente se fundara la Fuerza Aérea de Chile en 1930.



Mariano Navarrete, Oficial del Ejército de Chile, que contribuyó al desarrollo de la Aeronáutica Nacional.

El Bosque

El decreto N°187, del 11 de Febrero de 1913, creó la Escuela de Aeronáutica Militar, que comenzó a funcionar en un terreno en la chacra de Lo Espejo, conocido como El Bosque.

El 21 de marzo de 1930, el personal, material e instalaciones de aviación dependientes del Ejército y la Armada pasan a depender de la Subsecretaría de Aviación, funcionando allí la Escuela de Aviación, la Maestranza Central de Aviación, el Parque Central de Aviación, el Grupo de Defensa Antiaérea y la Escuadrilla de Bombardeo. Luego, en 1939, se crea la Escuela de Especialidades, el Hospital de la Base Aérea El Bosque, el Grupo de Protección y Seguridad, el Departamento de Bienestar Social El Bosque, el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°39 y la Central de Carguío de Combustible.

El 31 de Agosto de 1956, se crea la Brigada de Instrucción a la que se le asigna una organización de apoyo denominada Base Aérea El Bosque. Desde entonces y a la fecha se han creado nuevas instalaciones y Unidades dentro de su jurisdicción y a partir de enero de 1987 pasa a denominarse Ala Base El Bosque.



Material de vuelo con que estaba dotada la Escuela de Aeronáutica Militar en el año 1915.



El Teniente Francisco Mery Aguirre al lado de su Blériot. Mery fue el primero en Chile en recibir su Brevet de Piloto Aviador junto al Teniente Urrutia el día 13 de agosto de 1913. A causa de un accidente de aviación el 11 de febrero de 1914, en el aeródromo de lo Espejo, Mery se convirtió en el primer mártir de la Aviación Militar Chilena.



Teniente Alejandro Bello durante su Curso de Vuelo en Francia. Este aviador chileno, desapareció mientras realizaba un vuelo entre el Aeródromo de lo Espejo, rumbo a Culitrín - Cartagena y retorno a Lo Espejo, en el avión Sánchez Besa N°13 bautizado "Manuel Rodríguez", el 9 de marzo de 1914, convirtiéndose en el segundo mártir de la Aviación Militar.



El Teniente Coronel Pedro Dartnell (izquierda), junto al Mayor Víctor Huston quien fue el instructor de vuelo para el nuevo material de aviación que recibió la Escuela de Aeronáutica Militar proveniente del Reino Unido. Huston se encargó personalmente de instruir al Teniente Dagoberto Godoy para que realizara el histórico vuelo sobre el macizo andino.



El Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba cumplió una proeza mundial al cruzar la Cordillera de los Andes, en un avión Bristol M1C el 12 de diciembre de 1918, fecha instaurada como el Día de la Aeronáutica Nacional.

Los informes enviados a sus superiores confirman la clarividencia de Dartnell, al anticipar el rol de aviones artillados en la lucha por el control del aire, así como su efectividad para obtener informaciones del campo de batalla terrestre desde el aire y predice su empleo en el bombardeo de blancos de superficie, diez años antes que lo hiciera Giulio Douhet en su libro "El Dominio del Aire", editado en Europa en 1921.

Finalizada la Primera Guerra Mundial, el Ejército de Chile, decidió modernizar su aviación y contrató en 1918 al Capitán de la Royal Air Force, RAF, Víctor H. Huston, experimentado piloto inglés, como asesor en materias aeronáuticas y organizacionales. Al mismo tiempo comenzó a reemplazar el anticuado y casi extinguido material francés, por aviones ingleses de superiores cualidades.

Las enseñanzas de vuelo y doctrinarias del Mayor Huston, grado que le fue otorgado en Chile, fueron un factor muy potente en la profesionalización de la aviación militar de la época y en la implantación doctrinaria indeleble del principio de independencia de los servicios de aviación de las otras instituciones de la Defensa y la necesidad de que la aviación militar estuviese a cargo de un jefe, que al igual que el Ejército y la Marina, quedaran bajo la dependencia directa del Ministro de Guerra (Ministro de Defensa).

Respondiendo positivamente a lo sugerido por Huston, a pesar de lo revolucionario de la innovación propuesta, el Presidente de la República, Don Juan Luis Sanfuentes, decretó la creación de la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional el 18 de Marzo de 1918, bajo la directa dependencia del Ministerio de Guerra y Marina. Aunque esta



Capitán Manuel Ávalos Prado en la cabina de un avión Blériot. Fue el primer director de la Escuela de Aeronáutica Militar y su brevet de piloto aviador lo obtuvo en la Escuela de Aeronáutica Militar de Étampes, Francia en 1912.

nueva organización no duró mucho, la semilla que daría origen a la Fuerza Aérea de Chile había sido plantada en una sementera muy bien abonada.

El gobierno, en una clara demostración de su preocupación por la modernización del servicio aéreo del Ejército, contrató en 1920 al Mayor Frank P. Scott, oficial piloto en retiro de la RAF con amplia experiencia en las misiones aéreas en la Primera Guerra Mundial. Scott con su equipo de tres instructores ingleses, junto con realizar instrucción de vuelo básico y táctico, apoyó la recomendación de Huston de organizar el arma aérea en concordancia con el modelo británico.

Ambas misiones inglesas, tanto la de Huston como la de Scott, tuvieron la virtud de contribuir a la superación profesional del personal y a mejorar considerablemente

la capacidad de combate de este servicio aéreo del Ejército. Mirado desde la perspectiva del tiempo, el Mayor Víctor Huston, en particular, merece nuestra especial gratitud por el esfuerzo desplegado en favor de la creación de un organismo aéreo a cargo de un mando centralizado y que dependiera del Ministerio a cargo de la Defensa Nacional.

Además de los logros antes indicados, se puede asegurar que los beneficiosos efectos de ambas misiones, confirmaron la sabia

política, actualmente vigente, de recurrir a Fuerzas Aéreas más avanzadas para entrenar a oficiales y Personal del Cuadro Permanente en la operación, mantenimiento y administración de nuevos sistemas de armas que se incorporen al inventario institucional. Tan valioso como lo anterior, ha sido el usar este mismo expediente para aprender, adaptar a nuestra realidad e implementar, técnicas, tácticas y doctrinas validadas por esas Fuerzas Aéreas en el campo de batalla.



El Mayor Frank P. Scott al lado del General Contreras Sotomayor.



Marmaduke Grove Vallejos.



Ramón Vergara Montero.

Las ideas independentistas propaladas por Huston, seguido por Scott no habrían tenido mayor eco en el entorno nacional de la época si no hubiese sido porque el Teniente Coronel Mariano Navarrete, mencionado anteriormente como Agregado Militar a la Embajada de Chile en París el año 1910, al ser nombrado Inspector General del Ejército (hoy Cdte. en Jefe) el año 1925, fiel a sus ideas de la importancia de la aviación para el país y la Defensa Nacional, dispuso, mediante la Directiva N° 6 de Agosto de 1925, la creación de la Dirección General de Aeronáutica.

Lo más destacable de esta inédita directiva del General Navarrete, es que a este nuevo organismo lo hace depender directamente del Ministerio de Guerra y Marina, separándolo del Ejército. Refuerza la intención del General de dar autonomía a la referida

entidad, al asignarle como objetivos el institucionalizar todos los componentes constitutivos de un Poder Aéreo Nacional, representados por una fuerza militar, la aviación civil y comercial, una infraestructura aérea a lo largo del país, una industria aeronáutica y la formación de una consciencia aérea nacional. Todos estos objetivos son propios de una Fuerza Aérea independiente.

Colaboraron en la preparación de esta notable directiva, el futuro Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el Teniente Coronel Marmaduke Grove Vallejos y el Subsecretario de Aviación, Capitán Ramón Vergara Montero. Aunque el General Navarrete no pudo implementar la Directiva debido a su alejamiento del Ejército, fue estudiada a fondo y aplicada sistemáticamente por el primer jefe institucional, el Comodoro Arturo Merino Benítez.

Primeros años

Las buenas relaciones del, entonces Teniente Coronel Arturo Merino, con el Presidente Carlos Ibáñez del Campo, le permitieron representarle en forma convincente las conveniencias geopolíticas, económicas, sociales y de defensa que se derivarían del unificar los servicios aéreos del Ejército y la Armada, con el fin de fundar un organismo independiente de dichas instituciones. Sus principales aportes al bien común y desarrollo de la ciudadanía, serían el enlazar por el aire la totalidad del país y estructurar un Poder Aéreo Nacional capaz de defender el espacio aéreo y contribuir, en conjunto con las otras instituciones armadas, a la defensa de la soberanía y de los intereses vitales de la nación.

El Presidente Ibáñez, mediante el

Decreto Supremo N° 1167, dio vida a la Fuerza Aérea de Chile el 21 de Marzo de 1930. Al desafiar con una audacia encomiable el status vigente en la Defensa desde la Independencia, demostró su incuestionable y reconocido liderazgo político y estatura de estadista.

Con este acto puso en marcha una Institución, cuyos jefes y subalternos, fiel al mandato encomendado, no han escatimado esfuerzos para convertirla y mantenerla en un alto sitio nacional e internacional, constituyéndose en un orgullo para los chilenos y sus integrantes.

La temprana creación de la Fuerza Aérea de Chile, como Institución independiente de la Defensa Nacional, es un hito histórico notable en la incorporación de Chile a los beneficios que conlleva una aeronáutica de moderna concepción. El hecho de ser la cuarta Fuerza Aérea en el mundo en alcanzar este status, después de las de Inglaterra en 1918, Australia en 1921 e Italia, en 1923, confirma la clarividencia de los gestores de la iniciativa y del Presidente Ibáñez.

El Comodoro Merino Benítez, merece con largueza ser reconocido como el líder indiscutible, tras el Presidente Ibáñez, del proceso que culminó con el nacimiento de la Fuerza Aérea de Chile y su veloz crecimiento en sus dos primeros años. El Comodoro contó, tanto durante el proceso de formación inicial de la Fuerza Aérea e instituciones aeronáuticas fundamentales, como luego en su veloz crecimiento, con el valioso concurso de un grupo de oficiales muy avezados en el arte del vuelo, incondicionales líderes profesionales del aire y con una extraordinaria vocación por el servicio. Destacan los jefes institucionales Marmaduke Grove Vallejos, Ramón Vergara Montero, Adirio Jessen Ahumada, Diego Aracena Aguilar, Armando Castro López y Oscar Herrero Walker, quienes asumieron el legado dejado por el Comodoro Merino de sentar sólidamente las fundaciones de una Fuerza



El Comodoro Arturo Merino Benítez figura cumbre de la Aeronáutica Nacional, considerado el padre de la Fuerza Aérea de Chile.

Aérea que le permitiera a las futuras generaciones de jefes institucionales hacerla crecer en beneficio de la defensa y del desarrollo nacional.

Es importante tener presente sus nombres, estudiar sus obras y rendir tributo a estos insignes líderes aéreos, quienes junto a una pléyade de profesionales del aire hicieron posible, tanto la creación de la Fuerza Aérea de Chile, como su supervivencia en

circunstancias muy adversas que le tocó vivir en sus primeros años de vida, debido a turbulencias políticas en las cuales se vio involucrada.

Al alejarse del mando el Comodoro Merino Benítez, las unidades aéreas languidecieron por la escasez y mal estado del material aéreo, una severa restricción presupuestaria y la crisis económica y política de los años 1931 y 32.



El Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo, con las autoridades civiles y militares y los Oficiales de Aviación invitados al almuerzo en el Casino de Oficiales de la Escuela de Aviación, el 21 de marzo de 1930, en homenaje a la recién creada Fuerza Aérea Nacional.



Adirio Jessen Ahumada inicia su carrera aérea en la Aviación Naval en 1922, donde en 1929 pasa a ser jefe de este servicio hasta la unificación y nacimiento de la Fuerza Aérea Nacional. En 1932 es nombrado Comandante en Jefe Institucional.



Diego Aracena Aguilar realizó en 1922 un raid de casi 3.600 kms. desde Santiago a Río de Janeiro en un biplano construido en el año 1917. En diciembre de 1932 asume la Comandancia en Jefe de la entonces Fuerza Aérea Nacional.



Oscar Herreros Walker tuvo una destacada participación en la Aeronáutica Militar del país y luego a partir de 1930, en la recién creada Fuerza Aérea. En 1946 asume como Comandante en Jefe de la FACH.



Armando Castro López con el grado de Capitán efectúa en 1926 el primer vuelo directo entre Santiago y Buenos Aires. Este legendario aviador, también fue Comandante en Jefe Institucional entre 1938 y 1943.



Revista final de la Escuela de Aviación, el 31 de diciembre de 1930. El Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, junto al Ministro del Interior, el Subsecretario de Aviación Comandante de Grupo Arturo Merino Benítez y otras autoridades de la época, llegando a la Escuela de Aviación a presenciar la revista.



Presentación de los Oficiales de planta y Alumnos de la Escuela de Aviación al Subsecretario de Aviación, el día 31 de diciembre de 1930.



Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile junto a oficiales de la Luftwaffe en Schleissheim, en una misión chilena en Alemania en 1935. Al centro de la foto, el Comodoro del Aire Manuel Franke quién estaba a cargo de la gira.



Reflejo de las convulsiones políticas de esos dos años fueron la entronización de siete Jefes de Estado, la designación de cinco Comandantes en Jefe y una perjudicial infiltración política e ideológica de las instituciones de la Defensa Nacional.

Dio término a esta época caótica de la República y de la Institución, la elección popular de Arturo Alessandri Palma como Presidente de la República en diciembre de 1932, quien designó al mando de la Fuerza Aérea al General Diego Aracena Aguilar, quien destaca-

Momentos antes de que los miembros de la Comisión de la FACH, aborden el avión Junkers Ju-52 de la Línea Aérea "Sindicato Cóndor" (filial de Lufthansa), el día 10 de marzo de 1937. El avión los llevó a Argentina, desde donde zarparon rumbo a Hamburgo vía marítima. En primera fila [cuarto de izquierda a derecha] el General del Aire Diego Aracena Aguilar.



Los aviones alemanes embalados, son desembarcados en el Puerto de Valparaíso y están listos para ser llevados por vía férrea a Santiago, 1938.



Aviones de instrucción alemanes Focke Wulf Fw-54 recién ensamblados, son presentados al Ministro de Defensa Nacional Emilio Bello Codesido, por el Director de la Escuela de Aviación, Comandante Darío Mujica, en febrero de 1938.



Aviones bombarderos Junkers Ju-86.



Biplanos alemanes bombarderos y torpederos Arado Ar-95.

ba por sus cualidades de comandante aéreo, profesionalismo a toda prueba, ascendiente de mando y prescindencia política.

Junto con poner orden en las filas

con mano firme, el General Aracena consiguió la aprobación del Presidente y la asignación de recursos para la adquisición, por decisión política, en Alemania e Italia, de una cantidad importante de aviones de un

considerable mejor nivel tecnológico y operacional que los existentes en la Institución.

La incorporación de aviones de entrenamiento, transporte, bom-



En Milán, Italia, un miembro de la comisión en ese país, Capitán Enrique Flores Alvarez, junto al piloto de pruebas de la fábrica Breda.

bardeo horizontal y en ángulo a baja altura de casi última generación, fabricados en dichas potencias aéreas, relegó definitivamente a la obsolescencia los amigables aviones biplanos. A su vez, posicionó a las unidades operativas de la Institución a

la altura, en calidad de equipamiento, con las agrupaciones aéreas internacionales que combatieron en los bandos antagónicos en la Guerra Civil Española.

Simultáneamente con este neto

avance tecnológico, el General Aracena logró formar un grupo de aviadores militares profesionalizados, mediante la imposición de altas exigencias académicas, administrativas, técnicas, disciplinarias y éticas.

La pausa en la Segunda Guerra Mundial

Debido al desencadenamiento de la Segunda Guerra Mundial el apoyo logístico para el material aéreo alemán e italiano se extinguió totalmente y más grave aún, se cerró la posibilidad de entrenar un mayor número de pilotos y mecánicos en esos países.

Aunque en la Fuerza Aérea se sabía el riesgo que significaba el adquirir aviones en esos países, fue la única alternativa existente por razones de disponibilidad de fondos en dichas naciones.



Aviones de instrucción Nardi F.N.305 recién llegados desde Italia, 1939.



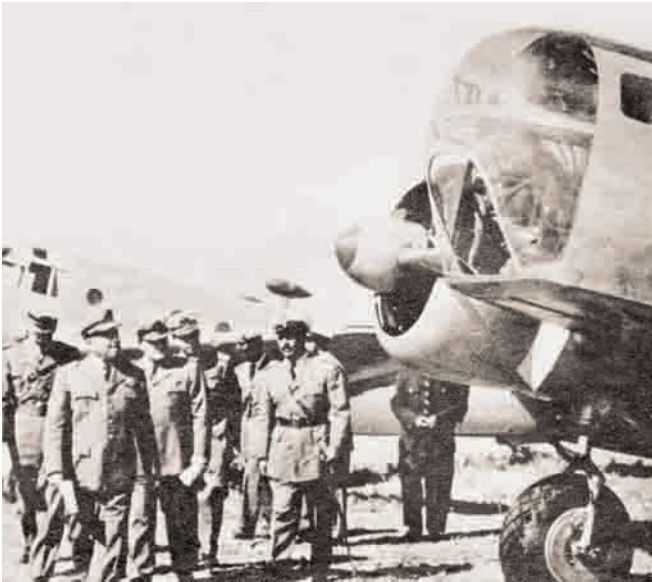
Vista parcial de la Base Aérea "El Bosque" a comienzos de la década de los 40, en donde se aprecia la llegada del material de vuelo de procedencia estadounidense Fairchild M-62, junto a los Focke Wulf Fw-44 alemanes.



Aviones de instrucción básica estadounidenses Vultee BT-13 en la Base Aérea de El Bosque.



Los North American NA-44 llegados a la Escuela de Aviación en 1941.



Aviones de instrucción para tiro y bombardeo Beechcraft AT-11 en la Base Aérea de Colina (1948).

Base Aérea de Colina

Los terrenos que ocupa la Base Aérea de Colina fueron adquiridos en el año 1928 por la Línea Aeropostal Latecoere de Francia para su servicio de correo internacional el cual fue inaugurado el 15 de julio de 1929. Pilotos legendarios de este correo en esa época fueron Jean Mermóz y Henri Guillament. Cerca de la pista se levantó un monolito en memoria de Mermóz y sus compañeros. Asimismo, al casino de Oficiales se le dio su nombre.

En el año 1943, Latecoere, ahora Air France, cedía todos los terrenos e instalaciones de Colina a la Fuerza Aérea de Chile.

Aquí se instala por un tiempo a partir de 1945 el Grupo de Aviación N°4 de Caza y Bombardeo. En 1956 llega el Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea. Aquí nace también el Grupo de Fuerzas Especiales. Con la reactivación de la Base Aérea de Quintero, el Regimiento es trasladado a esta Unidad, quedando en estas dependencias la Agrupación Base Aérea de Colina.

La mejor lección aprendida a consecuencia de los graves y numerosos accidentes en los que se vieron involucrados aviones italianos Breda y Nardi, es que cuando se realiza un brusco salto tecnológico la Institución completa se debe preparar y adecuarse al cambio.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos se transformó en el único proveedor de aviones, por lo que el gobierno aceptó recibir aviones

en conformidad a las condiciones establecidas en un programa de asistencia militar. La urgente necesidad de agilizar la formación de pilotos, fue resuelta mediante el traspaso masivo de entrenadores primarios, básicos y avanzados. Con esta remozada dotación de aviones, la Escuela de Aviación pudo aumentar considerablemente el egreso de pilotos habilitados para volar cualquiera de los aviones con motores recíprocos en servicio durante la Segunda Guerra Mundial.

La Fuerza Aérea no recibió ningún tipo de medios de combate, sino hasta después de finalizada la conflagración mundial. Sin embargo, hubo una remisión de un buen número de aviones anfíbios para la realización de patrullajes marítimos del sector Sur del Océano Pacífico durante esa guerra. Con el propósito de planificar, controlar y coordinar estas intensas operaciones con la Armada, se dispuso, por única vez en la historia de la Fuerza Aérea, la formación de un Comando Costanero.

