

Fuerza Aérea DE CHILE



FIDAE 2012

UNA VITRINA
MUNDIAL

04 | Aniversario Institucional
82 años

26 | El día que explotó
la isla Decepción



CON ÉXITO PARTICIPAMOS EN LA
FERIA DEL AIRE Y ESPACIO FIDAE 2012

Secure your availability. Rely on our performance.

Aircraft availability on the flight line is more than ever essential for the Air Force mission fulfilment. Cooperating with the right industrial partner is of strategic importance and key to improving Air Force logistics and supply chain management. Industrial cooperating provides you with new option to resource your mission. As a member of the global F-5 sustainment team we have more than 40 years experience in managing the F-5 flight line for success.

RUAG Aviation
Military Aviation · Seetalstrasse 175 · P.O. Box 301 · 6032 Emmen · Switzerland
Legal domicile: RUAG Switzerland Ltd · Seetalstrasse 175 · P.O. Box 301 · 6032 Emmen
Tel. +41 41 268 41 11 · Fax +41 41 260 25 88 · military.aviation@ruag.com · www.ruag.com



Fuerza Aérea DE CHILE

Publicación profesional de la
Fuerza Aérea de Chile.
Fundada en Abril de 1941

FOTO PORTADA

Feria Internacional del Aire y del Espacio FIDAE 2012



ACTUALIDAD INSTITUCIONAL



- 04 _ 82 años de La FACH
- 08 _ Discurso del Comandante en Jefe Jorge Rojas Ávila
- 14 _ FIDAE: La gran Feria Aeronáutica

PROTAGONISTAS

- 28 _ El día en que explotó la Isla Decepción

TEMAS PROFESIONALES

- 36 _ El Poder Aéreo
- 42 _ Irak: El renacer de su Fuerza Aérea
- 43 _ NAV Colibrí: Rastreado información
- 44 _ Unión europea en África
- 48 _ La reserva: Pasado, presente y futuro
- 55 _ Proveedores de Defensa: Nuevos Horizontes

HISTORIA AERONÁUTICA

- 60 _ José Ojeda Pacheco
"Vocación a toda prueba"

66_72

- _ Sucedió en...
- _ Sitios Web
- _ Artículos de Revistas
- _ Noticias:
- Investigación Espacial
- _ ¿Sabías qué?



EQUIPO RESPONSABLE

ORGANISMO RESPONSABLE:

Departamento Comunicacional,
Comandancia en Jefe

DIRECTOR RESPONSABLE:

Dennis Harvey Parada,
Coronel de Aviación (DA),
Jefe del Departamento
Comunicacional

EDITOR: Jaime Ercilla A.

DIAGRAMACIÓN Y DISEÑO

Bárbara Escobar M., Omar Mellado G.

PERIODISTAS:

Celeste Aller S., Iván Canales C.,
Claudia Castro S., Jaime González O.,
Patricia Muñoz A., Carolina Olave E.

ARCHIVO Y DOCUMENTACIÓN:

Rino Poletti B.

CORRECTOR DE PRUEBAS:

Antonio Plaza C.

FOTOGRAFÍA:

Sgto.1º Ricardo Torres A.
Claudio Pérez F.

ADMINISTRACIÓN:

Antonio Plaza C.

PUBLICIDAD:

Buenaventura Martínez L.

DIRECCIÓN:

Avda. Pedro Aguirre Cerda N° 5500
Edificio Delphos - Piso 4º
Fono: 9765394
email: revistafach@fach.cl
Los Cerrillos, Santiago - Chile

IMPRESIÓN: Grafhika Copy Center.

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.



Lo verdaderamente importante

Dennis Harvey Parada
Coronel de Aviación (DA)

Cualquier persona medianamente informada puede constatar que los medios de comunicación están saturados de noticias negativas, sobrepasando muchas veces la mitad de los noticiarios y los espacios informativos. Es fácil advertir además que si la noticia se transforma en un golpe informativo, los noticiarios son alargados forzosamente procurando llegar a los más mínimos detalles del hecho noticioso. Esta es una tendencia sostenida que responde a la conocida máxima del Periodismo que reza “las buenas noticias, no son noticias” (good news, no news). Por ello es que es frecuente ver noticiarios abundantes en asaltos, accidentes, escándalos y otros innegables males propios de la sociedad. El ciudadano común, asimismo, ha dado mayor atención a la “farándula” y se producido una banalización de los contenidos de los medios de comunicación. Tal es así que el actual esquema de cualquier “reality” arrasa en sintonía, pese a todas las consideraciones valóricas que alguien pudiera argumentar.

Es en ese escenario en que la mayoría de las acciones de real interés social y de ayuda a la comunidad permanecen anónimas y silenciosas, causando muchas veces desazón en quienes se esfuerzan por emprenderlas y ejecutarlas. En lo que respecta a nuestra Institución y con ocasión de la ceremonia del octogésimo segundo aniversario, el Comandante en Jefe pronunció un macizo discurso para enfatizar el valioso rol al servicio de la Patria y de responsabilidad social que cumple día a día la Fuerza Aérea de Chile, instando a sus integrantes a mantener el rumbo, sin claudicaciones. Dicha intervención ante las máximas autoridades del país es consignada “in extenso” en la presente edición de Revista “FUERZA AÉREA”.

Asimismo, en la Actualidad Institucional hemos dedicado un capítulo importante a lo que fue la decimoséptima versión de la Feria Internacional del Aire

...la mayoría de las acciones de real interés y de ayuda a la comunidad permanecen anónimas y silenciosas,...

.....
y del Espacio, FIDAE, evento de real valor en el contexto aeronáutico latinoamericano y mundial, que hoy se ha convertido en patrimonio nacional.