Base Aérea de Quintero

El 27 de enero de 1927 se creó el Grupo Aeronaval de Quintero. Luego a contar del 31 de marzo de 1930, esta Base Aeronaval, ahora llamada Grupo de Aviación N°2 pasa a integrar la recién creada Fuerza Aérea Nacional junto con su material de vuelo.

Finalizada la 2ª Guerra Mundial, esta Base Aérea recibía una diversidad de aviones de combate, entre ellos caza bombarderos P-47 "Thunderbolt" y bombarderos B-25J "Mitchell" con los que se dio nacimiento a los Grupos de Aviación N°11 y N° 8, respectivamente. Por otra parte el Grupo de Aviación N°2 quedaba dotado con material PBY-5 "Catalina" y OS2U3 "Kingfisher" para la Escuadrilla de Exploración y Rescate. Con todo este material de vuelo, la Base Aérea de Quintero era una de las más poderosas del país, ya que contaba con aviones bombarderos, caza bombardero, cazas, de guerra antisubmarina, así como de exploración y reconocimiento, enlace, búsqueda y rescate, ayuda humanitaria, entre otras.

La ausencia total de unidades de combate durante los cinco años que duró el conflicto, aletargó a la institución y redujo a cero el potencial bélico que la Fuerza Aérea había logrado en su primer decenio de vida. En tanto, otros países de la Región recibieron aviones de combate de primera línea.

Finalizado el conflicto mundial, la Fuerza Aérea, en virtud de los mismos programas de ayuda militar, recibió aviones bombarderos y caza bombarderos que mejoraron sus capacidades. Sin embargo, la aparición de los aviones a reacción, a fines de la década, estaba presagiando la necesidad de encarar un nuevo y desafiante salto tecnológico.



Para patrullaje marítimo, fueron recibidos, aparte de los Catalina, una cantidad de Vought Sikorsky OS2U3 "Kingfisher", que según la ocasión podrían ser operados con tren de aterrizaje o con flotadores.



Inmediatamente después de la IIª Guerra Mundial, llegaron en 1946, los aviones de combate Republic P-47D "Thunderbolt".

Vuelo del "Manutara" a la Isla de Pascua

Un avión anfíbio PBY-5 Catalina N° 405 bautizado como "Manutara", del Grupo de Aviación N°2 pilotado por el entonces Capitán Roberto Parragué realizó el día 19 de enero de 1951, el histórico vuelo a la Isla de Pascua, distante unos 3.700 kms. de la costa de Chile en un viaje de 19 horas con 20 minutos (foto derecha).





Oficiales chilenos en el día que volaron en aviones a reacción Gloster Meteor en la Base Aérea Morón de la Fuerza Aérea Argentina en 1953.

veloces, de gran capacidad de carga y alcance, mucho más seguros y simples de mantener que sus predecesores.

Presionada la Institución, a inicios de la década de los cincuenta, por la entrada en servicio de aviones de combate a reacción en las fuerzas aéreas de países vecinos y la absoluta necesidad de superar la carencia de unidades modernas de combate, enfrentó el proceso de conversión de la Fuerza Aérea a la aviación con motores a reacción, renovando paulatinamente la estructura existente y adoptando iniciativas apropiadas al caso.

La era del avión a reacción

El invento del motor a reacción fue una de las innovaciones científicas y tecnológicas más extraordinarias en el campo de la aeronáutica civil y militar de mediados del siglo recién pasado.

A raíz del advenimiento de esta

nueva planta propulsora, el motor a explosión interna de gran potencia, que la aviación había pedido prestado al automóvil, pasó a convertirse en una pieza de museo.

El efecto más notable de esta maravilla tecnológica, fue el hacer posible el incremento exponencial de las potencialidades de las plataformas aéreas de combate, así como la producción de transportes aéreos

La primera medida tomada fue enviar a entrenarse en aviones a reacción, a un grupo pequeño de pilotos antiguos a la Argentina y anualmente, durante tres años, a un grupo mayor de cadetes pilotos a los Estados Unidos. Este contingente de cadetes fue integrado a los mismos programas regulares de instrucción primaria básica, táctica y profesional, de aproximadamente un año y medio de duración, a los cuales eran sometidos los pilotos norteamericanos y de los países de la OTAN en la época de la Guerra de Corea.

Sincronizadamente con la preparación de los contingentes de pilotos antes mencionados, la Institución adquirió aviones a reacción para



En el año 1954, la Fuerza Aérea de Chile entró en la era del jet con los aviones De Havilland DH-115 "Vampire" adquiridos en el Reino Unido.

dotar el primer Grupo de Aviación con este tipo de material y a continuación incorporó aviones de este mismo tipo en la Escuela de Aviación para modernizar la formación de pilotos.

En el año 1954, la Fuerza Aérea de Chile entró en la era del jet con los aviones De Havilland DH-115 "Vampire" adquiridos al Reino Unido.

Una década después se incorporan (1965) los helicópteros UH-1H, aeronaves de gran utilidad, cuyos sucesivos modelos sirven hasta hoy. Asimismo, en 1967 llegan al país los aviones subsónicos Hawker Hunter. Una partida importante llegó en vuelos con escalas desde Inglaterra, en la Operación Atlante, en 1974. Fueron reemplazados en 1995.

En el ámbito de los aviones de transporte, la FACH logra aumentar sus capacidades con los C-130 "Hércules", llegados en 1972 y luego a principios de la década de los 80 incorpora las aeronaves Boeing 727 y Boeing 707.

En cuanto a aviones de combate en 1975 la institución cuenta con los A-37 Dragonfly, un avión de apoyo estrecho, de gran versatilidad, que sirvió hasta 2009, primero en el desierto nortino y finalmente en los cielos magallánicos.

Un salto importante lo constituirá la compra de aviones supersónicos. Primero fue el F-5E que llega a partir de 1976 y luego los Mirage M-50 que alcanzaban hasta una velocidad de Mach 2, cuya primera versión fue adquirida a Francia en 1980.

Respecto a aviones de instrucción, en 1984 la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, inicia la construcción en serie del avión "Pillán" que reemplaza al legendario "Mentor", en que se formaron generaciones de pilotos. **[Sigue en página 28: El Poder Aéreo en el Bicentenario].**



Aviones Lockheed F-80 "Shooting Star", recibidos por intermedio del programa de asistencia militar (PAM).



Caza bombarderos Hawker Hunter en la losa de Los Cerrillos en donde funcionaba el Grupo de Aviación N°7 del cual fueron dotación, año 1969.



Aviones Dassault Mirage M-50 FC del Grupo de Aviación N°4 en vuelo sobre la Región de Magallanes.

Fotografía: GBA (A) José Huépe P.

Nuestro pasado

Ex Comandantes en Jefe Institucionales



ARTURO MERINO BENÍTEZ
COMODORO DEL AIRE
1930-1931 y 1932



ADIRIO JESSEN AHUMADA
CORONEL DE AVIACIÓN
1931 y 1932



RAMÓN VERGARA MONTERO
COMANDANTE DE ESCUADRILLA
1931 y 1932



MARMADUKE GROVE VALLEJOS
COMANDANTE DE GRUPO
1932



AURELIO CELEDÓN PALMA
GENERAL DEL AIRE
1947-1952



ARMANDO ORTÍZ RAMÍREZ
GENERAL DEL AIRE
1952-1955



RENATO GARCÍA VERGARA
GENERAL DEL AIRE
1955



DIEGO BARROS ORTÍZ
GENERAL DEL AIRE
1955-1961



GUSTAVO LEIGH GUZMÁN
GENERAL DEL AIRE
1973-1978



FERNANDO MATTHEI AUBEL
GENERAL DEL AIRE
1978-1991



RAMÓN VEGA HIDALGO
GENERAL DEL AIRE
1991-1995



FERNANDO ROJAS VENDER
GENERAL DEL AIRE
1995-1999



DIEGO ARACENA AGUILAR
COMODORO DEL AIRE
1932-1938



ARMANDO CASTRO LÓPEZ
GENERAL DEL AIRE
1939-1943



MANUEL TOVARÍAS ARROYO
GENERAL DEL AIRE
1943-1946



OSCAR HERREROS WALKER
GENERAL DEL AIRE
1946-1947



EDUARDO IENSEN FRANKE
GENERAL DEL AIRE
1961-1964



MÁXIMO ERRÁZURIZ WARD
GENERAL DEL AIRE
1964-1969



CARLOS GUERRATY VILLALOBOS
GENERAL DEL AIRE
1969-1970



CÉSAR RUIZ DANYAU
GENERAL DEL AIRE
1970-1973



PATRICIO RÍOS PONCE
GENERAL DEL AIRE
1999-2002



OSVALDO SARABIA VILCHES
GENERAL DEL AIRE
2002-2006

Desde 1930, la Fuerza Aérea de Chile ha tenido veintitrés Comandantes en Jefe, una lista integrada por destacados Generales que a su debido tiempo entregaron todos sus esfuerzos para el desarrollo de la Institución. En estas páginas, quienes antecedieron al General del Aire Ricardo Ortega Perrier.

80 años de la FACH

Poder Aéreo en el Bicentenario

Los últimos años marcan un hito en la renovación del material aéreo, lo que permite a la Institución situarse a la vanguardia en América Latina.

Gracias a un sostenido esfuerzo modernizador, actualmente la Fuerza Aérea cuenta con 7 grandes Bases Aéreas desde las cuales operan Grupos de Aviación de combate, transporte estratégico y táctico, helicópteros, reconocimiento, defensa antiaérea y comunicaciones y electrónica; las Escuelas matrices y táctica y centros de mando terrestres y aéreos alimentados por una red de radares que cubren todo el territorio nacional.

Además, dispone de un sistema logístico con todos los componentes y organismos que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión en crisis y guerra. Sumado a los elementos antes indicados, un conjunto de comandos y altas reparaciones asesoras, facilitan el ejercicio del mando estratégico, operativo y táctico institucional.

La Fuerza Aérea ha demostrado haber alcanzado el nivel de eficiencia y excelencia que se requiere para operar sin complicaciones mayores el sistema de armas F-16, comprendido sus componentes operativos, de apoyo logístico y administrativos.

El ingreso al servicio de este sistema de armas, de avanzada generación, es un salto cualitativo de primer orden, en cuanto a la efectividad y reciedumbre que se requiere para operar consistentemente en el tiempo, en contra de blancos aéreos y terrestres en cualquier condición meteorológica y de visibilidad durante las 24 horas del día, gracias a la alta calidad tecnológica de sus sistemas y equipamiento computacional y electrónico.

El aprovechamiento y operación eficiente de estas modernas plataformas de combate, constituye un desafío inédito para la Institución y

en especial para el mando táctico, tripulaciones y personal de apoyo. El empleo del F-16, tanto en el entrenamiento diario, como en ejercicios internos, extrainstitucionales e internacionales, exigen una alta excelencia de los operadores directos y aquellos involucrados en el apoyo de este sistema de armas.

Adquisiciones

La adquisición de los tres aviones cisternas KC-135, ha aumentado radicalmente la potencialidad de nuestro poder aéreo, al facilitar el traslado seguro, veloz y sin escala de uno a otro extremo del país de una o más agrupaciones de F-16. Por otra parte, el reabastecimiento de combustible en el aire, permite reducir el peso del combustible para el despegue en beneficio de una mayor carga de armamento. Además, esta capacidad redonda



en el aumento del radio de acción y de la permanencia en el aire de los aviones.

Adicionalmente, la incorporación de estos aviones, produjo un aumento considerablemente en la capacidad del transporte estratégico institucional. Lo cual, se traduce en una mayor eficacia para responder a los requerimientos de transporte en emergencias, crisis y catástrofes naturales. La providencial llegada de estos aviones a fines del año pasado, hizo posible la evacuación de damnificados y el traslado masivo y continuo de ayuda y personal, desde y hacia la región asolada por el sismo del 27 de Febrero.

La incorporación del avión de entrenamiento y empleo táctico Súper-Tucano, mejora sustancialmente una transición fluida y segura de los pilotos hacia el vuelo en F- 5 y F-16.

Los helicópteros Bell-412 llegados, oportunamente, a mediados de año pasado, demostraron todo su versatilidad, superiores cualidades y potencialidades para el buen cumplimiento de las misiones de evacuación y traslado de aprovisionamiento a localidades aisladas, durante el sismo del 27 de Febrero de este año.

Con respecto a la modernización de la infraestructura, destaca la iniciación de las obras de la construcción del edificio de la Fuerza Aérea en los Cerrillos y la entrega del nuevo edificio del Comando del Personal en la Base Aérea El Bosque. Ambas obras tienen por objeto el aumentar la eficiencia organizacional al reunir en un sólo lugar entidades de la misma naturaleza dispersas en diferentes edificios en Santiago. En este mismo rubro se ha iniciado la construcción de la nueva pista de aterrizaje en la Base Aérea de Quintero, de 2.400 por 30 metros y la

construcción del paso del camino a Quintero por un túnel bajo la pista en su extremo Sur. Esta etapa, está previsto que finalice a mediados del próximo año. La segunda etapa comprende la colocación de iluminación de la pista, una losa de estacionamiento de 225X150 metros, colocación de radio ayudas y construcción de una torre de control. Esta pista de aterrizaje beneficiará principalmente a las operaciones de la Fuerza Aérea y adicionalmente, servirá de alternativa al Aeropuerto de Merino Benítez para aviones comerciales pequeños y medianos, una vez totalmente concluida.

En lo internacional, en conjunto con oficiales de las Fuerzas Aéreas de Brasil, Argentina, Francia y de los Estados Unidos se realizó el Ejercicio "Salitre", efectuado en la zona jurisdiccional de las I^a y V^a Brigadas Aéreas.

El éxito logrado radicó en el sentido de compromiso, entusiasmo, profesionalismo, excelente comportamiento, y espíritu de cooperación y sacrificio de todo y cada uno de los Oficiales, Empleados Civiles, Personal del Cuadro Permanente y Conscriptos de la Institución que participaron directa e indirectamente en las diferentes actividades e instancias del ejercicio.



En este mismo ámbito internacional, se ha continuado operando en Haití en apoyo de las Fuerzas de Paz de las Naciones Unidas encargadas de mejorar las condiciones de vida del pueblo haitiano y del ordenamiento político de ese país, especialmente agravado por el desastroso terremoto que azoló parte de esa nación el año pasado.

En este mismo sentido, la Fuerza Aérea

transportó a Perú y Bolivia ayuda humanitaria enviada por el gobierno en favor de las poblaciones afectadas por fenómenos naturales.

En tanto, las visitas de trabajo, intercambio de información y presentación de ponencias efectuadas por el Comandante en Jefe a Fuerzas Aéreas de países de la región y extra continentales, han sido exce-

lentes oportunidades para el traspaso de valiosas experiencias, intercambios educacionales y estrechamientos de fructíferos lazos de entendimiento y cooperación.

La cara visible de esta Institución para la ciudadanía son sus aeronaves o los impecables desfiles de sus Escuelas Matrices, entre otros. Sin embargo, junto a ellos hay una fuerza



IIIª Brigada Aérea

IVª Brigada Aérea

B.A. CHABUNCO

B.A. EL TEPUAL



DHC-6 Twin Otter



Cessna Citation CJ-1



Bell UH-1H



F-5 Tigre III

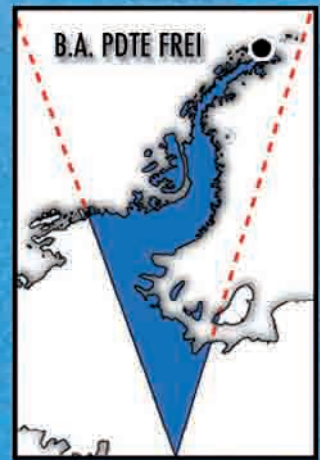


Bell-412



DHC-6 Twin Otter

Territorio Antártico Chileno



B.A. PDTE FREI

Aeronaves del Bicentenario

Nota: Este mapa es sólo un gráfico referencial.

de doce mil hombres y mujeres que prestan servicio en la Comandancia en Jefe (Secretaría General, Auditoría General, Departamento Comunicacional, Inspectoría General); el Estado Mayor (Direcciones de Personal, Inteligencia, Operaciones, Logística, Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales, Telecomunicaciones e Informática, Finanzas, Racionalización y

Desarrollo, Relaciones Internacionales) y los Comandos de Combate (las Brigadas Aéreas, SAF y Grupo de Telecomunicaciones Estratégicas); el Comando de Personal (División de Educación, Sanidad, Bienestar Social y Recursos Humanos; y el Comando Logístico (Divisiones de Mantenimiento, Abastecimiento, Infraestructura y Misiones Aéreas).

En las páginas siguientes, se ofrece un reportaje al Poder Aéreo del Bicentenario, con las fotos de los integrantes del actual Alto Mando Institucional, una entrevista al Comandante en Jefe, las Brigadas Aéreas a lo largo del país, las Escuelas Matrices, Academias, Unidades señeras y algunos de los principales referentes de la actual Fuerza Aérea de Chile.

Nuestro presente

Alto Mando 2010



RICARDO ORTEGA PERRIER
GENERAL DEL AIRE
Comandante en Jefe



JAVIER ANABALÓN QUIROZ
GENERAL DE AVIACIÓN
Jefe del Estado Mayor General



RICARDO GUTIÉRREZ RECABARREN
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Director de Racionalización
y Desarrollo



CÉSAR MAC-NAMARA MANRÍQUEZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Comandante en Jefe de la
Iª Brigada Aérea



JUAN SQUELLA ORELLANA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Director General del
Hospital Clínico Institucional



JUAN BASCUÑÁN BETANCOURT
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (DA)
Director de Relaciones
Internacionales



MANUEL QUIÑONES SIGALA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Comandante en Jefe de la
Vª Brigada Aérea



JAIME ALARCÓN PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Jefe de la División de
Bienestar Social



ALBERTO SILVA AGUAYO
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Director de Inteligencia



CARLOS BERTENS UTHEMANN
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Comandante en Jefe de la
IIª Brigada Aérea y Comandante
General de la Guarnición
Aérea de Santiago



LUIS MEZA FIGUEROA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (TI)
Director de Telecomunicaciones
e Informática



JORGE ROBLES MELLA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Secretario General



JUAN SOTO PALOMINO
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Comandante en Jefe de la
IVª Brigada Aérea



LEONARDO ESPINOZA DIDIER
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Subjefe del Estado Mayor de la
Defensa Nacional



JORGE ROJAS ÁVILA
GENERAL DE AVIACIÓN
Comandante del Comando
Logístico



ROBERTO SARABIA VILCHES
GENERAL DE AVIACIÓN
Inspector General



WOLFRAM CELEDÓN MECKETH
GENERAL DE AVIACIÓN
Comandante del Comando
de Personal



LUIS ILI SALGADO
GENERAL DE AVIACIÓN
Comandante del Comando
de Combate



RAFAEL SÁNCHEZ GIRAUD
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (AD)
Director de Finanzas



HUGO TILLY EBENSPERGER
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Director de Operaciones



HUGO PEÑA LEIVA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Jefe de la División de Educación



JOSÉ HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Director General de
Aeronáutica Civil



FRANCISCO BARRERA MÉNDEZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Jefe de la División de
Recursos Humanos



LEOPOLDO MOYA NAVARRO
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
Comandante en Jefe de la
IIIª Brigada Aérea



PATRICIO FRANJOLA BUIGLEY
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (J)
Auditor General



FRANCISCO RUIZ SEPÚLVEDA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (S)
Jefe de la División de Sanidad



EDUARDO GUEVARA ORTEGA
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (I)
Jefe de la División de Mantenimiento
del Comando Logístico

En el Año del Bicentenario, el Alto Mando de la Institución está conformado por el Comandante en Jefe, cinco Generales de Aviación y veintiún Generales de Brigada Aérea.

General del Aire Ricardo Ortega Perrier:

“La Fuerza Aérea será cada día más grande”

Próximo a dejar el cargo, el Comandante en Jefe realiza un balance de sus cuatro años al mando de la Institución.

Apunto de concluir la gestión del Comandante en Jefe, General del Aire Ricardo Ortega Perrier, la Fuerza Aérea de Chile exhibe el mayor poder aéreo de su historia, con un avance tecnológico sin parangón, como quedó demostrado con la eficiencia y despliegue de medios tras la emergencia vivida por el terremoto y tsunami de febrero último.

Hijo, sobrino y padre de aviadores, el año de su despedida del cargo coincide también con la buena evaluación que la ciudadanía hace del desempeño de la Institución, en la que depositan su total confianza como garante de la seguridad y la paz.

Con su habitual tono sereno y firmeza en los argumentos, el General Ortega realizó para Revista Fuerza Aérea una suerte de balance de sus cuatro años al mando de la Institución.

General, la Fuerza Aérea cumplió 80 años de historia. Desde la perspectiva del tiempo, ¿cómo ve a la Fuerza Aérea hoy?



-Yo la veo como una Institución consolidada, moderna, con gente muy preparada y buen material, capaz de cumplir su misión, trabajando por ser mejores cada día. Nuestro personal es gente con grandes capacidades, deseos de superación y con ideas nuevas.

Siento que el concepto de innovación lanzado en los últimos años ha tenido gran éxito.

Estamos a pocos meses de terminar su mando. ¿Podría hacer un balance de estos cuatro años? ¿Cuál fue su mayor satisfacción, sus principales logros?

-Mi mayor satisfacción es la gente. Mi principal ambición fue darles libertad para pensar, para innovar y permitirles que aportaran, que participaran del crecimiento de la Fuerza Aérea. Esto nos ha permitido tener una estructura que está siempre desafiándose, viendo cómo mejorar, donde todos participan y se premian las buenas ideas. Por otra parte, el material que hemos adquirido nos ha significado enviar gente a perfeccionarse afuera y finalmente eso es lo más trascendente. Nuestro personal es

hoy día mucho mejor que hace una década y estoy seguro que con esa capacitación estamos dando un gran salto hacia adelante.

¿Y hay algo que quedó pendiente?
Me hubiera gustado concretar de

mejor forma nuestros planes de infraestructura social. Hicimos un gran esfuerzo en la parte operativa, pero tenemos casas muy viejas y en algunas bases son pocas. Los planes y proyectos de desarrollo están, pero faltaron los recursos y estoy convencido de que los próximos comandantes en jefe van a continuar adelante con esto. Que nuestra gente esté cómoda y contenta es fundamental para

que la institución siga creciendo y enfrente nuevos desafíos. Tenemos tecnología muy avanzada que requiere mucho conocimiento, pero al preparar al personal corremos el riesgo de dejarlos muy capacitados para un mercado que está ávido de profesionales buenos como los nuestros, por lo que una de las formas de retenerlos es que se sientan gratos, apoyados y eso significa mejores casas, colegios, talleres y lugares donde desarrollar el trabajo.

La FACH cumplió 80 años, trabajando para ir en ayuda de las víctimas del terremoto. ¿Cómo evalúa la acción de la Institución tras la catástrofe?

-La Fuerza Aérea actuó extraordinariamente bien. Si miramos las cifras, se trasladaron más de 12 mil personas desde y hacia el área de catástrofe gracias a nuestra capacidad de transporte estratégico, no hubo que movilizar a las aerolíneas e instalamos bases en lugares donde la Fuerza Aérea no tiene presencia. Nuestra gente, con un tremendo sentido de solidaridad, metió los pies al barro, con sus manos armaron las tiendas y cargaron la ayuda, es cosa de ver cómo son recibidos en las áreas más afectadas. Hay un tremendo cariño y

vocación de servicio, trabajaron día y noche, las comodidades no eran las óptimas, hubo muchas restricciones, pero nadie alegó. Se volaron miles de horas, se trabajó en pistas cortas, con comunicaciones limitadas y no hubo ningún incidente, ningún accidente. Nos habíamos anticipado con el ejercicio Cooperación I, en el que veníamos trabajando hace más de dos años, por

eso había claridad en los procedimientos y la manera de entendernos con fuerzas aéreas extranjeras. Además habíamos comprado helicópteros y teníamos la mitad de la flota aquí; por lo tanto, no tengo ninguna queja, al contrario, estoy plenamente satisfecho y orgulloso de nuestra gente y nuestros procedimientos.

¿Que medidas se adoptaron para optimizar la reacción ante ese tipo de desastres?

-Esta situación permitió darnos cuenta de que faltan instalaciones en las bodegas de carga, que tenemos que comprar más equipos de apoyo y mejorar las rampas para el carguío. Además, tuvimos que sacar muchos elementos de otros teatros de operaciones para llevarlos al sector de la tragedia, lo que significa que vamos a

tener que aumentar la cantidad y el sistema de comunicaciones. Pero creo que todo funcionó bastante bien, siempre se pueden hacer mejor las cosas, hay que ser muy crítico, pero yo no tendría cara para criticar bajo las circunstancias en que actuamos.

¿Cuál es el estado de avance de las obras del edificio corporativo en Cerrillos y qué se espera a partir de su implementación?

-Han avanzado bastante bien. Todo indica que los tijerales serán este año y

estimo que a mitad del próximo va a estar funcionando. El regreso del Ministerio de Defensa desde el Edificio Diego Portales nos dio la posibilidad de tener un edificio con la tecnología acorde a nuestro material y preparación. Además, nos permitirá ahorrar tiempo y recursos porque no habrá que recorrer la ciudad para ir de una oficina a otra. Vamos a ser mucho



“La Fuerza Aérea es una institución maravillosa que a uno le permite realizarse absolutamente”

más efectivos y eficientes, va a ser el edificio que se merece la Fuerza Aérea por los próximos 50 años.

¿En qué fase se encuentra la construcción de la pista para la Base Aérea Quintero y cuál será su proyección institucional?

-La pista de Quintero va a estar funcionando a fin de año. Lo que más nos preocupaba era tener una pista para redesplegarnos, donde pudiesen operar aviones de combate para la defensa de Santiago y no involucrar al aeropuerto. Esta pista nos permitirá desplegar diversas unidades con bastante comodidad y capacidad. Además, se está estudiando la posibilidad de ampliarlo para utilizarlo como aeropuerto alternativo, lo que es una buena oportunidad para Quintero, la Vª Región y Chile ya que en caso de mal tiempo podrían aterrizar acá, a una hora y media de Santiago. Por otra parte, toda inversión en infraestructura aérea deja muy satisfecha a la Institución porque significa proyección para operar a futuro desde estos lugares. Chile es un país sísmico, los caminos se van a seguir cortando, los puentes se van a seguir cayendo y la mejor manera de contactarnos es con el medio aéreo y para eso necesitamos infraestructura aeronáutica y el desarrollo de Quintero es una excelente oportunidad.

Próximamente la Vª Brigada Aérea incorporará más F-16. ¿Hay algún plazo para su llegada y cómo se está preparando la Institución?

-Su llegada permitirá una estandarización logística y un entrenamiento más apuntado. Estamos mejorando los procesos, además de formar una escuela de F-16 en Antofagasta, lo que nos tiene muy satisfechos. Si todo sale de acuerdo a lo planificado, en noviembre comenzarán a llegar al país los F-16 comprados a Holanda. Para eso, nuestra gente se ha preparado en el país europeo y en Antofagasta. Hay instructores holandeses para el área logística y de desarrollo de motores, también se está invirtiendo en infraestructura logística y hangares.



La FACH incorporó en los últimos años varias aeronaves: Bell 412, Súper Tucano, B-767, KC-135. ¿Cuál es la evaluación del comportamiento y proyecciones de este nuevo material?

-Este es un proceso que viene desde el Plan Bicentenario del año 2000, el que reflejaba cómo queríamos a la Fuerza Aérea el 2010. En ese sentido, la llegada del avión KC-135 nos permite una capacidad de despliegue a gran distancia. Esta adquisición me deja muy satisfecho porque es un

nuevo presenta algunas dificultades, pero este año ha sido de adaptación. Este va a ser el avión para la Escuela Táctica, por lo que actualmente se están haciendo los programas, preparando los instructores. Finalmente el 767 ha permitido llegar a cualquier lugar del mundo, con pocas escalas, tener una buena capacidad de carga y gran número de pasajeros, lo que ha servido en vuelos de régimen, traslado de tropas, por ejemplo a Haití, donde las agrupaciones han sido llevadas sin escalas y con gran comodidad. Estoy muy contento porque hicimos una modificación que tiene contento al presidente y a las autoridades políticas ya que no es un avión de lujo sino que de transporte militar, con algunas capacidades para llevar autoridades.

“Mi mensaje es que crean en la Institución”

avión militar, rápido, económico, con pocas horas de vuelo, además ha significado que nuestro personal adopte otras capacidades, como manejar el sistema de reabastecimiento. Los helicópteros Bell-412 han funcionado espectacularmente y si bien los UH-1H siguen volando, necesitábamos una capacidad de rescate en el mar o para operar en altura, con sistemas modernos de navegación. Estos helicópteros permitirán darle seguridad a nuestra gente, mejorar la capacidad del SAR y ayudar en catástrofes, como sucedió para el 27 de febrero. Con respecto a los Súper Tucano, como todo material

¿Cómo se evalúan las capacidades operativas de la Base Aérea Pudahuel, en el mediano y largo plazo, toda vez que está contigua al Aeropuerto internacional que cada año aumenta su número de usuarios?

-El estar concentrados en Pudahuel significa ahorro de recursos. En vez de tener un Grupo de Mantenimiento por unidad, tenemos uno solo, mejorando la capacidad de nuestro personal. La Base está cada día mejor y actualmente se está construyendo un pabellón de solteros y un hangar para el Boeing 767 y el KC-135. Debido al tipo de operaciones que la Fuerza

Aérea efectúa en Pudahuel, no hay ningún problema con la cercanía del aeropuerto, además, hemos logrado una gran coordinación con la DGAC. La base está consolidada y creo que sus proyecciones son realmente importantes.

¿Cuál es la importancia y cómo ha visto el desarrollo de los Centros de Educación a Distancia en la Institución?

-Yo creo que son fundamentales. Hoy todo tiende a que las cosas se pueden hacer hasta desde la casa y ese ha sido el concepto, ocupar mejor el tiempo de la gente, darles mayores facilidades. Estos centros se han creado a lo largo de las brigadas, basado fundamentalmente en la educación a distancia, lo que nos ha permitido multiplicar varias veces nuestra capacidad de educar al personal. Hoy la gente tiene acceso a Internet, a computadores, lo que permite acomodarse al tiempo disponible y aprovechar las horas en la oficina. Y no es tener tecnología sólo por tenerla, las videoconferencias nos han permitido acercarnos al personal, además veo a nuestra gente trabajando en los F-16 prácticamente sin manuales, solamente con computador, con sistemas 3D, con sistemas interactivos, en inglés. Realmente me siento sumamente orgulloso de la Fuerza Aérea que tenemos.

¿Cómo ve el futuro de la Institución?

-Lo veo brillante. La Fuerza Aérea está destinada a ser cada día más grande, es el arma de la decisión, la que va a iniciar y terminar los conflictos, si una Fuerza Aérea pierde, pierde el país completo. No hay posibilidad de ganar si no se gana la guerra en el aire. El poder aéreo es un arma tremendamente versátil, que le da al estamento político múltiples oportunidades para ayudar, golpear, comunicar. Nuestros helicópteros sirven para rescatar pilotos tras la línea propia, pero también para catástrofes, nuestro C-130 lanza paracaidistas, pero también alimentos, nuestra aviación de transporte no sólo



“La Fuerza Aérea es el arma de la decisión”

traslada soldados, sino también heridos. Estamos en la Antártica, en Isla de Pascua, en Haití, en el mundo, por lo que tengo el convencimiento de que la Fuerza Aérea tiene un tremendo futuro y eso lo vemos en la cantidad de postulantes a las escuelas y la calidad de nuestra gente.

¿Finalmente, quisiera entregar algún mensaje a los integrantes de la Fuerza Aérea?

-Que crean en la Institución, que la formamos todos y cada uno de nosotros. Esta es la Fuerza Aérea de Chile y va a depender de nosotros hacerla cada día más grande. Cada uno de nosotros tiene que asumir los valores del Honor, Cumplimiento del Deber y Excelencia en el Servicio, entender en toda su dimensión lo que significa. Siempre van a haber dificultades, pilotos que se van a las aerolíneas, gente que se va a las mineras, el tema de los sueldos también es una realidad, pero yo les diría que miren a su Fuerza Aérea con cariño. Todos tenemos un pedacito

de responsabilidad en que nos vaya bien. No hay ningún trabajo que no sea importante, no hay ningún trabajo que merezca ser dejado de lado, todos nos necesitamos, todos tenemos que trabajar y tirar para el mismo lado. A mí me gusta que la gente sea libre para pensar, que tengan aproximaciones distintas, pero cuando uno tenga una crítica la haga con cariño, lo haga con una alternativa de solución. Ciertamente hay cosas que se pueden mejorar, pero ahí está el aporte de cada uno.

Agradecido de sus 38 años de carrera profesional, finaliza:

La Fuerza Aérea es una institución maravillosa que a uno le permite realizarse absolutamente y en la que uno tiene un trabajo infinito. Haber contribuido con un granito de arena fue una oportunidad tremenda que me dio el destino. El equipo de la Fuerza Aérea, que va desde el último conscripto hasta el Comandante en Jefe, ha hecho un muy buen trabajo y yo me siento orgulloso de haber mandado ese grupo.

I^a Brigada Aérea

Vigías en la pampa nortina

En medio del desierto más árido del mundo se encuentra la Base “Los Cóndores” de Iquique. Entre las dunas y el mar, es la cuna de los poderosos F-16 Block 50 y de los versátiles helicópteros Bell 412, los aviones A-36 y A-29 Súper Tucano de instrucción avanzada, así como de eficientes sistemas de Defensa Antiaérea y Comunicaciones y Detección.



La más nortina de las Brigadas trabaja de manera sigilosa, quizás contagiada por el silente espíritu que invade estos parajes de nuestro país. A sólo 20 años de su fundación hoy es considerada como la base más estratégica de la Institución y a la vez de la Defensa Nacional, ya que en sus instalaciones se encuentran los sistemas de armas más avanzados de nuestro país. Aquí el desafío para hombres y mujeres es uno sólo: ser eficientes.

La ciudad de Iquique está a 35 kilómetros de la base y su personal diariamente concurre a su lugar de trabajo con entusiasmo y orgullo pues saben que se enfrentan a la delicada tarea de dominar herramientas tecnológicas de primera línea, que requiere de un supremo esfuerzo emocional e intelectual.

Esta Brigada es un crisol de especialidades que combina los Grupos de

Aviación N°1, N°2 y N°3; el Grupo de Defensa Antiaérea N° 24; el Grupo de Telecomunicación y Detección N° 34, además del Ala Base N° 4.

Comando Conjunto Norte

Una de las peculiaridades de esta Brigada es que el Comandante en Jefe de la Brigada, General de Brigada Aérea (A) César Mac-Namara Manríquez, es también el Comandante del Comando Conjunto Norte. Esto ha obligado a variar la forma de operación en la que estaban insertos, con el fin de permitir un mejor grado de interoperación con las otras Fuerzas Armadas dispuestas en esta zona del país.

El Comando Conjunto Norte tiene importantes responsabilidades, entre ellas, la de elaborar la planificación del teatro de operaciones, desarrollar la doctrina del mismo, el entrenamiento de las fuerzas y la conducción de algunos proyectos en perfecta coor-

dinación con las otras instituciones a cargo de la defensa nacional. Este importante rol está respaldado por un Estado Mayor Conjunto, formado por diversos oficiales, cuya labor fundamental está orientada a perfeccionar la capacidad de disuasión, centrada en el entrenamiento de las fuerzas.

Uno de los temas que los mantuvo ocupados este año fue la realización de un plan de reacción ante catástrofes diseñado especialmente para la región, que se priorizó a raíz del terremoto de febrero. Esto ha obligado a establecer una estrecha relación entre el equipo de planificación FACH y la comunidad, además de redes con empresas privadas, el gobierno regional, seremis, bomberos, municipalidades, y la Oficina Nacional de Emergencia, entre otros. El Comandante del Ala Base N° 4, Coronel de Aviación (A) Maximiliano Larraechea está seguro de que la comunidad de Iquique valora el trabajo que las Fuerzas Armadas y en especial la FACH está desarrollando, especialmente después de la ca-



Un F-16 Block 50 se apronta a la maniobra de reabastecimiento en el aire sobre el desierto nortino.



Los Bell-412 han aumentado las capacidades de apoyo a la ciudadanía.



Uno de los aviones A-29 "Súper Tucano" sobrevuela el borde costero de Iquique.

tástrofe del 27 de febrero. Afirmó que "nuestra relación con la comunidad es significativa e importante".

Una Brigada líder en gestión eficaz

La evolución de la Brigada ha estado concentrada principalmente en la especialización de su personal junto con recibir a la totalidad del nuevo material, un óptimo alistamiento operacional y consolidar el equipamiento de mantención y apoyo del sistema F-16. La instrucción del personal ha tenido que ir incrementándose con miras a especializarse en nuevas áreas. Esto ha sido todo un desafío tanto desde el punto de vista tecnológico, como en la entrega de conocimientos, debido a

la rápida evolución de los sistemas: de una Fuerza Aérea análoga a una digital.

Las constantes transformaciones y avances tecnológicos exigen que el personal esté en permanente capacitación; pero además se requiere que la forma de organización también cambie y se adapte para enfrentar el mantenimiento de los aviones. Se ha pasado de un sistema general donde un especialista de un área veía diferentes tipos de aviones a un sistema más específico, donde un profesional se enfoca sólo en un determinado material, esquema que permite mejorar la eficacia de las tareas. Hoy esta Brigada es líder en este aspecto y ha obtenido muy buenos resultados y una gran evolución en la gestión

e innovación de calidad total, que ya se ha establecido como un sello permanente.

Casi nueve décadas formando pilotos

Esta Brigada acoge a uno de los cuerpos más legendarios de la aviación de nuestro país: el Grupo de Aviación N°1, pilar fundamental para los pilotos de combate que desde la segunda década del siglo pasado se han formado en sus filas.

En la actualidad, esta Unidad posee los materiales A-36 y A-29 Súper Tucano, que son utilizados por instructores y alumnos diariamente en los cielos de la pampa, escenario privilegiado para formar a los mejores pilotos.

Múltiples roles y una tarea en particular

Otro integrante de la brigada más septentrional de Chile es el Grupo de Aviación N° 2, cuya fortaleza es precisamente la gran cantidad de roles que cumple en distintas misiones y lugares, que la transforman en una de las unidades más flexibles de la Institución. Para ello cuenta con una impresionante amalgama de material de vuelo que incluye helicópteros, aviones de transporte mediano Casa 212 y PA-28 Dakota, que le permite cumplir desde misiones de rescate hasta la infiltración de fuerzas especiales, pasando por aterrizajes en pistas cortas y operaciones de altura. Su unidad táctica de fuerzas especiales además de estar integrada a las maniobras de entrenamiento de guerra, presta servicios en labores de rescate, pues cuenta permanentemente con personal de alerta entrenado para estas tareas, con comandos, pilotos y tripulantes.

El Grupo de Aviación N°2 tiene una misión única dentro de la FACH: la de reconocimiento electrónico. Ésta con-

siste en captar y grabar señales de emisiones de comunicaciones de radares, para su posterior uso y análisis, según explica su Comandante, Comandante de Grupo (A) Fernando Silva.

Debido a que en este lugar se concentra la mayor cantidad de helicópteros Bell 412 EP, se decidió instalar en la unidad un simulador de vuelo para dicho modelo.

Tecnología de punta

El Grupo de Aviación N° 3 destaca por su potencial y fuerza en el material de vuelo con tecnologías de avanzada. En los últimos años ha experimentado un verdadero "salto tecnológico" que le ha permitido aumentar sus capacidades. Tal



Avión subsónico A-36 Halcón para la especialización de los pilotos de combate.

como explica el Comandante de Grupo (A) José Nogueira, su potencial también se ha incrementado gracias a que cuenta con un personal de excelencia, que ha sido seleccionado cuidadosamente al interior de toda la Fuerza Aérea.