Hay pues muchos motivos para atesorar sentimientos de compromiso, deber cumplido y orgullo, como lo desarrollan también los integrantes de nuestra Reserva Aérea a quienes hemos dedicado uno de los artículos de la Revista.

Fiel a su línea editorial, la presente edición destaca también las historias de quienes nos han antecedido en la entrega de sus mejores esfuerzos para las tareas y misiones de la Fuerza Aérea de Chile. Este número publica “El día en que explotó la Isla Decepción”, con el relato de los protagonistas de ese dramático episodio en la Antártica cuando una erupción de un volcán submarino destruyó la Base “Pedro Aguirre Cerda”. Tras ese episodio, con ingenio y esfuerzo, la FACH construyó la Base Aérea Antártica “Presidente Eduardo Frei Montalva”, en la Isla “Rey Jorge”, con nuevas instalaciones para el Centro Meteorológico y una pista aérea que es la principal entrada al continente blanco, desde Sudamérica.

En síntesis, los invito a disfrutar de la lectura de hechos que en verdad han sido y seguirán siendo trascendentales y relevantes, en esta historia protagonizada por valientes Camaradas, de héroes y mártires, de avance permanente, en favor de nuestros conciudadanos y al servicio de la Defensa de la Patria.

El Director

CEREMONIA EN EL BOSQUE:

80 años de la FACH

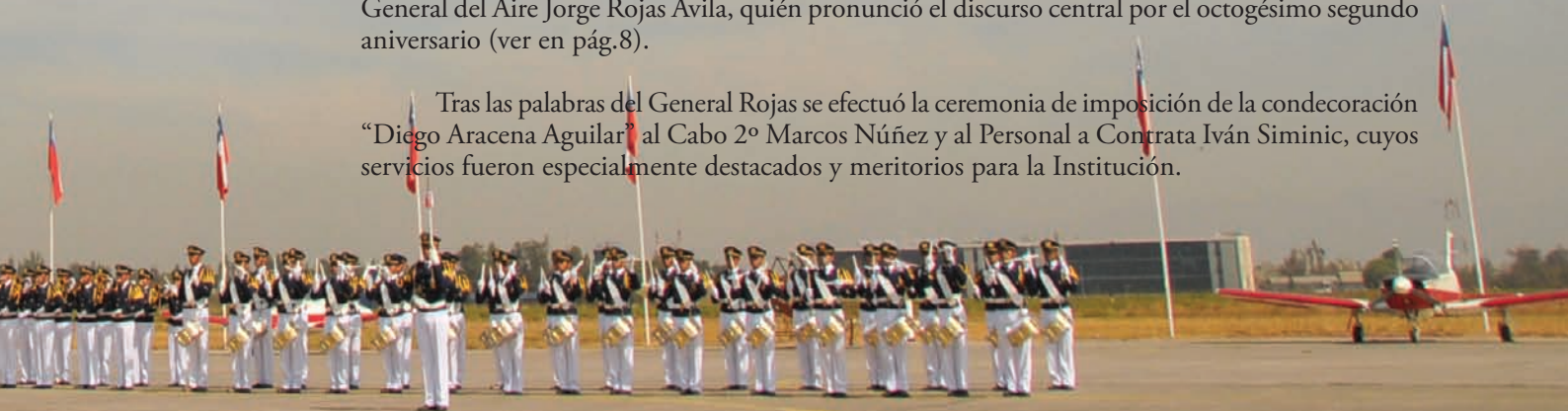
El acto fue encabezado por el Vicepresidente de la República, Rodrigo Hinzpeter y el Comandante en Jefe de la Institución General del Aire Jorge Rojas Ávila.



El miércoles 21 de marzo se efectuó en la Base Aérea “El Bosque” la ceremonia de conmemoración de los 82 años de vida de la Fuerza Aérea de Chile, que culminó con una impecable desfile aéreo y terrestre ante las autoridades del país y una tribuna compuesta por visitas y delegaciones.

El acto fue encabezado por el Vicepresidente de la República, Rodrigo Hinzpeter Kirberg, quien revistó las unidades de formación acompañado por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Rojas Ávila, quién pronunció el discurso central por el octogésimo segundo aniversario (ver en pág.8).

Tras las palabras del General Rojas se efectuó la ceremonia de imposición de la condecoración “Diego Aracena Aguilar” al Cabo 2º Marcos Núñez y al Personal a Contrata Iván Siminic, cuyos servicios fueron especialmente destacados y meritorios para la Institución.



Aviones de instrucción Pillán



Aeronaves Súper Tucano



Escuela de Aviación



Escuela de Especialidades



Desfile

Con la marcha “Gloria a los Héroes” se dio inicio al desfile que comenzó con la presentación de las Bandas de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación al mando de su Director, Coronel de Aviación(A) Cristian Pizarro.

Desde el sur y con su tradicional estela tricolor se aproximó la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones”, seguidos de una bandada de aviones T-35 Pillán.

En tierra, en tanto se presentaban frente a la tribuna oficial los Estandartes de Combate de las diferentes Unidades asentadas en la Guarnición Aérea de Santiago.

Luego, a los sones de la marcha “Viejos Camaradas”, interpretada por la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Especialidades, prosiguió la presentación de este plantel formador del personal del cuadro permanente de la FACH, al mando de su Director, Coronel

de Aviación (A) Raúl Jorquera.

Por aire surcaron los aviones Súper Tucano de dotación del Grupo de Aviación N°1 y luego por el costado sur se aproximó una bandada de aviones F-16 de dotación del Grupo de Aviación N°7 de la Vª Brigada Aérea asentada en la ciudad de Antofagasta; como también otra bandada de aviones F-16 de dotación del Grupo de Aviación N°3 de la Iª Brigada Aérea.

Cazabombarderos F - 16



Helicópteros Bell 412 y UH1H



Batallón de Misileros



Batallón Motorizado



Posteriormente, frente a las autoridades desfiló el Subescalón Unidades, compuesto por personal de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, de las Altas Reparticiones y de las Guarniciones Aéreas de El Bosque, Cerrillos y Pudahuel.

El desfile continuó con una dotación de Reservistas de las Unidades Bases de Movilización de la IIª Brigada Aérea, División de

Educación y División de Sanidad, las que fueron acompañadas desde el aire por el sobrevuelo del avión KC-135 de reabastecimiento en vuelo, escoltado por dos aviones F-16.

A continuación, desfilaron ante las autoridades una dotación del Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales y una Unidad de Misileros y de Comandos, las que fueron acompañadas desde el

aire por aviones Hércules C-130 del Grupo de Aviación N°10. Cerró el desfile aéreo la Escuadrilla de Helicópteros del Grupo de Aviación N° 9 compuesta por aeronaves Bell-412, UH-1H y Bell-206.

Finalmente en tierra rindió honores frente a las autoridades, un Batallón Motorizado de Defensa Antiaérea, sellando así una brillante presentación institucional por un nuevo año de vida.

DISCURSO DEL GENERAL ROJAS EN EL 82º ANIVERSARIO:

“Debemos reanudar el sin pausas ni interrupc

Comandante en Jefe enfatizó que la Institución debe continuar apoyando y haciendo misiones en beneficio del desarrollo nacional.



vuelo, iones”



El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Jorge Rojas Ávila destacó la gran responsabilidad social asumida por la Institución, instando al Personal a “mantener la solidez, cohesión y eficiencia que nuestros conciudadanos esperan de nosotros”.

En su discurso por el octogésimo segundo aniversario el Alto Oficial abordó aspectos relevantes de la historia aeronáutica, presente y futuro de la Fuerza Aérea de Chile, incluyendo la desgracia ocurrida en septiembre del año pasado en “Juan Fernández”, frente a lo cual planteó el compromiso permanente con la verdad, para reiterar que frente a la decisión de la Justicia no habrá defensas corporativas porque primero está el honor institucional.

A continuación se transcribe el discurso ante las máximas autoridades de la Nación del miércoles 21 de marzo en la ceremonia efectuada en la Base Aérea El Bosque.

“Hace 82 años, el 21 de Marzo de 1930, Chile se inscribió entre los primeros cinco países del mundo en tener una Fuerza Aérea propia. Su creación se produjo fusionando los servicios aéreos que existían en el Ejército y en la Armada. Junto con sus dotaciones, aviones e instalaciones, recibimos también un valioso legado de valores y tradiciones, que hemos cultivado siempre con gran esmero y que han facilitado el entendimiento y la acción conjunta con nuestras Instituciones hermanas en la Defensa Nacional.

En esta fecha tan importante para nosotros, saludamos cordialmente a nuestra distinguida concurrencia, agradecemos su grata presencia, especialmente a S.E. el Vicepresidente de la República, don Rodrigo Hinzpeter Kirberg y les damos la más afectuosa bienvenida a esta tradicional Base Aérea El Bosque, cuna de la aviación chilena y actual forjadora de nuestras nuevas generaciones.

El legado de nuestro fundador

Afirmaban los antiguos romanos que “la historia es la maestra de la vida”. Nosotros hemos aprendido de nuestra historia, que comenzó en esta ya centenaria Base, y cuyas páginas están plenas de personajes, de enseñanzas y de hechos notables para la aviación chilena. Aquí nació nuestra aviación de combate y se inició también la de transporte y patrullaje, todo lo cual permitió con el tiempo la integración aérea de la totalidad del territorio nacional, incluidos el insular y el antártico, e hizo posible además, proyectar nuestras alas hacia el extranjero.

Para orientar esta inmensa obra y materializarla, fue fundamental la visión y el espíritu del Comodoro Arturo Merino Benítez, al plantear la necesidad de estructurar un Poder Aéreo para Chile, como una solución moderna y efectiva para integrar físicamente por aire a todo el país, llevando vida, seguridad y progreso a nuestros compatriotas.

Luchando por esta visión, el propio Comodoro fue el fundador de la Fuerza Aérea y su primer Comandante, creó la Dirección de Aeronáutica y la Línea Aérea Nacional, logró la instalación de la primera fábrica de aviones en el país, le dio un renovado impulso a la aviación civil y deportiva y fomentó una conciencia aérea nacional. Su empuje y su mística fueron esenciales para lograrlo e inspirar a otros.

Con el tiempo, aquellos De Havilland y Curtiss de tela y madera de 1930 dieron paso a aeronaves metálicas, de mayores potencias y mejores performances. Se fueron sucediendo en nuestro inventario los Focke Wulf de instrucción, los bombarderos Junkers, los italianos Nardi y Breda de caza; los estadounidenses Fairchild, Vultee, North American, A-24 “Dauntless”, F-47 Thunderbolt, y los bombarderos B-25 y B-26. Los motores a explosión fueron reemplazados por turbinas, ingresando a la “era del jet” en 1954

con los recordados Vampire, seguidos en honrosa sucesión por los T-33, F-80, Hawker Hunter, Mirage y los actuales F-16.

En transporte, a los trimotores Ford siguieron los C-47, DC-6B, C-130, Boeing 727, 737 y 767, que proyectaron nuestros caminos aéreos al mundo. Internamente, los Beaver y Otter fueron reemplazados por los Twin Otter, y los helicópteros Bell a pistón dieron paso a los UH-1H y Bell 412 a reacción; todos ellos verdaderos símbolos de unión y auxilio para las zonas aisladas.