La combinación del equipo humano, el material de vuelo y el oportuno apoyo logístico han hecho la diferencia. Este Grupo de Aviación está preparado para realizar todas las misiones que le asigna el mando y hacerlo en muy buena forma.

Hombres y máquinas trabajan en conjunto con estándares de máxima calidad con la finalidad de cumplir su misión que es proveer la defensa aérea.

En el caso del Grupo Defensa Antiaérea N° 24, poseedores del material Mygal y Vulcan, desarrolla tareas específicas de Defensa Antiaérea y entrenamiento de Soldados Conscriptos y Soldados Profesionales, estos últimos pertenecientes a un programa de Gobierno en pos de ayuda y profesionalización de la ciudadanía.

Igualmente el Grupo de Telecomunicaciones y Detección N° 34, tripula, opera y mantiene todos los sistemas de mando



Entrenamiento de Soldados Profesionales en plena pampa.

y control de la Brigada, destacando en ello, el mantenimiento y operación de los sistemas de detección, y en especial, el diseño, mantención y operación de los sistemas informáticos, siendo una fortaleza de esta Unidad la capacidad de desarrollo informático, la cual ha permitido la puesta en servicio de variados programas computacionales que contribuyen a la gestión de innovación y control.

Futuros proyectos

Uno de los grandes proyectos es seguir profundizando en la gestión e innovación de calidad total. "Queremos poder canalizar las inquietudes del personal a través de este sistema implementado que se compone de elementos tanto tecnológicos, a través de páginas web con sugerencias electrónicas como también de grupos de calidad conformado por Oficiales y especialistas de la Brigada y trabajo que abordan las dificultades específicas para solucionarlas con ideas muy innovadoras", afirmó el General Mac-Namara. Aseguró que es un sistema sólido e internalizado a la organización, que permite encontrar soluciones a los diferentes problemas, resolver los procesos de manera más científica y estructurada, con respuestas más estudiadas.

Otro proyecto es el control del sistema



Simulador de vuelo para el entrenamiento de pilotos.

de combustible de la Brigada. La idea es darle un carácter totalmente autónomo, que pueda ser controlado y administrado automáticamente y en tiempo real a distancia. Esto permitirá manejarlo sin necesidad de que vayan los operadores a los mismos estanques, por medio de tecnología y sistemas computacionales.

Además esperan instalar diferentes y nuevos tipos de simuladores para distintos tipos de sistemas de armas. Así podrán contar con un material que permitirá entregar un mejor entrenamiento a los pilotos, mucho más preciso y dedicado. La idea es dotar de simuladores a la mayor

cantidad de material de vuelo dentro de la Brigada. De esta forma se transformará en un verdadero polo de entrenamientos, donde podrán acudir pilotos de otras Brigadas y eventualmente de otras ramas de las Fuerzas Armadas.

Para el General Mac-Namara la principal fortaleza de la FACH, está en su personal y no en los aviones, hangares ni edificios. Según afirmó, para poder efectuar la misión de su Brigada y en general de la FACH, "la clave está en contar con gente de excelente calidad, muy motivada y profesional en su trabajo, desde los Oficiales a los Soldados Conscriptos", concluyó.



Integrantes del Grupo de Defensa Antiaérea N°24.

Vª Brigada Aérea

Poderosa base en



el desierto

En Cerro Moreno se forja en plenitud el concepto de “Familia Aérea”. Junto a las operaciones de los modernos F-16, desarrollan sus vidas los integrantes de la Unidad, esposas e hijos.



Veinticinco kilómetros al norte de Antofagasta se encuentra la Base Aérea Cerro Moreno, el gran hogar de generaciones de aviadores y sus familias, donde cientos de niños han crecido, jugado y estudiado. No en vano una Presidenta de la República y el actual Comandante en Jefe fueron alumnos del colegio allí emplazado.

En 56 años de existencia, esta Base ha sabido conjugar a la perfección los conceptos de "Poder" y "Familia Aérea". El Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Manuel Quiñones Sigala, afirma que tener al personal junto a los aviones "permite reaccionar en menor tiempo, lo que le da una característica y una potencialidad especial a esta Unidad, ya que las aeronaves están a minutos de los oficiales y los comandantes pueden tomar las decisiones necesarias, independiente de las comunicaciones o la lejanía".

Su potencial operativo destaca, sobre todo hoy, cuando la Fuerza Aérea cum-



Aviones F-16 MLU carretean por la losa previo al despegue.



Los aviones CASA-212 potencian las operaciones de transporte y de entrenamiento.

ple 80 años y espera la llegada de los últimos F-16 adquiridos a Holanda. "Su llegada completa un círculo, dejándonos en un nivel para el que esta base se ha ido preparando a lo largo de toda su historia. Cuando decimos que estamos preparados, significa que hemos alcanzado un nivel de profesionalismo, capacitación y equipamiento que nos convierte en una de las bases aéreas más importantes de Sudamérica", manifiesta orgulloso el Alto Oficial.

Su sólida infraestructura, así como la lejanía de la ciudad le da a esta Unidad una mística diferente. "El espíritu de trabajo es bien especial porque las familias viven acá. La gen-

te no recorre grandes distancias para llegar al trabajo, tienen más tiempo y de a poco le van tomando cariño a esta tierra desértica", afirmó el Coronel de Aviación (A) Luis Acuña, Comandante del Ala Base N° 1. Y si bien reconoce que en un principio es complicado para los recién llegados, "al poco tiempo las familias se empiezan a acostumbrar a la tranquilidad, a la seguridad para los niños. Además, tenemos satisfechos todos los principales servicios", recalcó.

Pero esta lejanía física no redundará en un distanciamiento con la comunidad, por el contrario. "El norte de Chile se siente muy identificado con la Fuerza Aérea y con el desarrollo de la aviación en general", señaló el General Quiñones, junto con destacar que en un día de puertas abiertas pueden llegar hasta 40 mil visitantes a Cerro Moreno. La ciudadanía se siente identificada con este puño de acero, por lo tanto estos 80 años son significativos no sólo para la Vª Brigada sino para Antofagasta".

Grupo de Aviación N°8

Versatilidad. Esa es la palabra que mejor describe al Grupo de Aviación N° 8. Sí, porque esta unidad es la única que conjuga bajo un mismo techo las tres áreas del vuelo: combate, helicóptero y transporte.

Para el Comandante de la Unidad, Comandante de Grupo (A) Aldo Carbone, esa característica genera en el personal del Grupo “una visión más amplia del espectro de misiones que desempeña la FACH. Los pilotos de combate se interiorizan de las situaciones que afectan a los pilotos de helicóptero o de transporte, de los comandos y viceversa”. En ese sentido, señala, este conocimiento permite una gran integración que finalmente los lleva a una sinergia para enfrentar en mejor forma y con mayor efectividad misiones simultáneas.

El apoyo a la comunidad también es clave para el Grupo N° 8. Evacuaciones aeromédicas, rescates, ayuda en sectores aislados son parte de las tareas habituales que cumple la unidad y que le permiten estar más cerca de la ciudadanía. Es el caso del apoyo prestado tras el terremoto, donde medios, tanto humanos como materiales de esta unidad operaron, durante cerca de dos meses en Concepción y en Santiago.

Por lo pronto, el grupo continúa trabajando en la consolidación final del F-16, a la espera de convertirse en el mediano plazo, en la escuela de pilotos de este material. En paralelo, con la llegada de tres nuevos helicópteros Bell-412, incrementarán el nivel de entrenamiento así como las capacidades en apoyo a las operaciones de combate y frente a catástrofes. Asimismo, se está potenciando el material Casa 212, lo que va de la mano con el incremento en el entrenamiento de la UTAFE que este año participó de manera exitosa en el Ejercicio Angel Thunder.

Grupo de Aviación N° 7

La bandera de Chile pende solitaria desde el techo del hangar del Grupo de Aviación N° 7. El otrora refugio de los F-5 Tigre III luce actualmente vacío, a la espera del F-16, nuevo material de vuelo que llegará a esta Unidad, por lo que su personal, que hoy en día no supera las diez personas, alista todo para ese día.

“Nuestra preparación está enfocada en que al día siguiente del arribo de los aviones, estemos listos para volar”, confidencia el Comandante de la Unidad, Comandante de Grupo (A) Alex Voigt. Y para lograrlo hay cientos de detalles que tomar en cuenta, como la reconstrucción total del edificio que alberga al Grupo, ya que tras la llegada de los F-16, éste deberá cumplir con especificaciones técnicas especiales, acordes con la nueva tecnología.



Los helicópteros de la Vª Brigada Aérea han participado este año en las misiones tras el cataclismo en la zona centro sur, emergencias en Tocopilla y también en los simulacros de terremoto y tsunami en la Región de Antofagasta.



Comandos del Grupo de Aviación N°8.

Si bien ronda un sentimiento de tristeza por la ida del antiguo material, así como por la poca gente que actualmente se desempeña en la Unidad (sus pilotos están volando en el Grupo N° 8 y el personal de apoyo al avión se va al Grupo de Mantenimiento), la motivación supera ampliamente esa sensación. “El hecho de que hayamos sido designados para recibir el nuevo material, es un tremendo desafío ya que el resultado de este trabajo va a ser obra nuestra y de nadie más”, afirma el Comandante, junto con alabar las enormes características técnicas que posee esta aeronave, como el avanzado software que incorpora.

Dentro de poco los hangares de esta Unidad volverán a vivir al vertiginoso ritmo de antaño y la Bandera de Chile ya no estará sola, sino que vigilará de cerca a los poderosos F-16.

Grupo de Defensa Antiaérea N°21

El entrenamiento en Defensa Antiaérea, la escuadrilla de protección de la fuerza y la instrucción de Soldados Conscriptos son las tres áreas que ocupan el diario vivir del Grupo de Defensa Antiaérea N° 21.

La cantidad de material existente en la unidad, así como de oficiales y personal que ahí se desempeña la hacen ser, tal vez, la más poderosa de la especialidad en la FACH. Un grupo que está en constante crecimiento lo que tiene a sus integrantes con un alto espíritu y motivación. “Ellos ven que las ideas que surgen se van materializando, por lo que hay un gran compromiso por la misión”, señala el Comandante del Grupo N° 21, Comandante de Grupo (DA) Héctor Puebla, junto con destacar la gran responsabilidad existente al formar parte de la Brigada que próximamente tendrá el mayor número de aviones de combate de primera línea. Todo sin dejar de lado la protección de la fuerza, que absorbe cerca del 80% de las actividades.

Los Soldados Conscriptos, en tanto, junto a su instrucción militar tienen una gran oportunidad para terminar sus estudios o lograr una capacitación laboral. Gracias a los esfuerzos que efectúa el grupo, muchos de ellos han encontrado trabajo una vez licenciados. A esto se suma la real preocupación existente por estos jóvenes que voluntariamente participan de este proceso, es así que sus padres están en contacto permanente con oficiales e instructores para conocer en detalle la evolución de sus hijos.



La avenida principal de la Base lleva el nombre del Teniente John Wall Holcomb, fallecido el 3 de septiembre de 1957, en un acto heroico al intentar rescatar de las llamas al mecánico Cabo Domingo García, también víctima del accidente al aterrizar de emergencia en el avión B-26 que tripulaban.



Carro autopulsado M-163 Vulcan del Grupo de Defensa Antiaérea N°21.

Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°31

El vertiginoso ritmo al que avanza el Poder Aéreo trae consigo importantes desafíos para los Grupos de Telecomunicaciones y Detección. Es el caso del Grupo N° 31 que con la llegada del nuevo material aéreo está trabajando intensamente para tener un gran sistema de respaldo de comunicaciones, de radares, de especialistas en guerra electrónica y GCI para que pilotos y quienes realizan apoyo puedan entrenarse.

Además, la llegada de los F-16 ha implicado la construcción de nuevas instalaciones y la implementación de simuladores tanto de entrenamiento de pilotos como para el mantenimiento de las aeronaves. Para que todo esto pueda funcionar todo requiere conectividad, procesos de información, tecnologías de información y comunicación (TIC). Es aquí donde está el Grupo de



Soldados Conscriptos reciben instrucción militar en el Grupo de Defensa Antiaérea N°21.

Telecomunicaciones y Detección N°31

Junto con lo anterior, también se ha

preocupado del trabajo administrativo y la vida diaria. Es así que hoy en Cerro Moreno hay fibra óptica, Internet banda ancha en las casas y el colegio.

II^a Brigada Aérea

Autonomía

An aerial photograph of a military aircraft, likely a transport plane, flying over a city. The aircraft is grey and has a Chilean flag and the Air Force of Chile emblem on its side. The text 'sin límites' is overlaid in blue on the left side of the image.

sin límites

La Misión de la II^a Brigada Aérea traspasa su zona jurisdiccional, aspecto evidenciado en el apoyo brindado por esta Unidad luego del pasado terremoto y posterior tsunami que asolara la zona centro sur de nuestro país o en el permanente traslado de autoridades nacionales, encabezadas por el Presidente de la República.

Un ruido ensordecedor acompaña el amanecer en la Base Aérea de Pudahuel. Los medios aéreos de la II^a Brigada Aérea, junto con aeronaves extranjeras y de otras ramas de la Defensa, se alistan para sus despegues con toneladas de ayuda humanitaria rumbo a Talca y Concepción, zonas afectadas luego del terremoto de febrero pasado, constituyendo el tercer Puente Aéreo de nuestra historia.

Ardua tarea que día a día se repitió durante varias semanas y en la que tuvieron un papel preponderante los cerca de 1.300 funcionarios que integran esta Unidad de la Fuerza Aérea de Chile, quienes con dedicación y profesionalismo sortearon exitosamente la emergencia post-terremoto, cumpliendo en forma oportuna con cada uno de los desafíos impuestos y sin ningún tipo de incidentes.

Los miles de pasajeros y toneladas de ayuda humanitaria trasladadas hasta las zonas afectadas son una muestra de las capacidades del personal y material aéreo con que cuentan los Grupos de Aviación que integran la II^a Brigada Aérea, los que pocas horas después de ocurrida la tragedia se desplegaron sin pausa hasta la zona sur de Chile.

Pulmones de la Brigada

El Grupo de Aviación N° 9 es parte fundamental de la II^a Brigada Aérea, ya que en esta Unidad se encuentra la Escuela de Helicópteros de la Fuerza Aérea, lugar donde se forman los helicoptristas de la Institución y, también, se brinda el entrenamiento necesario a los pilotos y tripulantes que participan de la Misión de Paz en Haití.

Sumado a lo anterior, tiene una activa participación en la búsqueda y rescate de personas y aeronaves accidentadas, además de trasladar – en caso de requerirse – autoridades nacionales y extranjeras a diferentes localidades del país.

A su vez, el Grupo de Aviación N° 10, brinda el soporte logístico a la Institución, trasladando personal y carga no sólo a cualquier punto del país, incluyendo la Antártica e Isla de Pascua, sino que también al extranjero, como por ejemplo el apoyo brindado por esta Unidad a los damnificados del terremoto en Haití, el traslado a nuestro país de la víctimas del accidente carretero ocurrido en territorio boliviano o el rescate de los chilenos aislados en Machu Picchu, episodios que acontecieron durante este verano.

El Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales, asentado en la



El avión multipropósito Boeing 767, de gran autonomía de vuelo, que cumple misiones que van desde las giras presidenciales hasta el transporte de tropas.



Los helicoptristas de la Institución se especializan en el Grupo de Aviación N°9.



Uno de los helicópteros UH-1H del Grupo de Aviación N°9 se aproxima a la losa de la Base Aérea Pudahuel donde se observa parte de los hangares y otras aeronaves de la IIª Brigada Aérea.

ciudad de Quintero, es una Unidad referente dentro de esta Brigada ya que concentra gran parte de los medios de Defensa Aérea y Fuerzas Especiales de la Institución, además de disponer de la mayoría de los Comandos de Aviación.

reactivación del Ala Base N° 2, lo que ha significado la construcción de nuevos edificios para albergarlos.

En tanto, la IIª Brigada Aérea está siendo

utilizada como Unidad piloto para la implementación de una serie de normas ISO 9000 en materias de Mantenimiento, además de la habilitación de un Centro de Instrucción para el Personal.

Un paso adelante

Desde el punto de vista de su capacidad aérea, la IIª Brigada ha experimentado sustanciales cambios e incorporaciones. La llegada del avión de transporte estratégico Boeing 767, permitió aumentar las capacidades de transporte de pasajeros de la Institución. La aeronave además es usada como avión presidencial, en la medida de las necesidades que pueda presentar la autoridad. El año pasado, también, arribaron el primero de tres Boeing KC-135 y los helicópteros Bell 412, materiales que vienen a renovar la flota de transporte de la FACH.

También destaca la reestructuración de sus instalaciones, luego de la llegada del Grupo de Aviación N° 9 o de la



El Boeing 737 es el genuino “avión presidencial”, que es ocupado en giras de mediano alcance y vuelos de régimen.



Helicóptero “Black Hawk”, de gran desempeño en las operaciones efectuadas tras el terremoto y tsunami de febrero último en la zona centro sur.

Próximos desafíos

En el corto plazo, la IIª Brigada Aérea enfrentará una serie de desafíos con miras a continuar afrontando en óptima forma las necesidades y requerimientos tanto institucionales como del país.

Esta Unidad, a través de la Base Aérea de Pudahuel, pretende consolidar su infraestructura, al mantenerse esta Unidad en condiciones muy similares desde la década del 80. En este sentido, la organización ha ido creciendo lentamente, pero nunca al ritmo como las necesidades que se han generado, estableciéndose un importante desafío desde ese punto de vista.

En el área de Personal se visualiza la pronta llegada del Personal del Cuadro Permanente Femenino, a principios de 2011, lo que demandará realizar una serie de



El primero de los tres KC-135E “Stratotanker” adquiridos por la FACH llegó al país en febrero de este año, aumentando las capacidades de desplazamiento y transporte institucional. En la foto despliega su lanza telescópica con la que suministra combustible a aeronaves en vuelo.

reordenamientos internos, a fin de obtener el máximo rendimiento por parte de ellas.

Desde el punto de vista operativo, se tiene prevista la llegada de otro grupo de helicópteros Bell 412, además del arribo del resto de los aviones KC-135E. A su vez, se dio inicio a un proyecto que tiene por objeto modificar la aviónica de los Hércules C-130, proceso de reacondicionamiento con el cual se espera habilitar con estas nuevas capacidades a los dos C-130 H, a mediados de julio de 2011.

El Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales, por su parte, se encuentra en un proceso de readecuación, con el propósito de actualizar sus sistemas y equipos. Junto con ello, está la construcción de la pista de Quintero, instalación que involucrará importantes desafíos operativos.



El KC-135E también tiene capacidad para transportar hasta 40 toneladas de carga.

Breve reseña histórica

Con fecha 21 de abril de 1980 fue creada la IIª Brigada Aérea como una Unidad operativa ejecutiva mayor, con jurisdicción sobre el territorio nacional, comprendida entre los paralelos 29º 10´ Sur y 37º 30´ Sur, siendo su primer Comandante en Jefe, el General de Brigada Aérea (A) Guillermo Sandoval Velásquez.

En ese entonces, el Mando Institucional, consideró de vital importancia la racionalización de la estructura orgánica operativa de la Fuerza Aérea, con el propósito de eliminar niveles de decisión que alargaban innecesariamente su línea de mando.

Durante sus años de existencia, la IIª Brigada Aérea ha contado con diversos grupos operativos y de apoyo con diferentes materiales de vuelo; destacándose por su importante rol en el transporte aéreo estratégico y táctico; en la materialización de toda la información de cartografía aérea para la nación; en la ejecución de operaciones S.A.R. y de ayuda a la comunidad y en la divulgación de las actividades aéreas, creando una conciencia aérea nacional al instruir y entrenar al personal, en las actividades de defensa antiaéreas y fuerzas especiales.

En la actualidad el Comandante en Jefe de la IIª Brigada es el General de Brigada Aérea (A) Carlos Bertens Uthemann.