En todos estos aviones, nuestros pilotos encontraron siempre nuevos y mayores desafíos, cuya superación dio forma a una efectiva arma aérea para Chile. Comenzamos con aviones de tela y madera, pero los hombres eran de acero, con un temple y una firme voluntad a toda prueba para seguir el ejemplo del Comodoro. La tecnología cambió, pero el espíritu se mantuvo a través de las sucesivas generaciones.

A través de ese “camino de los cielos de Chile” que soñó Merino Benítez, nuestras alas llegan a los más aislados

parajes del territorio nacional, donde solo el avión o el helicóptero pueden acceder, para unir a sus habitantes con el corazón del país y reforzar en ellos su pertenencia a la nacionalidad chilena. Podemos alcanzar también a cualquier lugar del planeta y, mirando siempre más adelante y más alto, nos hemos incorporado con capacidades propias al espacio exterior, con satélites.

El espíritu del Comodoro Merino Benítez y de quienes le acompañaron, se mantiene latente e impregnado en los hombres y mujeres que hoy dan vida a la Fuerza Aérea. Estos 82 años representan las vivencias, el esfuerzo, los sueños y la historia de más de 85.000 personas y sus familias. Ellos han sido los oficiales, suboficiales y civiles, que en distintas épocas han integrado esta Institución y que bajo la conducción de 24 Comandantes en Jefe, la han mantenido volando por y para los chilenos, especialmente en caso de catástrofes o necesidad.

Todos ellos aportaron para que el país cuente hoy con una Fuerza Aérea que es de Chile y de todos los chilenos, madura y moderna, capaz de cumplir

su misión constitucional, y que en su calidad de Institución permanente de la República, está presta para emplearse en todo momento, donde lo requieran los intereses nacionales y lo dispongan nuestras autoridades.

Así lo hemos hecho miles de veces a lo largo de nuestro territorio, como una de las formas más tangibles de nuestra Responsabilidad Social hacia nuestros compatriotas. Solo en los últimos cinco años, hemos dedicado 12.000 horas de vuelo para trasladar más de 7.000.000 de libras de carga humanitaria y transportar cerca de 120.000 personas, entre ellas las damnificadas por el terremoto de 2010. Nuestras alas han luchado también por la vida humana, con más de 1.000 vuelos de búsqueda y rescate, 600 evacuaciones aeromédicas y 1.300 traslados de órganos para trasplantes, siempre volando contra el tiempo, de día o de noche, para preservar vidas.

Nuestra actividad se ha proyectado también al extranjero, honrando los compromisos de la política exterior de Chile ante la comunidad mundial, especialmente como Fuerzas de Paz de Naciones Unidas.



Transporte de carga humanitaria.



Traslado de estudiantes desde zonas aisladas.

No descuidamos por ello nuestro entrenamiento y nuestro alistamiento operativo, participando en diversos ejercicios en el extranjero, con Fuerzas Aéreas de avanzado nivel, practicando modalidades de coaliciones aéreas internacionales, que eventualmente pudieran ser empleadas en pro de la paz mundial.

Nuestra Responsabilidad Social Esencial

Esta verdadera epopeya escrita en los cielos nacionales, como toda empresa humana ha tenido grandes logros, pero también tropiezos a costa de valiosas vidas humanas, como fue el lamentable accidente que tuvimos en Septiembre pasado en Juan Fernández. Allí estábamos apoyando a un grupo de personas, unidas por el noble afán de socorrer al prójimo damnificado de zonas lejanas.

Lamentablemente, diversos factores adversos y lo poco predecible de los accidentes, truncaron tan nobles propósitos. Los adelantos técnicos de la aviación han sido enormes desde su aparición hace más de cien años, y han traído consigo una creciente complejidad en el uso del espacio

aéreo. Cada día avanzamos para tener vuelos más seguros, si bien es cierto siempre es posible seguir perfeccionándose.

Transcurridos ya seis meses, la Fuerza Aérea espera el fallo de la Justicia, con la cual siempre ha colaborado irrestrictamente y en total acuerdo con la legislación vigente. Paralelamente, hemos instruido nuestras propias investigaciones administrativas y técnicas, en las que se definirán, sin excepción, las eventuales responsabilidades que se deriven, así como las lecciones que puedan deducirse.

Hemos mantenido el más firme compromiso con la Verdad en este caso y por lo mismo, fue nuestra iniciativa pedir un Ministro en Visita para investigarlo. Nuestro único fin es dejar que las instituciones funcionen y que se llegue a las conclusiones que sean del caso.

No caben aquí defensas corporativas; cumpliremos a cabalidad los veredictos correspondientes y los acataremos en plenitud. Lo haremos por nosotros mismos, por quienes nos antecedieron y por el honor institucional.

Nuestro deber en la Fuerza Aérea es que, por sobre las desgracias, debemos reanudar el vuelo, sin pausas ni interrupciones. La Institución debe continuar apoyando y haciendo misiones en beneficio del desarrollo nacional. Así es como continuamos realizando vuelos humanitarios y solidarios en zonas de difícil acceso y mantenemos en pie el concepto de los operativos médicos y del traslado de estudiantes desde lugares apartados.

Todas estas misiones, son de capital importancia para nosotros, las venimos realizando desde nuestros comienzos y las seguiremos cumpliendo con la mayor energía. Nuestro personal se dinamiza al hacerlas, porque se siente en contacto con las personas, en una forma que es valiosa para ellas y para el país.