Unidades que congrega la IIª Brigada Aérea

Grupo de Aviación N° 9
Grupo de Aviación N° 10
Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales
Grupo de Telecomunicaciones y Detección N° 32
Ala Base N° 2
Agrupación Base Aérea Colina



III^a Brigada Aérea

Uniendo los territorios aislados

Asentada en la ciudad de Puerto Montt, esta Unidad cumple un rol de apoyo a la comunidad, sumado a la instrucción de vuelo por instrumento de los futuros pilotos de la Fuerza Aérea de Chile.





La ayuda a la comunidad se ve reflejada en gran parte de las acciones que realiza la Brigada.



Helicópteros UH-1H se internan en el agreste paisaje sureño.

Por más de ocho décadas, la Fuerza Aérea de Chile ha estado presente en tierras sureñas, desafiando en cada vuelo los embates de la naturaleza, en rutas caracterizadas por constantes lluvias, vientos y temperaturas muy bajas. Nuestras tripulaciones llegan a lugares tan recónditos, donde en ocasiones los niños no conocen los autos, pero sí los aviones y helicópteros. La III^a Brigada Aérea, con asiento en la Base Aérea “El Tepual” en Puerto Montt, cumple un rol primordial de ayuda a la comunidad, pero a su vez es para la Institución una de las Unidades más significativas, ya que en ella se realiza el curso de vuelo por instrumentos, instruyendo a los futuros pilotos de guerra de la FACH.

En los años 20, uno de los anhelos de la época y de los amantes de la aviación era poder enlazar el centro de Chile con el extremo sur del país. El 27 de julio de 1927 se crea la Escuadrilla de Anfibios N°1, lo que hoy conocemos como Grupo de Aviación N°5, en la Base Aérea

“Chamiza”. En este lugar la Fuerza Aérea comenzó a escribir su historia y con antiguas aeronaves como los Vickers Vedette y los Gipsy Moth, Nardi FN 305, entre otros, iniciaron los primeros vuelos de reconocimiento en las zonas de su jurisdicción en la X^a, XI^a y XII^a región.

En esos años y producto de las características de la zona, cada vuelo era una aventura y un desafío sin precedentes. Durante las décadas del 30 hasta el 60, los avezados aviadores fueron capaces de establecer decenas de pistas y conectar vía radial zonas alejadas como Puerto Aysén, Cerro Castillo, Cochamó y otras. Hoy las condiciones climáticas son las mismas, pero el escenario en el cual se mueve la aviación nacional es diferente, mucho más avanzado y preparado.

De “Chamiza” a “El Tepual”

Cientos son las historias, recuerdos y anécdotas que dieron vida por más

de 30 años a la Base Aérea la “Chamiza”. “Recuerdo que un helicóptero Sikorsky vino a buscar a mi abuela, que estaba muy enferma. Mi familia salió con sábanas a hacer señas para captar la atención de la aeronave”, dice Rigoberto Soto, quien vivía al lado de la base y que en esa época no tenía más de diez años. Hasta hoy, este hombre es un agradecido de la labor que la Institución cumple en esas regiones y son muchos los testimonios que se asemejan a éste y los recuerdos con cariño del paso de la Fuerza Aérea por ese lugar.

La aviación nacional continuaba avanzando y es así como se comienza a construir a fines de los 50 el aeropuerto el “Tepual”. La FACH decide mudarse a un costado de éste y así consolidarse como Unidad modernizando sus condiciones para operar.

En la actualidad existe un monolito en el sector la Chamiza en honor a la Unidad Institucional y cada año se realiza una ceremonia para conmemorar un

nuevo aniversario de la creación de ésta con la Escuadrilla Anfibios.

Uno de los hitos importantes de esta brigada y que remeció todo este proceso de cambio fue el terremoto del año 1960. Tal como ocurrió en el pasado sismo del 27 de febrero, la IIIª Brigada Aérea adquirió un rol primordial y se encargó de las coordinaciones de las operaciones de ayuda y rescate de los damnificados, demostrando de esa forma, toda su preparación y compromiso con el país.

Calor sureño

El ambiente de camaradería que se percibe en esta sureña Unidad es especial. La mayoría, por no decir casi todos, están felices y satisfechos con la labor que cumplen en Puerto Montt. “Me encanta trabajar aquí”. “Llegué por dos años y llevo más de 20”. “Me enamoré de la zona y espero terminar mis días aquí”, son sólo alguno de los testimonios que entrega el Personal que trabaja en la Brigada. A diferencia de Santiago, por ejemplo, en provincia se puede llevar una vida más familiar y



Una de las características que poseen los aviones Twin Otter es la de aterrizar en lugares complejos y de difícil acceso.

tranquila, explican. En la actualidad la dotación en ese lugar supera las 700 personas.

La brigada está compuesta por distintas Unidades y una de ellas es el Grupo de Aviación N° 5, que cumple un rol importantísimo en ese lugar. Desde sus comienzos ha contribuido y apoyado a lograr el objetivo de conectar Chile, especialmente en

las zonas cordilleranas que tienen difícil acceso.

“Dadas las condiciones geográficas de esta región es difícil poder llegar vía terrestre a todos lados, por eso el medio aéreo es fundamental. Por ejemplo, hay lugares como Valle el frío o Paso el León que son aislados y prácticamente la única forma rápida y efectiva de llegar es

Los aviones Cessna CJ-1 cumplen un importante rol de apoyo en la Escuela de Vuelos por instrumentos.





Base Aérea Balmaceda

La III^a Brigada Aérea apoya sus operaciones y su logística en la zona a través de la Base “Balmaceda”. En ella un reducido, pero significativo grupo de personal institucional les brinda todo el soporte y además marca presencia en la región. Es un punto base de comunicación con las otras ramas de las Fuerzas Armadas del lugar y con localidades como Coyhaique.

la aeronave. Si estas personas se transportaran por tierra, tendrían que hacerlo a lomo de caballo y se demorarían días en llegar a su destino”, explica el Comandante en Jefe de la III^a Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Leopoldo Moya Navarro.

En Puerto Montt, la Fuerza Aérea estrecha diariamente los lazos con la comunidad, pero es aquí también donde los pilotos se preparan para operar en cualquier región del país. Para el General Moya una de las tareas diferenciadoras con el resto de las Unidades es que “aquí tenemos la

escuela de vuelos por instrumentos y la escuela táctica que forma a los pilotos de transporte de la Institución”. El hecho de que todos los aviadores rama aire pasen por “El Tepual” es una gran responsabilidad y orgullo para la Brigada.

El Grupo de Telecomunicaciones y Detección N^o 35 también está asentado en esta región y son ellos los que se encargan de conectar y equipar todos los sistemas de comunicaciones de la Brigada. Sumado a enlazar por las diferentes vías las ciudades y poblados aislados que comprenden la jurisdicción de esta Unidad. “Aquí

he podido desarrollar a cabalidad mi especialidad, llevo más de 20 años en Puerto Montt y he estado presente en diferentes operaciones como Campos de Hielo o Aysen”, señala el Sargento 2^o Gastón Salinas.

Los soldados conscriptos que optan por efectuar su Servicio Militar en la Fuerza Aérea de Chile y en la ciudad de Puerto Montt, llegan a la Escuadrilla de Seguridad Base N^o 25. Esta Unidad tiene como objetivo realizarles la instrucción militar correspondiente y a su vez instruir al Personal del Cuadro Permanente que se desempeña en labores de defensa de base. “El año pasado pudimos ver que de los soldados que estuvieron con nosotros, más del 90% quería seguir formando parte de la Institución”, dice el Comandante de la Escuadrilla, Capitán de Bandada (DA) Juan Guajardo. Esto refleja el profesionalismo y el buen trabajo entregado por parte del personal FACH y a su vez el cariño que siente la ciudadanía hacia el azul aéreo.

Dentro de la Brigada también se encuentran el Grupo de Base Aérea, que abarca las áreas de transporte, sastrería, peluquería, entre otras. Asimismo el Grupo de Abastecimiento y Mantenimiento, la Escuadrilla de Instrucción, sumado a Bienestar Social y Sanidad. En tanto, la Comandancia



Soldados conscriptos reciben las primeras instrucciones al arribar a la Base Aérea “El Tepual”.



Los helicópteros UH-1H tienen la particularidad de poder llegar a lugares aislados, conectando localidades muchas veces desconocidas por la población.

está conformada por el Estado Mayor de ésta, la Dirección de Operaciones, Inteligencia, SAE, Finanzas, Personal, Logística, Registratura y Guarnicional.

En el mes de mayo viajaron hasta Puerto Montt para la última reunión de planificaciones y coordinación. La brigada se está preparando para esta

nueva tarea y todo el personal que pertenece a ella espera con ansias recibir a sus camaradas extranjeros y poder intercambiar experiencias.

“Cooperación I”

Una de las grandes tareas y desafíos para la IIIª Brigada Aérea este año es la realización del Ejercicio “Cooperación I”, que comprende la simulación de una catástrofe natural. En esta actividad participarán los países miembros del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA). En total son más de 13 países los que han acudido a Chile en varias ocasiones para ultimar detalles de la participación de cada uno en octubre próximo.

La preparación y la constante planificación es algo habitual en los pilotos que vuelan las desafiantes rutas sureñas.



IV^a Brigada Aérea

Rutas de frío, viento y nieve

Desde Campos de Hielo Sur hasta la Antártica, hombres y máquinas enfrentan las más adversas condiciones climáticas para ejercer soberanía en la región más austral del mundo.







Avión Twin Otter del Grupo de Aviación N°6, el “especialista” en evacuaciones aeromédicas y transporte bajo difíciles condiciones climáticas y que también ha operado en la Antártica.

El gélido viento que cala los huesos en la Base Aérea “Chabunco”, característico de la Patagonia chilena, es el principal protagonista de las operaciones aéreas y terrestres efectuadas

en esta lejana Base de la Fuerza Aérea de Chile.

Con cerca de un millar de funcionarios, entre Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Civiles, la IVª Brigada Aérea presenta la jurisdicción más

grande de toda la Fuerza Aérea, desde Campos de Hielo sur hasta el Polo Sur, combinando el combate, la ayuda a la comunidad y la soberanía.

“El entorno condiciona a la persona”, dice el Comandante en Jefe de la IVª



Observadores Terrestres del Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33.



Conscriptos de la Escuadrilla de Seguridad de Base N° 23 aprenden Inglés.



Aeronave Twin Otter de la IVª Brigada Aérea operando en la Región de Aysén.

Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Juan Soto Palomino al referirse a la personalidad de nuestros camaradas australes. “La temperatura, el frío, el viento, el hecho de que deban trabajar en condiciones extremas hace que la gente se entregue por entero, no sólo a hacer su tarea, sino que a preocuparse por el entorno. Eso hace que sean muy integrados entre sí y que entiendan que uno depende del otro y que todos tienen mucho que aportar para cumplir la misión”. Y lo ejemplifica al contar sobre la construcción de la nueva sala de embarque de la Brigada: “No se usó ningún técnico, todos fueron personas de las diferentes unidades y de diversas especialidades que fueron cedidas. Y ese es sólo un ejemplo, también se modificaron las cabañas de San Juan, se renovaron los baños esperando la llegada de la mujer, etc. Todo este trabajo efectuado por nuestro propio personal”, manifestó orgulloso.

En lo netamente profesional, el General Soto Palomino señala que con la llegada de los F-5 Tigre III, ahora pueden “realizar operaciones de combate que hasta hace un tiempo no podíamos, en conjunto con lo que es apoyo al

combate y operaciones terrestres”, lo que se combina además con las actividades hacia la comunidad, trasladando autoridades y colaborando con proyectos científicos. En tanto, a través del Comando Conjunto Austral, que actualmente es dirigido por la FACH, se mantienen en constante entrenamiento, en conjunto con las otras ramas de la Defensa, para actuar en caso de catástrofe o situaciones de emergencia.

La Antártica es otra de las preocupaciones de esta Brigada. La Base Aérea “Presidente

Eduardo Frei Montalva”, puerta de entrada a este inmenso continente permite, con aviones Twin Otter y helicópteros Bell 412, programar exploraciones, apoyando la investigación científica. Asimismo, este material permite actuar ante una emergencia, trasladando a los afectados hacia el hospital de Base Frei y, si la urgencia

lo amerita, hacia Punta Arenas. Todo lo anterior, junto a la presencia permanente de familias chilenas que viven en Villa Las Estrellas, permite fortalecer los derechos antárticos chilenos.

Grupo de Aviación N° 12

Desde el desierto más árido del mundo, los F-5 Tigre III llegaron para quedarse. Desde el arribo, en marzo, de estos aviones de primera línea, el Grupo de Aviación N° 12, hogar de los A-37 Dragonfly por 33 años, alcanzó un alto nivel de modernización.

Así, recibió a pilotos y especialistas que se trasladaron desde Antofagasta siguiendo sus aviones. Las altas temperaturas del norte y los áridos paisajes quedaron en el pasado siendo recibidos por el intenso frío de Magallanes. “El clima nos juega en contra en algunas situaciones”, comenta uno de los Clase. Además, debido a que sus trabajos se realizan al aire libre, deben utilizar trajes especiales para soportar la sensación térmica que a veces alcanza los -15°C.



Comandos del Grupo de Aviación N° 6 en un ejercicio de rescate en las gélidas aguas del Estrecho de Magallanes.



Los F-5 Tigre III llegaron a la Base Aérea “Chabunco” el 18 de marzo último trasladados desde la Base “Cerro Moreno” de la Vª Brigada Aérea, para reemplazar a los A-37 Dragonfly dados de baja.

Quienes recibieron las aeronaves debieron prepararse para un material más avanzado y una terminología diferente. El Sargento 1º Franz Jaure lleva 15 años en el Grupo: “Como armeros no estábamos acostumbrados a tanta tecnología porque este avión cuenta con misiles y sistemas más sofisticados”, afirmó, junto con destacar la buena predisposición de aprender de sus camaradas, como la de enseñar, por parte de quienes vienen del Grupo de Aviación Nº7.

Las condiciones para volar también son diferentes. El fuerte viento muchas veces dificulta el vuelo por lo que la pericia del piloto es fundamental. El frío, en tanto, complica el aterrizaje ya que al formarse hielo en la pista, existe la posibilidad de patinar o salirse de la pista al frenar. También para los casos de eyección los pilotos usan trajes de inmersión por si caen en el agua lo que permite aumentar los tiempos para el rescate.

Como contraste, cabe señalar que los motores a reacción se comportan mejor en climas fríos.

Grupo de Aviación Nº6

A punto de cumplir 80 años (el 16 de diciembre), el Grupo de Aviación Nº 6 ha sido clave para disminuir el aislamiento de los habitantes de la Región de Magallanes.

Esta Unidad, a través de sus aviones DHC-6 Twin Otter y helicópteros Bell 412, junto con cumplir su misión primaria de apoyo al combate, brinda una importante colaboración a la comunidad y al Gobierno regional a través de las evacuaciones aeromédicas, traslado de personas y logísticos. “Se siente el cariño de la gente y sobre todo tras el apoyo prestado a Concepción tras el terremoto”, afirma el Comandante de Grupo (A) Eduardo Mosqueira, Comandante de esta Unidad. Respecto al mismo tema, el Sargento 2º Eduardo Allendes, mecánico de línea de material Twin Otter, señala que “uno sabe que al cumplir misiones de rescate está haciendo algo trascendente y la satisfacción es muy grande sobre

todo cuando se salvan vidas. Por eso siempre estamos preocupados de tener los aviones listos para salir en cualquier momento”.

Puerto Williams, Porvenir y en menor medida Puerto Natales se han visto beneficiados por esta ayuda que ha permitido unir sectores aislados y salvar innumerables vidas.

Pero más allá de lo anterior, este grupo se caracteriza por su capacidad y posibilidad de operar en Territorio Antártico. Compartir el mismo material que el Grupo de Exploración Antártica Nº 19, permite rotar las aeronaves para efectuar un mantenimiento adecuado cuando corresponda, sin disminuir los medios antárticos y al mismo tiempo permite que los pilotos vuelen en un escenario diferente al que están habituados, no sólo en la Isla Rey Jorge, sino hacia el interior, como es el caso de Patriot Hills y la base inglesa Rothera.

Grupo de Exploración Antártica Nº19

Desde 1980, el Grupo de Aviación Nº 19 apoya el trabajo de la Base Antártica Presidente Frei con aviones Twin Otter, cumpliendo misiones de exploración, transporte y apoyo de vida.

Estas acciones trascienden a la Institución, ya que sus aeronaves vuelan también para apoyar al Personal de las bases “O´Higgins” y “Arturo Prat”, del Ejército y la Armada, respectivamente, entre otras.

Asimismo, han participado en evacuaciones aeromédicas de pacientes uniformados y civiles, tanto nacionales como extranjeros que requirieron de urgente atención.

En materia de exploración antártica es destacable la participación en las operaciones “Skua” y “Polar”, que



Los helicópteros Bell 412 cumplen variadas misiones logísticas, así como de apoyo a la comunidad y evacuaciones en casos de emergencia.

permitieron ya hace más de una década que los aviones institucionales llegaran hasta el Polo Sur, un hito importante en la misión soberana en el continente blanco.

Escuadrilla de Seguridad de Base N°23

La instrucción de Soldados Conscriptos y el entrenamiento de las agrupaciones de Defensa de Base son las dos misiones que debe cumplir la Escuadrilla de Seguridad de Base N° 23.

Este año son jóvenes de Santiago y Punta Arenas los que están cumpliendo su Servicio Militar. Junto con la instrucción militar, los soldados tienen la oportunidad de realizar sus prácticas profesionales, capacitarse laboralmente y nivelar sus estudios. Con este objetivo,

existen convenios con establecimientos educacionales de la ciudad, mientras que quienes cumplen con los requisitos, pueden efectuar sus prácticas en las diferentes unidades de la Brigada.

Paralelamente se desarrollan cursos para el aprendizaje de oficios a través del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, SENCE.

Cabe destacar que cerca del 65% de los licenciados ha encontrado trabajo inmediatamente. En tanto, un alto porcentaje postula no solo a la Escuela de Especialidades, sino que a las diferentes Escuelas Matrices de las Fuerzas Armadas y de Orden.

Paralelamente, esta escuadrilla entrena a las Agrupaciones de Protección a la Fuerza, para lo cual cuentan con programas de instrucción que los capacita para defender la Base de fuerzas adversarias.

Grupo de Telecomunicaciones y Detección N° 33

Con estaciones de radar desplegadas en los lugares más recónditos de la región, el Grupo de Telecomunicaciones y Detección N° 33 efectúa la labor fundamental de materializar el sistema de mando y control de las operaciones aéreas de la IVª Brigada Aérea.

Paralelamente cumplen funciones estratégicas los Observadores Terrestres quienes se emplazan en lugares donde la intrincada geografía no permite la “visión” completa de los radares, para observar y transmitir la información pertinente.

De este modo, a través de sus capacidades, esta unidad mantiene un permanente control del espacio aéreo en el área jurisdiccional de la Brigada, transformándose con propiedad en los “ojos del mando”.



Cuna de Oficiales

El Plantel es parte de las raíces mismas de toda la aeronáutica militar chilena. Depende de la División de Educación del Comando de Personal.

La Escuela de Aviación ha logrado situarse en el curso de su historia en un primer nivel en la exigente formación de los diversos campos de la aeronáutica, teniendo como origen a la Escuela de Aeronáutica Militar creada el 11 de febrero de 1913. Desde 1944 cuando adopta el nombre de su primer director "Capitán Manuel Ávalos Prado", ha graduado a sesenta y siete promociones de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

Sus aulas, laboratorios y talleres, hoy distan mucho de ser las modestas salas de clases que sirvieron a los primeros aviadores chilenos que buscaban perfeccionar sus conocimientos, en el anhelo de superar las etapas que la tecnología les imponía e impone en exponencial y abrumador crecimiento.

Tal es el nivel alcanzado que desde el año 2009 cuenta con el respaldo de la Comisión Nacional de Acreditación, que rige por un plazo de 5 años, hasta una nueva evaluación el año 2013. Con este



La actividad deportiva es fundamental en el régimen de vida de un futuro Oficial de la Institución.

nuevo estatus se inserta con solidez en el mundo académico y formativo, con la opción de solicitar financiamiento para proyectos a través de fondos concursables del Estado, relacionados con innovación, transferencia tecnológica, investigación y desarrollo, lo cual genera especiales incentivos a la mejora de procesos y las actividades pedagógicas, de extensión e investigación.

Este año por ejemplo, un 45% de los Cadetes que ingresaron a la Escuela de Aviación, aportaron el AFI (Aporte Fiscal Indirecto) por sus altos puntajes en la Prueba de Selección Universitaria (PSU). Esta cifra revela el creciente interés de los estudiantes con buenos resultados académicos por ingresar a la Fuerza Aérea de Chile.



El AFI, entregado por el Estado, está dirigido a todas las instituciones de educación superior y desde el año 2007 incluye a las Fuerzas Armadas. Éste es un aporte concursable cuyo criterio de distribución es la matrícula de los alumnos de primer año con los mejores 27.500 puntajes en la Prueba de Selección Universitaria.

Al mando del Coronel de Aviación (A) Arturo Merino, es hoy una casa de estudios que cuenta con los mismos beneficios que las universidades estatales y privadas, disponiendo de la entrega de becas y créditos para todos los futuros postulantes interesados en seguir una carrera profesional como Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile dentro de las cinco especialidades que imparte: Piloto de Guerra, Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero en Defensa Antiaérea; Ingeniero en Telecomunicaciones e Informática; y Oficial Ingeniero en Administración.



Cadetes durante clases en el Laboratorio de Idiomas. (Foto arriba). La Banda de Guerra de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos” forma las iniciales del Plantel en el patio central del Instituto. (Foto abajo).

Escuela de Especialidades

Sustento institucional

Desde sus orígenes en 1913, el plantel ha formado a generaciones de integrantes del Cuadro Permanente, los que constituyen la sólida estructura de la Fuerza Aérea de Chile.



A

fines del presente año egresará la Bandada “Espartanos”, la primera promoción mixta de la Escuela de Especialidades, uno de los hitos más importantes del plantel formador del Cuadro Permanente de la Institución y una señal clara –de cara al Bicentenario- del fortalecimiento del principio de paridad entre hombres y mujeres y la posibilidad de participar con igualdad de oportunidades. Así en 2009 se integró a la mujer como Alumno regular del Instituto, lo que se extiende desde el reclutamiento hasta el término de los servicios.

El Plantel lleva el nombre del Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas, el primer mártir del Cuadro Permanente que tuvo la aviación militar, la cual tiene sus orígenes en 1913 cuando fue creada la Escuela Aeronáutica Militar, la que 17 años después, un 21 de marzo de 1930, bajo el gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo, pasaría a ser una rama independiente dentro de la Defensa, la Fuerza Aérea de Chile.

Ese mismo año, el Alto Mando Institucional de esta nueva rama, en un afán visionario, inicia el primer curso de “Mecánicos de Aviación”, integrado por un grupo de pioneros especialistas formados en la antigua Maestranza Central de Aviación. Posteriormente, el 16 de octubre de 1939, es creada la Escuela de Especialidades, Instituto Militar Técnico Profesional de nivel Superior, reconocido por el Ministerio de Educación y cuya misión es “Ejecutar los procesos de formación y especialización del futuro Personal del Cuadro Permanente, con el propósito de satisfacer las necesidades Institucionales”.

Hoy al mando del Coronel de Aviación (A) Jorge Uzcategui, para dar cumplimiento a esta misión, la Escuela de Especialidades imparte a sus Alumnos, durante dos años, una formación que comprende las áreas: Militar, Académica, Educación Física y Complementaria. Junto a lo anterior, dentro de su programa de estudio académico - cultural, los Alumnos tienen la posibilidad de conocer las Brigadas Aéreas, que componen la Institución a lo largo de nuestro país.



La alegría de los graduados en el Plantel. (Foto página anterior).

Rostros de mujer en medio de las Secciones de Alumnos (Foto arriba).

La marcialidad de la Escuela de Especialidades frente al Palacio de La Moneda (Foto izquierda).

Al más alto nivel

En el ejercicio de la actividad docente, la AGA gradúa oficiales en los cursos de Informaciones [orientados al nivel táctico], de Asesor de Estado Mayor y de Estado Mayor [a nivel operativo] y de Mando Superior [a nivel estratégico], entregando a los Oficiales competencias acordes con los nuevos desafíos que señala la Fuerza Aérea de Chile en los ámbitos del liderazgo y administración de los recursos humanos y materiales que posee la institución, en un ambiente globalizado, de cambios y de permanente innovación.

La AGA ha asimilado la reforma educacional de la FACH en materia de enseñanza continua y en el empleo de la tecnología para realizar el proceso educativo a distancia. Es así como en 2002 hizo suyo el concepto del e-learning, implementando Cursos de Informaciones a distancia.

En cuanto a Investigación, la AGA ha centrado su atención principalmente en el análisis detallado de los conflictos modernos, buscando así lograr y asimilar el conocimiento cabal derivado del empleo del Poder Aéreo. En el mismo sentido, la Academia imparte seminarios y conferencias a los miembros de la Fuerza Aérea, con la participación de destacadas personalidades nacionales e internacionales del mundo civil y militar.

En el área de Extensión, la Academia publica trabajos de contenido profesional, a través de las revistas Minerva y Lecturas Selectas y la reciente colección de libros denominada Obras Selectas, de la cual ya existen cinco



El Comandante en Jefe expone en la Sala Marte.





Alumnos del Curso de Estado Mayor durante una de las jornadas de "Juegos de Guerra".



Frontis y jardines del edificio ubicado en la Comuna de Las Condes.

volúmenes en circulación, directamente relacionados con los aspectos más relevantes de la historia del pensamiento militar, en general, y del poder aéreo, en particular. Asimismo, la Academia se encuentra impartiendo por segundo año consecutivo el diplomado denominado Sistema Aeroespacial y su Rol en el Ámbito Nacional, para lo cual trabaja en estrecha asociación con instituciones como la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Universidad Técnica Federico Santa María. Asimismo, trabaja actualmente con la Universidad Central en el desarrollo de actividades académicas con materias relacionadas con la Guerra de Información.

Para el presente período al mando del Coronel de Aviación (A) Rolando Mercado, la Academia se encuentra abocada a la actualización de los programas de estudio, la consolidación de los sistemas de juegos de guerra, la planificación y próxima puesta en marcha de un curso de Magíster, y la ejecución del proyecto de Centro de Mando y Control.

Los Ingenieros de azul



El Instituto ha formado cerca de mil cuatrocientos profesionales en el área.

La Academia Politécnica Aeronáutica fue creada el 14 de enero de 1963, siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile el General del Aire Eduardo Iensen Franke. Desde sus albores que se remontan a 1947 con el inicio del primer curso de ingenieros y hasta la fecha, el Instituto ha formado cerca de mil cuatrocientos profesionales en diversas áreas inherentes al quehacer institucional, quienes con los conocimientos adquiridos, se encuentran

capacitados para respaldar y asesorar en las decisiones técnicas a los Mandos en las diferentes Unidades Operativas y Altas Reparticiones.

Lo anterior es y ha sido producto de la permanente y rigurosa educación que se entrega en las aulas del Instituto en Ingeniería Aeronáutica, Ingeniería Electrónica e Ingeniería en Administración. El plantel está al mando del Coronel de Aviación (I) Klaus Hartmann, quien ha potenciado las diferentes áreas académicas y de extensión.

En la actualidad a través del Centro de Investigación y Desarrollo de las Ciencias Aeroespaciales (CIDCA), se están desarrollando en conjunto con la Universidad de Concepción y con el Centro de Estudios Científicos (CECS) de la ciudad de Valdivia actividades académicas y de investigación, por medio de la incorporación de Oficiales Ingenieros egresados de la Academia Politécnica Aeronáutica, para acrecentar el conocimiento adquirido en el ámbito aeroespacial e integrado a otras disciplinas del



El Centro de Idiomas supervisa los programas de todas las Unidades de la Institución.



Oficiales Alumnos dedican largas horas a la investigación en las diversas áreas de la Ingeniería.

saber, junto con el fomento y difusión de la investigación científica nacional.

Asimismo, el Instituto cumpliendo con la política institucional de fomentar la Educación Continua, desarrolla dentro de sus funciones de Extensión diferentes cursos para la especialización secundaria de Oficiales de todos los escalafones institucionales en materias relacionadas con la Seguridad Aeroespacial, Armamento, Guerra Electrónica, entre otras disciplinas.

Adicionalmente, en virtud del objetivo institucional de una Fuerza Aérea bilingüe, que permita enfrentar los desafíos del mundo actual, con las condicionantes permanentes que impone el avance tecnológico y el fenó-

meno de la globalización, la Academia contribuye con su Centro de Idiomas, cuya función primordial es supervisar e implementar los programas de dominio del idioma inglés en todas las unidades de la Institución.

Educación continua

Asentada en la Base Aérea “El Bosque”, la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales “SOM Óscar Ossa Galdames” ejecuta de manera rigurosa el proceso educativo del Personal del Cuadro Permanente respecto a cursos regulares de la carrera, especiales, de perfeccionamiento, exámenes de ascenso, supervisión y control de los procesos de adiestramiento y entrenamiento en el trabajo. Además, estructura, coordina y supervisa los procesos de Capacitación Laboral y nivelación académica para Soldados Conscriptos.

Durante este año se ha desarrollado cursos presenciales para “Suboficial Mayor 2010” (terminado); Curso de Enfermero de Combate; Curso Inteligencia Básico; Curso Cisco Institucional y el Curso Cisco Interinstitucional.

En la modalidad a distancia se programaron cinco cursos de Habilitación para ascender al grado Sargento 2º para más de un centenar de Cabos 1º y el Curso “longman english interactive”, con 86 alumnos.

Así el Personal del Cuadro Permanente recibe una completa capacitación y perfeccionamiento necesario para desempeñarse en sus áreas de trabajo y al mismo tiempo, transmitir los conocimientos adquiridos a quienes lo soliciten.

Los orígenes de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales (EPS) se remontan a Octubre de 1966, cuando el mando institucional de la época crea



Cinco cursos presenciales se han desarrollado durante 2010.

la Sección de Entrenamiento Integrado (SEI), dependiente del Departamento II de la Dirección de Instrucción, actualmente, División de Educación.

El SEI tenía como misión asumir la preparación técnica del Personal antes mencionado bajo el modo de entrenamiento integrado, que consistió en un programa de perfeccionamiento compuesto por cursos regulares en

las Academias y Escuelas y el Adiestramiento en el trabajo. Esta labor se la adjudicó un grupo de Suboficiales que habían efectuado cursos de Instructor Técnico y de Supervisión en la Interamerican Air Force Academy.

Al año siguiente, 1967, un equipo de Entrenamiento Móvil del SEI comenzó a formar a Instructores y Supervisores en las Unidades. Posteriormente, se

implementaron cursos de Supervisor e Instructor Técnico con 850 y 550 horas académicas, respectivamente.

Durante los siguientes años, la denominada SEI y más tarde, Grupo de Instrucción de Suboficiales (GIS), continuó trabajando por el perfeccionamiento profesional hasta el 15 de abril de 1993, fecha en que éste Grupo pasó a constituir una Unidad independiente.



Personal del Cuadro Permanente asiste al curso en la modalidad a distancia para el ascenso a grado de Sargento 2º.



El Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) Hugo Peña Leiva presidió, en abril, el 17º aniversario de la EPS, Unidad al mando del Coronel de Aviación (I) Alfredo Castillo.



REGIMIENTO DE ARTILLERÍA ANTIÁEREA Y FUERZAS ESPECIALES



Comandos de la Fuerza Aérea de Chile conforman una "estaca" durante un ejercicio de combate a recinto cerrado.

El Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales fue creado el 15 de mayo de 1930, como una Unidad táctica terrestre cuyo objetivo principal es realizar las misiones que permitan la ejecución de las operaciones de defensa antiaérea, de base y comandos, en las áreas que determine la planificación institucional.

Además, instruye y entrena al personal de su dotación y al asignado en las tácticas, técnicas y procedimientos de Defensa Antiaérea, Comandos y Fuerzas Especiales.

Asimismo, entrena al contingente que cumple con su Servicio Militar Obligatorio, en las técnicas, tácticas y procedimientos de seguridad de base. Sumado a esto

efectúa cursos de capacitación laboral, la Nivelación de Estudios, el Curso de Alfabetización Digital, y Curso de prevención del consumo de drogas (CONACE), entre otros a los soldados conscriptos que conforman el contingente.

Desde marzo de 2004, el Regimiento de Artillería Antiaérea se encuentra ubicado en la Región de Valparaíso, en la Base Aérea "Quintero".

El actual Comandante del Regimiento es el Coronel de Aviación (DA) Jorge Correa.



Un cañón antiaéreo Oerlikon GDF-005 de 35mm. con una malla de mimetismo durante maniobras en Quintero. (Foto superior derecha). Soldados Conscriptos integran una patrulla durante la Campaña de Combate Individual. (Foto superior izquierda).



Fotografía: Carlos Castro

Un efectivo de Fuerzas Especiales aparece junto a uno de los sistemas de Defensa Aérea (Foto inferior izquierda). Salto de paracaidismo militar en Ritoque, en las inmediaciones de Quintero (Foto inferior derecha).



Soberanía en

Sesenta y tres años han pasado desde que el Teniente 1º Arturo Parodi Alister realizara el primer sobrevuelo en el continente antártico en 1947. Desde entonces, la Fuerza aérea ha sido la principal protagonista de la soberanía de Chile en la Antártica.

Con una dotación de 58 personas (entre FACH y DGAC), la presencia institucional en la Antártica sigue más fuerte que nunca. En su principal base "Presidente Eduardo Frei Montalva", al mando del Comandante de Escuadrilla (A) Carlos Madina, se encuentra un importante Centro Meteorológico, así como el Aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh", cuya pista de 1.292 metros de largo y 45 de ancho, permite la llegada de aviones de transporte durante todo el año, haciendo de ella, la "puerta de entrada" al continente antártico.

Ahí se encuentra también Villa Las Estrellas, una ciudad en miniatura que cuenta con hospital, colegio, banco, iglesia, oficina de correos, entre





3



4

la Antártica

otros servicios. Estas comodidades permiten a su dotación cumplir día a día y en forma tranquila su misión de realizar operaciones de transporte aéreo y exploración, para apoyar el desarrollo y conocimiento del territorio chileno.

Asimismo, las Bases “Gabriel González Videla”, “Teniente Luis Carvajal” y “Estación Polar Teniente Arturo Parodi” forman parte de las instalaciones gracias a las cuales de Fuerza Aérea de Chile mantiene su firme presencia en la Antártica.

Con la baja del helicóptero BO-105, actualmente es un Bell 412 quien acompaña al tradicional Twin Otter en las incursiones hacia el interior de este territorio, cumpliendo misiones de búsqueda y salvamento, evacuaciones aeromédicas, apoyo a las bases extranjeras existentes en la zona y apoyo a la actividad científica.



6



9

Foto 1.- Matrimonio en la Antártica celebrado en junio pasado. Foto 2 y 3.- Operación de un Hércules C-130 en el Aeródromo Tte. Marsh. Foto 4.- Twin Otter del Grupo de Aviación Nº19. Foto 5.- Medición del Glaciar Flemming. Foto.- 6.- Período estival en la Base Gabriel González Videla. Foto 7.- Evacuación aeromédica. Foto 8 y 9.- Habitantes de la Villa Las Estrellas, y visita a la Escuela Básica.

A la vanguardia en Salud

Notables avances en materia médico-dental y oportuno apoyo a la comunidad.

Desde los albores de nuestra institución, la sanidad siempre ha estado presente con su función primaria de atender las necesidades de carácter médico de sus miembros, como, asimismo, las necesidades de salud de nuestros compatriotas cuando la situación del país lo requiere. Ochenta años después, los objetivos son los mismos, los resultados, cada vez más profesionales.

Los avances en materia de salud son rápidos y hay que estar permanentemente preocupados de ir a la vanguardia. Sin grandes recursos, la institución ha procurado contar con equipamiento de última generación y, lo que es aún más importante, con profesionales de primer nivel tanto en los consultorios como en el Hospital Clínico, cuyo Director es el General de Brigada Aérea [A] Juan Squella Orellana.

En el último año destaca una serie de avances en materia de organización y desarrollo. Por ejemplo, el Hospital hoy está al mejor nivel en materia de cirugía de prótesis de rodilla, lo mismo en cuanto a tratamientos y cirugías cuello-cabeza, instancia que incluye a un sinnúmero de especialidades como neurología, oncología, otorrinolaringología, oftalmología, por nombrar algunas. La nueva mancomunidad entre los servicios de oncología mamaria y cirugía plástica permite que cuando es

necesaria una mastectomía, inmediatamente se efectúe la reconstrucción estética de la misma. Asimismo, son importantes los avances alcanzados en materia de células madre.

En tanto, durante los últimos años, la medicina operativa ha tomado parte activa en numerosas acciones que van

en beneficio de la comunidad, como son los operativos médico-dentales en Vicuña, Chile Chico e Isla de Pascua.

Una gran demostración de las excelentes capacidades con que cuenta la medicina operativa institucional fue la respuesta al terremoto que asoló el centro-sur de nuestro país el 27 de



Frontis del Hospital Clínico Fuerza Aérea de Chile “General Doctor Raúl Yazigi”, ubicado en la avda. Las Condes 8631.



1



2

febrero pasado. No habían transcurrido 24 horas de ocurrido el sismo cuando la Escuadrilla de Redespiegue Sanitario Aerotransportable Modular, ERSAM, ya había instalado todo su apoyo en la localidad de Curanilahue. Desde ahí, los operativos se sucedieron uno tras otro hacia poblados duramente afectados, entre ellos Laraquete, Las Peñas de Arauco, Carampague, la propia ciudad de Concepción y, posteriormente, hasta la fecha, Hualañé.

Foto 1.- Tecnología quirúrgica de punta.

Foto 2 y 3.- Hospital de campaña en Curanilahue, tras el terremoto.

Foto 4.- Operativo en Lolol.

Foto 5 y 6.- Acción FACH por la Salud en Isla de Pascua.



3

La ayuda también se extendió hasta Lolol. La Institución resolvió apadrinar y apoyar a dicha comuna hasta marzo de 2011. En el área de Salud se han efectuado a la fecha un sinnúmero de operativos médico-dentales, los que han ido supliendo las necesidades de sus habitantes. Jefe de la División de Sanidad es el General de Brigada Aérea (S) Francisco Ruiz Sepúlveda.

Para mantener el estándar que se merece tanto el personal, como sus familias y todos nuestros compatriotas, la sanidad institucional entrega la mejor atención posible de mano de profesionales altamente preparados. Tal como se soñó hace 80 años.



4



5



5



Tecnología de punta a bordo de las aeronaves del SAF.

Avances en la percepción remota

En octubre próximo, Chile será sede de cita latinoamericana que reunirá a 400 especialistas en fotogrametría y sistemas de información espacial.

La tarea de dimensionar desde el aire en toda su magnitud el cataclismo del 27 de febrero mostró toda la capacidad del Servicio Aerofotogramétrico, SAF. Ese registro permite a las autoridades tomar las decisiones sobre nuevos emplazamientos urbanos y direccionar los planes de reconstrucción en general.

En esta tarea la tecnología del SAF juega un papel fundamental, ya que

cuenta con cámaras aéreas y aviones especialmente modificados para las labores fotogramétricas. Estos equipos tienen características únicas que permiten que el Servicio pueda cumplir con un variado tipo de misiones en el país, utilizando sus aviones Twin Otter y Lear Jet (foto superior), acondicionados especialmente para realizar labores de reconocimiento y fotografías aéreas de precisión. Tal eficiencia es producto de un arduo y visionario trabajo que se inició en 1963.