Somos, por otra parte, una Institución que hace uso intensivo de la tecnología, lo que exige que la preparación de nuestros especialistas deba ser completa, avanzada y continua. Permanentemente estamos requiriendo profesionales del mejor nivel, que cumplan efectivamente las exigencias de nuestro servicio aéreo y, en determinadas circunstancias, sus conocimientos puedan ser también un factor de progreso en las actividades productivas y tecnológicas del país.

Un ejemplo de ello es el desarrollo y aplicación de capacidades espaciales, representado por el satélite FASAT CHARLIE, que desde mediados de Diciembre entrega imágenes del territorio nacional, desde su órbita a 620 kilómetros de altura. Estas imágenes se utilizan en la agricultura, para el estudio de distritos agroclimáticos, catastros y pronósticos de producción, seguimiento de cuencas hidrográficas y prevención de procesos de desertificación. También permitirán mantener una cartografía exacta y actualizada permanentemente, facilitarán el monitoreo de catástrofes naturales, además de diversas aplicaciones en Defensa y Seguridad del territorio.



Socorro a habitantes en la precordillera.

Con el FASAT CHARLIE, Chile se incorpora en definitiva a la comunidad de países con capacidades satelitales propias, generando múltiples oportunidades de transferencia tecnológica, como también un mayor prestigio como Nación.

Este y otros adelantos podrán ser admirados en detalle por la ciudadanía durante la Feria Internacional del Aire y del Espacio FIDAE 2012, que se realizará durante la próxima semana y que trae a Chile los últimos adelantos en estas áreas. FIDAE es un gran logro que la Fuerza Aérea ha entregado al país, al haber obtenido una posición reconocida como una de las principales Ferias a nivel mundial. Así lo comprueban las numerosas empresas que participan y los seminarios técnicos de excelente nivel que se realizan.

Estamos plenamente convencidos de su relevancia internacional y de su aporte

a la economía del país, particularmente en oportunidades de negocios, transferencia tecnológica y empleo intensivo de mano de obra, por lo que esperamos que el público concorra masivamente como muestra de respaldo a esta Feria, que ya es patrimonio nacional.

Estos dos hechos, la explotación del satélite FASAT CHARLIE y la realización de FIDAE nos llaman a reflexión en cuanto a definir cual es el interés de Chile en el espacio. En la década de los 90's la Fuerza Aérea planteó e impulsó una estrategia de desarrollo espacial para el país, la cual contemplaba tres vectores básicos: la definición de una Política Espacial para orientar los esfuerzos, la creación de una Agencia Espacial para dar vida a la política y representar a Chile ante la comunidad internacional, y la materialización de un proyecto técnico y la formación de especialistas para lograr

capacidades propias en este campo.

De los tres elementos, el que ha logrado más avance es este último, habiendo generado la Fuerza Aérea una masa crítica de ingenieros y técnicos en temas espaciales, como astrofísica, diseño de artefactos, estudio de propelentes y otros. Al mismo tiempo, dio comienzo a la serie de satélites FASAT, de carácter experimental.

Los elementos de la estrategia planteada por la Fuerza Aérea no han variado sustancialmente y en consecuencia, parece llegado el momento de avanzar en cuanto a la Política Espacial y a la Agencia respectiva la cual, siendo civil, debe considerar también en su composición al sector de la Defensa. Es menester seguir ampliando la masa crítica de especialistas en ciencias espaciales, lo que se potenciaría a través de convenios y alianzas, como los que la Fuerza Aérea mantiene con

diversas universidades en disciplinas que le son propias.

En otra vertiente de nuestro quehacer, debo señalar que recientemente cumplimos las 12.000 horas de vuelo como integrantes de la Misión de las Naciones Unidas para la Estabilización de Haití-MINUSTAH. Además de su eficiencia, nuestro personal realiza estas operaciones regidos por un sólido código moral y ético, concientes que el uniforme azul aéreo representa a Chile y, en consecuencia, vestirlo es no solamente un honor, sino también una gran responsabilidad. Como se aprecia, hemos sostenido el ritmo de nuestro quehacer y mantenemos el alistamiento operativo que nuestra misión nos demanda.

Lo hemos hecho porque tenemos la convicción como aviadores, que nuestra profesión es de servicio público. Entendemos que la manifestación más concreta y valiosa de nuestra Responsabilidad Social institucional es servir a nuestra Patria, ayudando a producir una estabilidad que permita a la ciudadanía trabajar y desarrollarse en paz.

Lo hacemos a través de nuestra profesión de aviador y combatiente aéreo, la cual es una actividad seria, delicada y difícil, que necesita de todas nuestras energías y dedicación. Esto siempre fue así, pero se ha hecho más acuciante en la medida que hemos incorporado tecnologías más complejas.

Por ende, buscamos permanentemente modalidades y contenidos, para crear mejores aviadores profesionales y darles la mayor capacitación que requieran para el cumplimiento de sus deberes, sin descuidar su formación militar. Queremos seguir profundizando y avanzando en mantener una dotación que funcione como un equipo disciplinado y coordinado, mediante una jerarquía de mando altamente capacitada y profesional,

para lograr los mejores resultados en nuestras operaciones, tanto para la defensa nacional, como para el apoyo al bienestar de la población de nuestro país.

Dentro de nuestro personal, tenemos un importante porcentaje de profesionales jóvenes, a los que preparamos para operar complejos sistemas tecnológicos. Ellos tienen en la aviación y el espacio grandes expectativas de progreso, no solo como pilotos sino también en áreas tales como electrónica, informática, desarrollo organizacional, coherencia, robótica, gestión de finanzas y de personal, entre otras. Son jóvenes entusiastas, de gran conocimiento y sólida cultura, lo que les plantea interrogantes e inquietudes que siempre hay que escuchar y atender.