El avance ha sido sostenido y hoy el contar con equipamiento tecnológico de última generación en el campo geoespacial también es una tarea esencial para el SAF, ya que representa un aporte de carácter estratégico al desarrollo nacional, proyectando al Servicio como líder y rector en el ámbito de la percepción remota. Así contribuye a una mejor gestión de los recursos tanto públicos como privados. Por tal razón el 11 de octubre de 2008, fue inau-

gurada la nueva Estación Terrena Satelital (ETS) de alta Resolución, perteneciente a la Fuerza Aérea quedando bajo la administración del SAF. Esta ETS se encontraba en proceso de marcha blanca desde el 15 de mayo del mismo año, capturando imágenes de satélites de mediana Resolución Espacial, denominados Aqua y Terra. Estos son parte del experimento MODIS (Moderate Resolution Imaging Radiometer), que permiten a la comunidad científica el estudio de fenómenos y comportamiento de la superficie terrestre, oceánica y atmosférica del planeta, efectos de catástrofes naturales y del calentamiento global, además de entregar imágenes satelitales de alta resolución.

El segundo semestre del año 2009 y gracias a la compatibilidad y actualización de la ETS en su conjunto, se comenzaron a bajar imágenes de mejor resolución espacial, provenientes de los satélites Eros B, de origen israelí, de alta resolución (0,7 metros pancromático), además del sensor de origen francés Spot 4 que tiene una mediana resolución (20 metros multiespectral).

La aplicación de esta nueva tecnología, ha permitido obtener imágenes del territorio nacional de manera permanente y a diferentes escalas, pudiendo generar un monitoreo a diferentes fenómenos y el desarrollo de diversos estudios de carácter científico y de defensa, lo que hará posible que diversas entidades del quehacer nacional puedan generar nuevas políticas, planes, programas y proyectos que irán en directo beneficio del desarrollo del país.

Por los avances logrados, en octubre próximo, el SAF será anfitrión del primer encuentro latinoamericano sobre percepción remota. Asistirán 400 especialistas de 18 delegaciones y organizaciones dedicadas al tema de la fotogrametría, teledetección y sistemas de información espacial en todo el mundo.



Uno de los aviones Learjet usados para la aerofotogrametría.



Tras el tsunami, el Director del SAF, Coronel de Aviación (A) Francisco Torres muestra las fotos de las áreas arrasadas.



Antena de la Estación Terrena Satelital inaugurada en octubre de 2008. (Izquierda). Avión Twin Otter equipado para la toma de fotografías aéreas. (Derecha).

De la angustia a la esperanza

Seis décadas salvando vidas en distintos escenarios y dramáticos hechos.



En junio de 2008 el SAR cumplió una de sus más importantes misiones al rescatar a los 9 sobrevivientes del avión civil estrellado en el sector “La Junta” en la Región de Aysén.

En sus 66 años de existencia, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, SAR, ha salvado más de 14.000 personas, en sucesivas misiones “de vida o muerte” ante tragedias o catástrofes naturales. Además forma parte integral del plan Nacional de Protección Civil, ya que posee los medios y el personal capacitado para acudir en la ayuda de compatriotas que se encuentren en peligro.

Uno de los hitos más importante ocurrió el 22 de diciembre de 1972 cuando participó del rescate de dieciséis sobrevivientes del accidente aéreo del avión uruguayo que se estrelló en la Cordillera de Los Andes. Tras 72 días de calvario en las cumbres nevadas, los jóvenes rugbystas fueron finalmente socorridos por los helicópteros UH 1H poniendo fin a una odisea que impactó al mundo.

Sus orígenes se remontan al año 1944, cuando se firmó el Convenio de Aviación

Civil Internacional, OACI, y se designó a la Fuerza Aérea para que asumiera esta responsabilidad. Actualmente, el SAR, se rige por el Decreto Supremo N° 708, del 2 de octubre de 1989, que dispone como misión “efectuar la búsqueda de las aeronaves y salvamento de sus ocupantes que se hallen en peligro o perdidos dentro de su área jurisdiccional. Además, en la medida que su función primaria y medios lo permitan, prestará ayuda en la búsqueda y salvamento de personas en todo tipo de emergencias”.



Para el cumplimiento de su misión, el SAR cuenta, con el apoyo primario de la Fuerza Aérea de Chile y de ser necesario, requiere de la participación de medios aéreos de otras Instituciones de la Defensa Nacional, de Orden y Seguridad Pública, de Servicios de la Administración del Estado y del Sector Privado.

El Servicio SAR, para dar cumplimiento a su misión, ha establecido en cada una de las Brigadas Aéreas del país un Centro Coordinador de Salvamento (RCC). Estos son organismos ejecutivos, encargados de coordinar y dirigir los medios humanos y materiales que se colocan a su disposición, para materializar las operaciones de Búsqueda y Salvamento Aéreo.

En tanto en 1999, se realizó el primer curso de PARASAR dirigido al personal altamente calificado. El principal objetivo de este curso era preparar, mediante un riguroso entrenamiento, a un selecto grupo de Oficiales y Personal del Cuadro Permanente para desempeñarse en labores de rescate en caso de accidentes aéreos, catástrofes o desastres naturales debiendo trabajar en coordinación con los Grupos Aéreos y con los Centros Coordinadores de Rescate.

Para cumplir su misión el personal PARASAR esta altamente entrenado en las Atención pre-hospitalaria, Extricación, Buceo de Rescate, Paracaidismo Libre Militar y Rescate de Montaña.

La tripulación del helicóptero UH-60 "Black Hawk" fue clave en el rescate de "La Junta". (Foto superior).

El personal PARASAR efectúa constantemente entrenamientos en distintas zonas del país para el buen cumplimiento de sus misiones. (Foto derecha).



La coordinación de los medios humanos y materiales es básica para el éxito de las operaciones de rescate.

ENAER:

Proyección al futuro

Nuevos y revitalizadores contratos ha consolidado la empresa en los últimos meses.



Los aviones de instrucción T-35 "Pillán" fueron construidos en serie por la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, a partir del año 1984.

Creada un 16 de marzo de 1984, cuenta con modernas instalaciones en la Base Aérea El Bosque, donde efectúa la fabricación de aviones, conjuntos, partes y piezas y brinda servicios de mantenimiento, modernización y reparación de aeronaves y componentes; y en el aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB), donde se realiza el mantenimiento de aviones comerciales.

Un área primordial en el presente y futuro de ENAER es y seguirá siendo el apoyo en las labores de mantenimiento y modernización de aeronaves y sistemas complementarios de la Fuerza Aérea de Chile. Destacan también los programas de fabricación industrial para la FACH ya que, como siempre se ha enfatizado en las instalaciones de esta empresa nacional: "nuestra proyección al futuro va de la mano con nuestros orígenes".

Es así como, ratificando el fuerte compromiso de ENAER con la Fuerza Aérea, desde noviembre de 2009, personal de la empresa se encuentra en Antofagasta tomando parte en la inspección de fase de los aviones F-16. Además, ENAER participa del Programa 'Pacer Amstel', que permitirá extender la vida útil de los aviones comprados a Holanda, al tiempo que, en el ámbito de las aeronaves de entrenamiento, apoya al mantenimiento de campaña de la flota de T-35 Pillán.

El Programa de Fabricación Industrial para la FACH, en tanto, contempla la producción de partes y piezas para las aeronaves que así lo requieran. Piezas estructurales de aeronaves como los C-130, cablería o herramientas y plataformas como las utilizadas en el Programa 'Pacer Amstel', o bien las que fueran las aletas canard de los Mirage Pantera -hace más de 20 años-, demuestran el compromiso que ENAER mantiene con la FACH.

ENAER está llevando a cabo un proceso de optimización de su gestión

empresarial que, además, contempla modernización, racionalización y reingeniería en todos sus ámbitos productivos y administrativos. Este Plan, que cuenta con el respaldo y compromiso de las actuales autoridades, ha permitido a ENAER tomar un nuevo impulso de cara a esta segunda década del siglo XXI. Tras negociaciones del actual Director Ejecutivo, General de Brigada Aérea Pedro Bascuñán Jara, con altos ejecutivos de Airbus Military, se consiguió extender el actual Programa de fabricación de conjuntos de las aeronaves C-295 y CN-235, además de plantearse nuevos requerimientos de propuestas para el desarrollo del empenaje de dichos aviones. Asimismo, tras intensas negociaciones, logró que se ratificara la realización de negocios en mantenimiento de aviones de transporte militar, para los modelos C-295, CN-235 y Casa C-212.

A lo anterior, se suman los avances existentes en torno a la participación de ENAER en la fabricación de aeroestructuras para aviones



ejecutivos Phenom 100/300 y Legacy 450/500 de la Empresa Brasileña de Aeronáutica [Embraer].

Además, ENAER está analizando junto a sus pares de Brasil, la opción de ser

proveedores de partes del nuevo avión de transporte militar KC-390, que Embraer planea colocar en el mercado a partir del año 2015.

La confianza que Embraer deposita en ENAER, viene de años de trabajo conjunto -bajo la modalidad de riesgo compartido- en la fabricación de empenajes para los aviones ERJ 135/145, que derivó en excelentes resultados comerciales para ambas empresas.



Aeronaves Pillán y un Piper PA-28-236 "Dakota" en fase de mantenimiento en los talleres de ENAER. (Foto superior). Personal de la empresa posa en hangares de la Base Aérea Cerro Moreno donde participa de la inspección de fase de los aviones F-16. (Foto a la izquierda).

Control aéreo sobre 31,9 millones de Km²

En sus ochenta años de vida, La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) se constituye como una Institución sólida, dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile que tiene por misión otorgar seguridad a todas las operaciones que se realizan en el territorio nacional, a través del control y ordenamiento del espacio aéreo, la administración de los aeropuertos y aeródromos, la provisión de todos los servicios de ayuda a la aeronavegación, la fiscalización y certificación de aeronaves y personal aeronáutico, además de la dictación de la normativa asociada y su cumplimiento.

La concepción mixta del espacio aéreo chileno ha dado muestras de ser única y la utilización compartida de los medios del sistema aeroespacial ha permitido un uso eficiente de los recursos, en un modelo de autofinanciamiento en el que los ingresos generados por los usuarios, son reinvertidos en el propio sistema.

Hoy la DGAC se muestra como un servicio público de excelencia, una institución que contribuye significativamente al Sistema Aeroespacial chileno en su concepción mixta, siendo un importante aporte a las actividades productivas del país. Una organización enfocada a lograr el máximo de eficiencia en el uso de sus recursos materiales y especialmente en su personal, por el cual ha tenido especial preocupación desde el punto de vista profesional y humano, de manera de



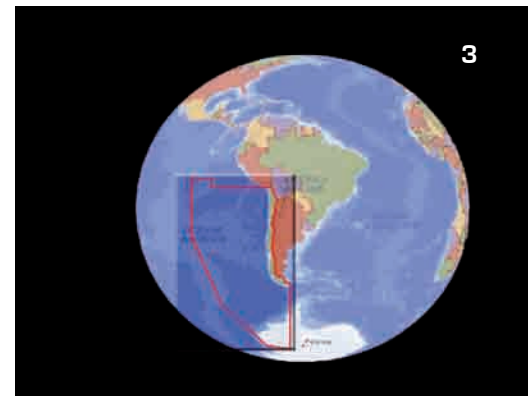


FOTO 1.- Centro de Control Santiago. Tecnología de vanguardia en apoyo a la navegación aérea. **Foto 2.-** Planes de vuelo por Internet y Licencias virtuales son sólo algunas de las TIC´s que la DGAC ha puesto a disposición de los usuarios aeronáuticos. **Foto 3.-** La DGAC tiene la responsabilidad de administrar un espacio aéreo de 31,9 millones de Km²., uno de los más grandes del mundo.



En Chile existe una extensa red aeroportuaria compuesta por 358 aeropuertos y aeródromos. La Dirección de Aeronáutica Civil administra directamente 99 de éstos (propiedad fiscal), de los cuales en 33 hay personal DGAC.

cumplir con uno de sus grandes desafíos como es el de contar con personas altamente motivadas y comprometidas con su labor.

Especial preocupación ha dado la Institución al cuidado y preservación del medio ambiente y es así como todas las actividades de la DGAC están adaptadas para convivir de manera responsable con la comunidad, atendiendo a sus necesidades y aportando soluciones estratégicas en la eliminación o mitigación de los impactos que surgen de la interacción entre la actividad aeronáutica y el medio ambiente. En materia de espacio aéreo ha creado rutas más eficientes, cortas y seguras, en tanto que ha propiciado que los aeropuertos del país funcionen bajo altas exigencias de calidad y en el caso de la construcción de nuevos terminales, que estos sean sustentables.

El esfuerzo institucional también se ha enfocado a elevar los estándares de eficiencia y de gestión, a través de la certificación bajo la norma ISO 9001:2000.

El mejoramiento continuo y la mitigación de los niveles de riesgo y de peligro que conlleva el quehacer aeronáutico, ha acuñado al interior de la DGAC el concepto de "Seguridad Sin Fronteras", como un principio básico ya que la complejidad de la actividad aérea exige de sus profesionales un desempeño sin errores, desvíos ni riesgos operacionales, por lo que no existen límites en el objetivo de hacer cada día más seguro el vuelo y sus actividades asociadas.

APOYO VITAL.

El Comando Logístico es un organismo ejecutivo que depende directamente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuya misión es obtener, proveer, mantener y desarrollar los recursos materiales, tecnológicos y de información logística para satisfacer las necesidades derivadas de las planificaciones de guerra y de desarrollo y las generadas por las actividades institucionales.

Su organización está dada por los rubros de la logística, existiendo una División de Abastecimiento, una División de Mantenimiento, una División de Transportes y Servicios y una División de Infraestructura.

Uno de los desafíos más importantes que el Comando Logístico se planteó para el presente año fue el apoyo eficiente del Programa Anual de Vuelo, la incorporación integral de nuevo material aéreo a la Institución, la cons-

trucción del edificio corporativo, la ejecución de la pista en la Base Aérea de Quintero y la recepción de vehículos de transporte militar, recientemente adquiridos, entre otras materias.

En su concepto de mando para el año 2010, el Comandante del Comando Logístico, General de Aviación Jorge Rojas Ávila, presentó al personal los objetivos a alcanzar durante este período: satisfacción al cliente, mejoramiento de la productividad, apoyo oportuno, capa-

Carguío de combustible, una faena en que intervienen modernos camiones cisterna.





La nueva flota de camiones de transporte militar incorporada en el mes de agosto. (Foto superior izquierda). El Comandante del Comando Logístico, General de Aviación Jorge Rojas Ávila inspecciona las obras de la nueva pista de la Base Aérea de Quintero prevista para mediados del próximo año. (Foto superior derecha).

ciudad de respuesta ante imprevistos, optimización del presupuesto, reducción de AOG's, generación de stock, recuperación de aviones fuera de rotativa, apoyo eficiente al programa de vuelo; desafío que motivó al personal a contribuir entusiastamente, para lograr tener la "Capacidad de Respuesta Logística" que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

El Comando Logístico es una estructura organizacional, basada en procesos, a la cual ingresan fondos presupuestarios y requerimientos, para luego con su personal, instalaciones y medios, entregar como producto lo que la Institución necesita para su desenvolvimiento operativo y para su desarrollo, tales como: apoyo al programa de vuelo institucional, vestuario y equipo institucional, combustibles y lubricantes aéreos y terrestres, transporte militar y de apoyo institucional, apoyo a los programas operativos de Defensa Antiaérea y de Telecomunicaciones, almacenamiento y distribución del apoyo logístico a lo largo del país, infraestructura operativa, de Base y otros.

La actividad principal de esta Unidad ha estado orientada por los lineamientos descritos en el concepto de mando del Comandante del Comando Logístico, que se traducen en una reducción de los trámites y adelantamiento de los procesos de asignación de fondos, en beneficio de la oportunidad y eficiencia de los ciclos logísticos. Esto se logra a través del mejoramiento continuo y la calidad total, políticas que han sido im-

plementadas a todo nivel en esta Unidad y han cobrado especial relevancia para efectuar el análisis de todos los procesos, durante el presente año.

El Comando Logístico, tal como lo ha manifestado su Comandante, trabaja para satisfacer las necesidades de sus

clientes institucionales. El apoyo oportuno y eficiente, adecuado en cantidad y calidad, es el norte de esta Unidad.

El Comando Logístico espera que los integrantes de la Fuerza Aérea, a lo largo del país, se encuentren satisfechos del apoyo que les brinda.



Labores de Mantenimiento de un avión de combate F-16 .

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Guardianes del patrimonio histórico



El Dragonfly (en primer plano) voló hasta diciembre recién pasado en los cielos magallánicos. En tanto, un ejemplar del A-36 Halcón (a la izquierda arriba) fue también donado este año al Museo.

El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio celebró este año su sexagésimo sexto aniversario dando muestras de su importante aporte a la conservación del patrimonio e incorporando este año material aéreo supersónico recién dado de baja por la Institución.

El activo más importante del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, lo constituyen sus objetos patrimoniales, cuya exhibición en sus salas y dependencias ayudan a conformar la historia de la aeronáutica. Exhibe aeronaves, así como variados objetos conexos al avión como motores, hélices, componentes de aeronaves, armas, indumentarias, textiles, obras de arte, filatelia, vehículos y radares, entre otros.

Las salas históricas abarcan desde los primeros intentos por volar, pasando por los inicios de la actividad aeronáutica, los primeros vuelos en Chile, las hazañas de los precursores civiles y militares, los primeros raids hasta la consolidación de la Fuerza Aérea Nacional.

Un lugar destacado tienen los "Precursores de la aeronáutica nacional" periodo 1910-1930, en donde se destaca a los visionarios que iniciaron el desarrollo aeronáutico en nuestro país.

El salón principal del edificio central alberga la muestra de aeronaves perteneciente a la colección del Museo. Un hangar denominado Reactores de Combate, concentra una colección de aviones a reacción que nos presentan



La muestra 2010 "De la Luna al Museo" fue inaugurada por los Generales Rojas y Huepe, junto al Director del recinto, Ricardo Gutiérrez. Cuenta con una réplica de una cápsula espacial y fragmentos de roca lunar traídos por las misiones Apolo 11 y 17.

la tecnología aeronáutica del periodo 1945 a 1970. También destaca los hitos más importantes de la observación y exploración del espacio.

Luego de jugar y aprender en este "Rincón de los Niños", los menores pueden visitar el total de la exhibición del museo, logrando un mayor provecho y quedando sin lugar a dudas, motivados hacia el conocimiento de la aeronáutica. El Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, mantiene entre sus servicios permanentes, la atención al público discapacitado visual, para quienes se cuenta con una exposición exclusiva en Sistema Braille, dibujos en volumen, maquetas y modelos a escala.

Este año, el Museo ha recibido, como es habitual, la visita de diferentes delegaciones militares y civiles, así como estudiantes y jóvenes en general. Una de las más entusiastas fue la conformada por los niños de Lolol que viajaron desde Colchagua invitados por la FACH que apadrinó a la comuna tras el terremoto.



Niños de la localidad de Lolol conocieron durante sus vacaciones de invierno las distintas galerías, salas y exposiciones del recinto.

Embajadas musicales

El 17 de junio pasado, la Jefatura de Bandas celebró su Septuagésimo Sexto Aniversario. Nacida el 16 de junio de 1934, está compuesta por 119 personas, entre músicos, personal administrativo y profesores que conforman las Bandas Militares que apoyan a la Escuela de Aviación y a la Escuela de Especialidades en las ceremonias

militares, cívicas y desfiles. Además los músicos de la primera agrupación conforman la Banda Sinfónica y la Big Band, ambas de un alto nivel musical con importantes reconocimientos tanto en nuestro país como en el extranjero.

Actualmente al mando del Comandante de Grupo (BA) Enzo González, las Bandas han logrado un posicio-

namiento a nivel nacional e internacional, logro fundado especialmente en sus destacados músicos que con sacrificio, ensayos, entrega, disciplina, amor a la música y a la Fuerza Aérea, enorgullecen a la Institución y su personal.

“Nuestra Banda Sinfónica despiertan una gran simpatía del público con sus obras de trascendencia

Junto al Lago Llanquihue, en Frutillar, la Banda Sinfónica, interpretó en 2009 una aplaudida pieza musical incidental para las proezas de la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”.





Foto 1.- La Sinfónica en Puerto Octay, en su tradicional gira por la zona sur. Foto 2.- La Big Band en el aniversario de la comuna de El Bosque. Foto 3.- Junto a los moais en Isla de Pascua bajo la batuta del maestro Fabrizio De Negri.

mundial. De igual forma ocurre con la Big Band, grupo reducido de músicos que muestran variadas melodías, como el jazz, otorgando también, una sensación de calidez y gran calidad musical”, señaló el comandante González.

Este año, particularmente importantes han sido las presentaciones de la Banda Sinfónica en diversas ciudades del país y en las Semanas Musicales de Frutillar, así como conciertos en el Aula Magna de la Base Aérea El Bosque para diverso público, bajo la batuta de su Director Fabrizio De Negri con magníficas ejecuciones de obras de Bizet, Wagner, Beethoven, Stravinsky, entre otros celebres y clásico compositores.

En estos 76 años la Banda Sinfónica ha tenido como directores al Sargento 1º Enrique Pacheco (1934-1969), Capitán de Bandada Músico Abdón Pizarro (1969-1979), Arthur Max Rosin (1979-1983), Comandante de Grupo Mario Valdés Gómez (1983-2003), Suboficial Luis Lobos Valenzuela (2003-2004) y Fabrizio De Negri Murillo (del 2004 a la fecha).

En tanto, la Big Band, cuyo Director es el Suboficial Manuel Miranda, tiene una exitosa trayectoria

Foto 4.- La Big Band en la localidad de Lolol. Foto 5.- Una delegación de la Banda Militar en un acto cívico en la Plaza de la Constitución.

y ha llevado alegría al público con sus interpretaciones de conocidas melodías. Gran emotividad causa su presencia en fechas como el Día del Padre y de la Madre ante hogares de ancianos dependientes de CONAPRAN. Este año aportó toda su calidad y entusiasmo ante los habitantes de la localidad de Lolol, que fue apadrinada por la FACH tras el terremoto.

En el año del Bicentenario, la Banda Militar estará en Rancagua, San Fernando y Pichilemu y la Banda Sinfónica en un concierto en las plazas de San Bernardo y La Cisterna, además del Festival de Cine de Viña del Mar, en noviembre próximo. En tanto, la Big Band tiene contempladas presentaciones en la Semana de la Chilenidad por las Fiestas Patrias, en el Parque Padre Hurtado de La Reina.





Temerarios Boinas Azules

Pertenecer a la Escuadrilla de Paracaidismo “Boinas Azules” es un gran orgullo no sólo para sus integrantes, sino que también, para la Institución. Es así, como la Escuela de Especialidades, Unidad que los acoge, renueva cada año su compromiso con la trayectoria y éxitos profesionales de quienes la conforman.

Esta Escuadrilla de Paracaidistas que cumple 40 años se formó en la Base Aérea “El Bosque” cuando un grupo de Oficiales y Suboficiales se organizaron para la práctica de esta disciplina como un Club de Paracaidismo Deportivo, denominado “Boinas Azules”, donde sus primeros integrantes trabajaron arduamente de reciclar los viejos paracaídas de los pilotos, que una vez modificados, permitirían utilizarlos en el Salto Libre.

La Escuadrilla tuvo sus orígenes el 27 de noviembre de 1970, día en que se realizó el primer salto como una forma de culminar con éxito el primer curso de instrucción para los integrantes del Club, de ese entonces efectuado en la Escuela de Paracaidistas y Fuerzas Especiales, ubicado en la comuna de Colina. A partir de esa fecha, se han efectuado diversas exhibiciones y acrobacias al más alto nivel de destreza.

Uno de sus hechos más relevantes, fue la ocurrida el 22 de marzo de 1980, con motivo del cincuentenario de la creación de la Institución, la agrupación marcó un hito al realizar el primer salto en el Continente Antártico, utilizando como plataforma de lanzamiento un avión C - 130 Hércules, del Grupo de Aviación N° 10. En dicha ocasión, los cinco paracaidistas

entrenados para esa proeza, descendieron en suelo antártico portando con orgullo el Pabellón Patrio. Luego de esta hazaña, la escuadrilla pasó a llamarse “Boinas Azules.

Los “Boinas Azules”, han efectuado más de 25 mil saltos, tanto en Chile como en el extranjero, logrando un gran reconocimiento y premios en diferentes Campeonatos, como el alcanzado en el Campeonato Latinoamericano del año 1997, de Precisión de Aterrizaje en Girardot, Colombia. Actualmente el Comandante de la Escuadrilla es el Teniente (DA) Felipe Cabello.

En este Bicentenario desarrollan un complejo calendario, sumándose, el constante entrenamiento para la competencia internacional que se efectuará el 2011, en Brasil.

Los audaces “Halcones”

La Escuadrilla de Alta Acrobacia Aérea “Halcones”, al mando del Comandante de Escuadrilla (A) Erich Hermann, ha cumplido en forma notable con la misión de fomentar una conciencia aérea nacional, mostrando las capacidades profesionales de los integrantes de la Institución y motivando con sus presentaciones a los jóvenes que formarán el futuro de la Fuerza Aérea de Chile. Varias generaciones de pilotos y mecánicos han cimentado su actual prestigio internacional, siendo admirados y aplaudidos por exigentes públicos en importantes eventos de la aviación militar de los Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Israel, Bélgica, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

Sus orígenes datan de los años 1948 a 1958, con aviones AT-6 Texan, Mentor T-34 y P-47 Thunderbolt.

Desde 1958 y hasta 1965 esta tradición se prestigia y se fortalece al crearse la Escuadrilla “Cóndores de Plata”, perteneciente al Grupo de Aviación N° 7, con Base en “Los Cerrillos”, y que operó con aviones Lockheed F-80. En septiembre de 1980 comienza a funcionar la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”. Los oficiales pilotos del primer team recibieron instrucción en Estados Unidos, país donde se adquirieron aviones PITTSS2A y S2S. Asimismo, se formó un equipo de suboficiales especialistas para el mantenimiento de los nuevos aviones.

El 14 de enero de 1981 se firma el Decreto Supremo que crea la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”, con asiento en la Base Aérea “El Bosque”. En sus primeros diez años de actividades, 22 oficiales pilotos formaron 9 teams de presentación, realizando 400 exhibiciones en Chile.

En 1985 la Escuadrilla voló en sus aviones Pitts hasta Ecuador, con motivo del Aniversario de la Fuerza Aérea de ese país. Luego en 1987 se presenta en el International Air Tattoo de Inglaterra, donde volvería en 1989 para obtener el trofeo Best Air Display. Ese mismo año participan en el cruce del Canal de la Mancha (Dover a Calais) al celebrarse 80 años de la hazaña del aviador francés H. Blériot.

En 1990 se reemplazan los biplano Pitts S2A, por aviones acrobáticos de última generación EXTRA 300, aeronaves en que alcanzan en Evreux, Francia, el título de Campeones Mundiales de Acrobacia Aérea y en marzo de 2003 pone en servicio su nuevo y flamante avión EXTRA 300 L, expresión máxima de tecnología aeronáutica especializada.





FIDAE, Feria Internacional del Aire y del Espacio

Contribución importante a la proyección internacional del país.

La que hoy se alza como la principal feria aeroespacial, de defensa y seguridad en América Latina nació en 1980, formando parte de una serie de eventos destinados a conmemorar 50 años de vida independiente de la Fuerza Aérea de Chile.

Lo que en sus inicios fue una muestra aeronáutica con fuerte énfasis en la aviación de combate, con el tiempo fue incluyendo otros rubros e incrementando su alcance, hasta constituirse en lo que es hoy; una muestra multispectral que sirve como plataforma de negocios para la región y el mundo.

De este modo FIDAE reúne seis diferentes rubros: aviación civil-comercial, defensa a nivel tridimensional, tecnología espacial, equipamiento aeroportuario, mantenimiento de aviación y seguridad interior.



1

Foto 1.- El F-16, el avión “estrella” chileno. **Foto 2.-** El anfíbio ruso Beriev BE-200 estuvo en la reciente muestra. **Foto 3.-** El F-22 Raptor se presentó en la FIDAE 2010, por segunda vez fuera de los Estados Unidos. **Foto 4.-** El gigantesco y silencioso Airbus A-380 vino para la versión 2008. **Foto 5.-** El F-117, conocido como el “avión invisible” aparece en la losa de Pudahuel, previo a sobrevolar la FIDAE 2002.

Adicionalmente, FIDAE contribuye a la misión institucional, al formar parte de los componentes de desarrollo del poderío aeroespacial mediante el estímulo que produce sobre la industria aeronáutica y aeroespacial nacional, como también en relación al incentivo de la conciencia aérea y espacial, influyendo desde el ciudadano común, hasta los más altos niveles de la conducción política.

De este modo FIDAE sirve de puente entre la Institución y la ciudadanía, mostrando el mundo en el cual está inmersa la Fuerza Aérea y la aeronáutica en general, además del alto grado de sofisticación tecnológica y profesionalismo que deben manejar y poseer sus integrantes para el cumplimiento de sus funciones.

Con más de treinta años de trayectoria, este salón aeronáutico se ha convertido, también, en un elemento aglutinador de innovaciones. En él, cientos de expositores de grandes conglomerados y de pequeñas y medianas empresas se reúnen para dar a conocer sus productos, establecer negocios y además de proyectarse en el exterior.

Debido a lo anterior, FIDAE constituye una importante herramienta de exhibición y oferta comercial hacia el mercado latinoamericano, facilitando el posicionamiento de productos. La muestra, que además conecta a Chile directamente con los centros de mayor desarrollo tecnológico aeronáutico existente en la actualidad, es un polo de integración del país con las naciones vecinas y con sus respectivas Fuerzas Aéreas, generando diferentes grados de cooperación en el continente.

Luego de 16 ediciones, la infraestructura de la feria cuenta con los más altos estándares de diseño y comodidad, un ambiente ideal para que visitantes y expositores canalicen sus expectativas y oportunidades de intercambio.

Ello se complementa con ruedas de negocios y conferencias especializadas para fortalecer la transferencia tecnológica entre los asistentes. A esto se suma la visita de delegaciones compuestas por altas autoridades, quienes vienen a conocer los últimos adelantos de los seis rubros presentes en la feria.

Paralelamente el desarrollo de las actividades de la feria incluye presentaciones en vuelo de los últimos adelantos aeronáuticos mundiales, mediante el desarrollo de demostraciones y rutinas aéreas de gran jerarquía.

La próxima FIDAE, cuyo leitmotiv es "la experiencia hace la diferencia", se realizará entre el 27 de marzo y el 1 de abril de 2012.

FIDAE 2012 espera cumplir con las expectativas proyectadas a través de un esquema que privilegie la excelencia en el trabajo y la atención personalizada a los expositores, donde la diferencia será establecida mediante la búsqueda de la sofisticación de cada detalle, a objeto de continuar siendo la principal feria aeroespacial en Latinoamérica y el Caribe.



3



4



5



Fotografía: José Bercera



Aviones de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Francia vuelan sobre la costa de Antofagasta durante el Ejercicio "Salitre II" que se efectuó en octubre de 2009.

Éxito en Ejercicios Internacionales

La FACH ha mostrado sus capacidades en sucesivas maniobras multinacionales y en octubre próximo desarrollará el Ejercicio "Cooperación I".

Los 13 países integrantes del Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) participarán en octubre próximo en el Ejercicio Multinacional "Cooperación I", que permitirá perfeccionar el despliegue de aeronaves hacia zonas amagadas por desastres naturales o situaciones de emergencia.

Se trata básicamente de un "Puente Aéreo" que se desplegará, entre el 4 y

el 15 del citado mes, en las regiones de Los Lagos y Aysén, además de la Región Metropolitana, con aviones y tripulaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Canadá, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Chile.

Tras la hipotética catástrofe, la primera de las acciones será el reconocimiento aéreo por parte de aviones del Servicio Aerofotogramétrico que dimensionarán los efectos del desastre, evaluando las

zonas destruidas, las pistas que pueden utilizarse y las poblaciones con mayores requerimientos.

Luego, los aviones cargueros de gran tonelaje, las aeronaves capaces de aterrizar en pistas reducidas y helicópteros de distintas capacidades operarán tanto desde la Base Aérea "Pudahuel" en la IIª Brigada Aérea, como de "El Tepual" en la IIIª Brigada Aérea. Las tripulaciones aplicarán las experiencias vividas tras el reciente cataclismo en la zona del Maule y Bío Bío y

en este caso operarán en las regiones de Los Lagos y Aysén, para llevar ayuda real a localidades como Ancud, Castro, Quellón, Chaitén, Balmaceda, Futaleufú, Palena y Coyhaique, entre otras.

La importancia de estandarizar procedimientos y definir una metodología de acción común para accionar con eficiencia y prontitud ante emergencias, quedó de manifiesto con mayor fuerza tras el terremoto y tsunami del pasado 27 de febrero. En esa ocasión la FACH llevó adelante el puente aéreo más grande de su historia gracias al aporte, entre otros, de numerosos países que en una veintena de aeronaves, trajeron hasta nuestro país toneladas de ayuda humanitaria.

Cabe destacar que la FACH tiene una larga experiencia en ejercicios internacionales, ocasiones en que ha mostrado toda su capacidad operativa y el profesionalismo de su gente.

En octubre del año recién pasado organizó con gran éxito el Ejercicio "Salitre II" en la zona norte del país, con participación de 60 aviones y dos mil hombres de las fuerzas aéreas de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Francia. El escenario fue el desierto más árido del mundo, con temperaturas extremas que van desde valores bajo cero por la noche hasta cerca de los 40°C en el día, así como cadenas montañosas que superan los 5.500 metros de altura.

Los participantes extranjeros tuvieron un interesante desafío ya que enfrentaron singulares condiciones meteorológicas y geográficas. El espacio aéreo libre de interferencias permitió 480 salidas para el cumplimiento de alrededor de 600 horas de vuelo.

Historia

El primer ejercicio combinado en que participó la Fuerza Aérea de Chile, fue el "Banyan Tree II", realizado en Panamá en marzo de 1960. En él intervinieron las fuerzas aéreas de Estados Unidos, Brasil, Colombia y Perú.

Desde el año 1988 la FACH ha realizado

diversos ejercicios con distintas fuerzas aéreas, incrementando gradualmente su nivel de complejidad. Participó en los ejercicios "Blue Flag", con la Armada de Estados Unidos; Ejercicio "Mermoz", con la Fuerza Aérea de Francia; "Tacos" y "Willka", con la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y en 1998 participó con los F-5 en el "Red Flag", en Nellis AFB.

El 2002, la Fuerza Aérea de Brasil organizó el primer ejercicio combinado de gran envergadura a nivel sudamericano: el ejercicio "Cruzex I" en el que participaron las fuerzas aéreas de Argentina, Brasil, Chile y Francia. Este tenía como propósito desarrollar la cooperación e interoperatividad de sus fuerzas aéreas, además de introducir el proceso de planificación y lenguaje usado en operaciones bajo el mandato de las Naciones Unidas. Desde entonces se han realizado cuatro versiones (2002, 2004, 2006, 2008) y se realizará la quinta en noviembre próximo. En resumen, a nivel sudamericano se ha establecido un "circuito" de ejercicios combinados entre las fuerzas aéreas de Argentina: "Ceibo" (2005) y "Ñandú" (2007); Brasil con los "Cruzex", y Chile con "Salitre" (2004 y 2009).

Además, la FACH ha participado en ejercicios de rescate junto a otras naciones sudamericanas. Entre estos, destaca de manera especial el ejercicio SAR Andino, que se realiza desde la década del 90 con la Fuerza Aérea de Perú. Esta actividad se hizo tanto en Arica como en Tacna, con el objetivo de mantener el entrenamiento operativo y verificar el nivel de coordinación existente entre ambas instituciones en misiones de búsqueda, rescate y evacuaciones aeromédicas. Con la Fuerza Aérea de Argentina también se han desarrollado ejercicios de búsqueda y rescate denominados "SAR Andes".

También, las Fuerzas Especiales han concurrido a sucesivos ejercicios con Comandos de Estados Unidos y de otros países, como lo fue el reciente "Angel Thunder", en el desierto de Arizona, uno de las maniobras de entrenamiento más importantes del mundo.



Los F-5 Tigre III en el Cruzex IV, en Brasil.



Comandos en el "Angel Thunder".



Visita del Comandante en Jefe a la XII Agrupación.



Los UH-1H suman cerca de 350 evacuaciones aeromédicas.



A la XIª Agrupación le correspondió actuar tras el terremoto de enero.



Completo equipamiento ante emergencias.



El Comandante del Comando de Combate, General de Aviación Luis Ili Salgado presidió el cambio de mando en julio pasado.



Constante labor humanitaria en Puerto Príncipe.

Por la paz en Haití

Desde 2004, trece dotaciones de la FACH han desplegado una intensa y fructífera labor en el país caribeño.

A punto de cumplir 10 mil horas de vuelo en Haití, la Agrupación de Helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile ha mostrado todo su profesionalismo y eficacia para dar cumplimiento al mandato de las Naciones Unidas en la convulsionada nación caribeña.

Ha sido una intensa y fructífera labor sustentada en el esfuerzo de pilotos, mecánicos y en general de todas las dotaciones de los trece relevos que han cumplido misión en la isla.

Desde 2004 se encarga de patrullajes aéreos y colaboración a operaciones terrestres cuyo objetivo primordial es contribuir al fortalecimiento de la paz, sumando también cerca de 350 evacuaciones aeromédicas, el transporte de más de cien toneladas de carga y 40 mil pasajeros.

Especial aporte le correspondió en enero último a la XIª Agrupación, al mando del Coronel de Aviación [A] Duncan Silva, con motivo del terremoto que afectó a la isla y que dejó 200 mil muertos y gran destrucción en Puerto Príncipe.

En tanto, en agosto de este año se registró el relevo para la instalación de la XIIIª Agrupación, al mando del Comandante de Grupo [A] Marcelo Salinas, quien reemplazó al Coronel de Aviación [A] Hugo Rodríguez, en ceremonia a la que asistió el Comandante del Comando de Combate, General de Aviación Luis Ili Salgado. En el mes anterior de julio, con ocasión de la entrega de medallas "Medal Parade", la XIIª Agrupación recibió la visita del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Ricardo Ortega Perrier.

Las dotaciones han cumplido misiones en actividades centradas en localidades como Jeremie, Les Cayes, Jacmel, Gonaives, Hinche, Cap Haitien, Pignon o Puerto Príncipe.

Como parte de su labor humanitaria el Grupo de Helicópteros también ha apadrinado a los niños del Orfanato "Buen Samaritano" de Puerto Príncipe establecimiento, donde reciben cuidado 70 pequeños que allí encontraron un hogar. Los sucesivos contingentes les han llevado alimentos, abrigo, juguetes y golosinas, pero sobre todo alegría y esperanzas.

USTED IMPORTA

FUERZA
AEREA
DE CHILE

Beneficio exclusivo para funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile

IMPORTACION DIRECTA MODELOS 2011



Usted elige el Modelo. Usted elige la Versión. Usted elige el Color.
Usted elige el Equipamiento. *Todo a un Precio de Importación.*

Aproveche la oportunidad de obtener, mediante Importación Directa, el vehículo que elija, con todas las características que siempre quiso y a un precio increíble.

Para mayor información contacte a nuestros ejecutivos:

Sr. Pablo Alert B.
palert@agildemeister.cl

Sr. Manuel José Igualt C.
migualt@agildemeister.cl

Sra. Ivette Aubry M.
iaubry@agildemeister.cl

También puede ingresar a www.hyundaidirecta.cl - Llámenos al 596 3800 o visítenos en Vitacura 2955.



cómo

**ENTRE SEGURIDAD AMENAZADA Y SEGURIDAD ASEGURADA,
HAY UNA PALABRA IMPORTANTE: CÓMO.**

El F-16 Fighting Falcon. Asegura seguridad y defensa nacional mediante el poderío aéreo. Proporciona capacidades avanzadas y comprobadas para la modernización de la Fuerza Aérea de Chile – control del espacio aéreo durante las veinticuatro horas, interdicción marítima, y reconocimiento. Fortalecer la seguridad nacional y promover la estabilidad regional es todo una cuestión de cómo se logren. Y es el cómo lo que marca toda la diferencia.

lockheedmartin.com/f16

LOCKHEED MARTIN
We never forget who we're working for