A ellos en particular, dedicamos un especial proceso de educación, vale decir, entregarles tanto conocimientos como valores, propios de nuestra Institución y de nuestra nacionalidad. Esta educación es continua, de modo que siempre estén recibiendo lo que requieren para su desempeño y estén preparados para asumir nuevas responsabilidades.

De esta forma, cumpliendo con nuestra Misión y manteniendo una dotación educada, entrenada y vigilante, esperamos seguir cumpliendo con los requerimientos que nos plantea nuestra Responsabilidad Social básica: producir Seguridad al Estado, para ayudar al normal desarrollo de la vida ciudadana y el progreso de nuestros compatriotas.

A nuestra dotación

Quiero, finalmente, dirigir en este nuevo Aniversario un mensaje especial a los hombres y mujeres de la Fuerza Aérea.

Me siento muy orgulloso de comandar una Fuerza Aérea como la nuestra, en que cada uno de nosotros, en todos los grados y jerarquías, pone lo mejor de sí en cada misión,

en cada servicio, en cada labor, por silenciosa que sea, porque la clave de nuestro éxito es el trabajo en equipo y el aporte que todos podemos hacer al mismo.

No basta hacer, hay que avanzar haciendo y eso implica autocrítica y poca complacencia. Al pertenecer a la Fuerza Aérea de Chile, debemos tener siempre presente que del cumplimiento estricto y ético de nuestro deber, depende la tranquilidad espiritual y la dignidad de cada uno de nosotros, se resguarda el honor de nuestra Institución, que es nuestro propio honor, avanzamos como organización y se beneficia la grandeza y la seguridad de Chile.

Junto con agradecer profundamente el trabajo esforzado que con tanta dedicación realizan a diario en nuestras Bases y Unidades, los insto a que sigamos entregando toda nuestra capacidad intelectual y profesional, y un correcto ejemplo personal, para mantener esta Fuerza Aérea sólida, cohesionada, moderna y eficiente, como nuestros conciudadanos esperan de nosotros.

Para ello, los llamo a que nos mantengamos siempre fieles a nuestros valores básicos, llevando: el futuro en la mente, la excelencia en el desempeño, la ética en la conducta y, por sobre todo, la Patria en el corazón.

Invoco a Dios, para que nos ilumine y fortalezca en nosotros las virtudes de la prudencia, la justicia y la perseverancia, para seguir cumpliendo con transparencia y con honor, la hermosa y delicada misión que nos ha sido confiada por el pueblo de Chile, para su progreso y seguridad.

Sabremos enfrentar y vencer unidos este desafío, tal como lo hicieron nuestros antecesores, para que nuestra Institución mantenga siempre en alto su rumbo, guiada en todo momento por esa estrella solitaria que se levanta serena, en el noble horizonte de nuestros colores nacionales”.





FIDAE

la gran Feria Aeronáutica de América latina

La Feria Aeroespacial y de Defensa fue el epicentro comercial para más de 562 empresas de 40 países, desplegadas en alrededor de 12.000 metros cuadrados.

Cerca de quinientas sesenta compañías de más de cuarenta países participaron en la XVII edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE 2012). La muestra, inaugurada oficialmente por el Ministro de Defensa Nacional, Andrés Allamand, cumplió con las expectativas de sus organizadores, batiendo el récord de asistencia previsto. Así, el costado norte del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez fue el escenario perfecto para congregarse a más de cien mil personas, incluyendo al público masivo y visitantes profesionales, dentro de los que destacó la presencia de presidentes de aerolíneas, integrantes de subsecretarías y comisiones de gobierno, altos mandos y directores de proyectos de las FFAA. de Orden y Seguridad, además de inversionistas.

Las estrellas indiscutibles de FIDAE 2012 fueron el Boeing 787 Dreamliner, el A380 y el A400M Grizzly 2. Sus vuelos de exhibición sirvieron de antesala para la serie de contactos y negocios que sus asistentes efectuaron, por un volumen aproximado de USD 250 millones.

Y es que en FIDAE 2012 la conjunción entre la oferta y la demanda de los sectores representados estuvo marcada por la firma de convenios entre ejecutivos provenientes, en su mayoría, de América Latina. Ese fue precisamente uno de los sellos distintivos de FIDAE, que este año se convirtió en el epicentro comercial para un gran número de empresas del Cono Sur. Fue así como delegaciones de este continente viajaron agrupadas al alero de agencias de comerciales, cuyo principal objetivo fue estimular el intercambio bilateral, tanto en el terreno civil, como militar.

Sin duda, la feria posee un efecto comercial multiplicador en América Latina, ya que conecta al continente con el resto del mundo, transformándose en un verdadero motor de desarrollo para la región.

Uruguay, por ejemplo, acudió al evento respaldado por el Instituto Uruguay XXI y la Cámara de Industria Aeronáutica. Estos dos organismos, más otras empresas asociadas canalizaron la visita inédita de sus representantes, logrando el cierre de acuerdos como el suscrito con ENAER para la modernización del segundo Lockheed C-130B Hércules de



la Fuerza Aérea de Uruguay (FAU).

México y Brasil también contribuyeron a aumentar el número de participantes latinoamericanos. La Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial (FEMIA) y ProMéxico exhibieron tecnologías software, mientras que la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones (APEX-Brasil), con la colaboración de la Asociación Brasileña de las Industrias de Defensa y Seguridad (ABIMDE) gestionaron el arribo de 37 empresas al pabellón H. El recinto de 700 metros cuadrados, diseñado exclusivamente para albergar a empresas de esa nación, fue visitado por el Ministro de Defensa brasileño, Celso Amorim, quien destacó la solidez económica de esa potencia latinoamericana y señaló que "FIDAE constituye una plataforma ideal para la internacionalización de diferentes insumos y servicios". En este sentido, y sin lugar a dudas, el gran protagonista brasileño fue la empresa Embraer.

La compañía dio a conocer las últimas novedades en sus segmentos de Defensa y Aviación Civil- Comercial y reveló los detalles de los contratos suscritos con tres naciones africanas para la adquisición del turbohélice de ataque liviano y entrenamiento avanzado A-29 Súper Tucano. Además, exhibió como primicia el Phenom 300.

En el mismo ámbito, la delegación de Argentina fue liderada por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) y por más de una treintena de empresas públicas y privadas del área metalúrgica e informática. Su presencia fue complementada con la visita de representantes de Fuerza Aérea de ese país, que demostraron "in situ" las características de dos modelos del avión de entrenamiento avanzado IA-63 Pampa II remotorizado, perteneciente a la Fábrica Argentina de Aviones "Brig. San Martín" (FadEA).

El stand argentino recibió la visita del ministro de Defensa de ese país, Arturo Puricelli, quien recalcó

la importancia de la feria como una instancia que permite continuar profundizando la cooperación en Defensa y la integración de los países de la UNASUR.

Europa: más novedades aéreas y terrestres

Si bien es cierto que esta edición estuvo caracterizada por la alta concurrencia de empresas latinoamericanas, los grandes consorcios europeos también ocuparon un lugar preponderante en esta gran cita comercial. Hay que tener en cuenta que en los próximos cinco años, varios países del continente deberán cambiar o renovar su equipamiento, por lo que las compañías manufactureras de esa parte del mundo demostraron su interés por este encuentro multisectorial.

España coordinó su pabellón a través de TEDAE, entidad que agrupa a las principales empresas de tecnología de Defensa, Aeronáutica y Espacio de esa nación. Así, alrededor de dieciocho firmas españolas exhibieron un extenso portafolio de productos y servicios. De ese universo sobresalieron Indra y Navantia. La primera exhibió su avión de vigilancia MRI y su Mini UAV Mantis, mientras que la segunda mostró por primera vez, fuera de España, su Sistema de Exploración y Reconocimiento Terrestre, más conocido por sus siglas SERT.

La industria de defensa francesa, en tanto, confirmó el interés de explorar nuevos nichos de mercado en Sudamérica. Es así como Thales anunció que seguirá desarrollando proyectos de modernización de fragatas e implementación de tecnologías de seguridad ciudadana.

Alemania, igualmente, gestionó su participación en forma conjunta con el Ministerio Federal de Economía y Tecnología (BMW) y la Asociación Alemana del Sector de Ferias y Exposiciones (AUMA). Rheinmetall Defence, uno de sus principales exponentes, dio a conocer

variados sistemas de modernización de un vehículo de combate de infantería, algunos cuales serán utilizados muy pronto por ejércitos latinoamericanos.

Desde Alemania también llegó el Grob G 120TP, que constituye una alternativa de transporte para quienes deseen contar con una aeronave de alto rendimiento y fácil operación.

Finalmente, la italiana Alenia del Grupo Finmeccanica presentó el avión de transporte táctico C-27J Spartan, utilizado, hoy en día por el Ejército y la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, la Aeronáutica Militar Italiana, la Fuerza Aérea Griega y la Fuerza Aérea Búlgara.

Fuerte presencia de Estados Unidos de Norteamérica

Asimismo, las empresas estadounidenses, reunidas en el pabellón de Kallman Worldwide participaron activamente de FIDAE 2012 con una gran superficie de exposición (alrededor de 1.500m²).

Entre los exponentes más destacados estuvieron: Aviall, Bell, Boeing, FlightSafety, FLIR Systems, Frasca, GE Aircraft Engines, General Atomics, General Dynamics, Goodrich, Harris, Lockheed Martin, Raytheon, Bell y Sikorsky. Lockheed Martin demostró por qué sigue siendo la empresa con mayores ingresos por concepto de productos y servicios entregados a departamentos de gobierno en materia Aeroespacial, Defensa y Seguridad, mientras que Bell Helicopter presentó sus modelos Bell 407 AH, y Bell 429. Rockwell Collins, en tanto, presentó sus últimos avances en materia de entrenamiento para pilotos, mediante la exhibición del simulador de vuelo VAPT, que permite maniobrar en diferentes rutas, bajo condiciones climáticas adversas.

Pero Estados Unidos no sólo participó en FIDAE con una gran cantidad de expositores. La Fuerza Aérea de ese país (USAF) realizó un importante despliegue de su material

aéreo, con dos F-16, un C-130 y un KC-10, de reabastecimiento de combustible. Al mismo tiempo, sus integrantes aprovecharon su estadía para desarrollar diversas actividades de Responsabilidad Social. Fue así como, junto a personal de la Fuerza Aérea de Chile visitaron a menores de las aldeas infantiles SOS.

Israel, otro imperdible de FIDAE

SIBAT, la agencia de Cooperación y Exportación de Defensa del Ministerio de Defensa israelí fue la encargada de organizar la exposición de ese país en FIDAE. La muestra especializada, con un elevado componente tecnológico, contó con la representación de al menos once empresas, entre las cuales destacaron: AeroMAZ, Camero Tech, Elbit Systems, ImageSat International, Israel Aerospace Industries (IAI), Israel Military Industries (IMI), Israel Weapons Industries (IWI), MeproLight, Pulse Inteco Systems (PI Systems), Rafael – Advanced Defense Systems y UVision. El equipamiento exhibido comprendió sistemas de vigilancia, sensores, cámaras termográficas, sistemas de observación y reconocimiento, sistemas de aviones no tripulados (UAS), sistemas de alerta de radar, radares terrestres de vigilancia, productos de aviónica y electro-óptica para plataformas aeroportables, municiones guiadas, además de programas de entrenamiento y simulación.

El T-50 Golden Eagle

Esta aeronave surcoreana, desarrollada por la Korean Aerospace Industries KAI, en conjunto con la Lockheed Martin, fue una de las atracciones más destacadas de la feria. Sus fabricantes la exhibieron en dos versiones: un T-50 (entrenador avanzado) y un TA-50 (versión de entrenamiento y de caza ligero).

Su denominación, que en inglés significa “Águila dorada” se debe a su diseño ultra liviano y a su capacidad multimisión, hecho que

quedó demostrado en las diferentes evoluciones que efectuó, tanto en el preámbulo como en el desarrollo de la feria. Actualmente, la aeronave opera en la Fuerza Aérea de la República de Corea y en la Fuerza Aérea de Indonesia, y ya se sabe que existen otros países latinoamericanos interesados en adquirirla.

Rusia, un gigante de la defensa

Alrededor de 15 empresas rusas se presentaron en FIDAE, encabezadas por la Corporación Estatal de Tecnologías Rusas, (Russian Technologies State Corporation). Rosoboronexport, Bazalt y la Corporación Misiles Tácticos, entre otras, presentaron sus últimos desarrollos que incluyeron sistemas de armas y software con mecanismos de protección antiaérea. Su venida ratificó los fuertes lazos comerciales que esa nación mantiene con varios países latinoamericanos como Perú y Venezuela, quienes actualmente se encuentran analizando varias opciones de compra de material.

Conferencias especializadas

Como una manera de crear una instancia global de encuentro aeronáutico, esta versión contó con una serie de conferencias que fueron de enorme interés, tanto para especialistas, como para el público expositor.

Así, IATA organizó la VII Cumbre de Aviación Latinoamericana y del Caribe Wings of Change, con la participación de presidentes de líneas aéreas e importantes empresarios del mercado aeronáutico mundial. Todos ellos se reunieron para debatir temas como la infraestructura aeroportuaria, el medio ambiente, el uso de biocombustibles, y todo lo relacionado con la aviación aero comercial de la región. Por otro lado, el tema espacial fue abordado a través de una conferencia con dos temáticas, a cargo de FIDAE y el Grupo de Operaciones Satelitales de la FACH. Se trata de el “El espacio como herramienta de desarrollo.



Beneficios del empleo de la tecnología espacial para el desarrollo de los países” y “Desarrollo y tecnologías espaciales. Oportunidades para la Región”. Ambos seminarios ilustraron las alternativas disponibles en la industria espacial y sus aplicaciones potenciales en el desarrollo de los países, a través del uso pacífico y explotación del Espacio.

Igualmente, la conferencia “Geointeligencia; Información para la toma de decisiones ante desastres naturales” se enfocó en el empleo de la Percepción Remota o Teledetección para la gestión del riesgo y la vulnerabilidad frente fenómenos naturales. A este simposio asistieron autoridades, investigadores y profesionales de instituciones públicas, organismos cartográficos, universidades y empresas privadas, tanto de Chile como del extranjero. El encuentro se enmarcó en el acuerdo de cooperación suscrito

entre el Ministerio de Defensa de Chile y el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, con el propósito de establecer instancias de intercambio de información.

En el ámbito de la medicina, FIDAE congregó a médicos especialistas y expertos en el área de la salud, quienes debatieron diversos temas de certificación aeromédica y medicina aeroespacial, en el III Congreso de Ciencias Médicas Aeroespaciales.

El viernes 30 de marzo, en tanto, la Academia Politécnica Aeronáutica efectuó el Segundo Seminario de Ingeniería Aeronáutica, el que estuvo dirigido a la comunidad aeronáutica y de defensa, y en el que se abordaron diversos temas de interés en esta área.

La actividad contó con la participación de diferentes relatores, especialistas en el ámbito de la Ingeniería Aeronáutica, quienes plantearon sus

Avión Gulfstream IV Grupo de Aviación N°10



impresiones sobre la materia. Entre ellos destacaron el representante de la firma General Electric, William Brown, quien expuso sobre la tecnología “Leading Edge Aviation Propulsion”, enfocado al desarrollo de motores de última tecnología; Robert Dooley, miembro de la empresa Lockheed Martin Aeronautics, quien habló sobre las innovaciones en los motores para las nuevas aeronaves; y el doctor Frank Tinapp, profesor de la Universidad de Concepción, quien presentó el desarrollo de un vehículo no tripulado en Chile.

También expusieron los doctores Mamié Sancy y Xiaorong Zhou, quienes presentaron un completo estudio de corrosión galvánica entre aleaciones galvánicas utilizando tecnología SEM.

Por último, los temas del área de la Defensa y la Logística fueron los protagonistas de la XIV Reunión de Comandantes Logísticos de las

Fuerzas Aéreas de América del Sur (F.A.A.S.). Este foro brindó un claro panorama de las distintas posibilidades de cooperación y entendimiento que existen entre las fuerzas aéreas de América del Sur, a fin de fomentar la búsqueda de soluciones logísticas para participar en la investigación, desarrollo y producción de nuevos métodos de estrategia militar.

Nuevos horizontes para el futuro

El interés de FIDAE siempre ha sido crecer convocando a más países en cada versión. Este año el objetivo se ha cumplido con creces, lo que da cuenta de las buenas perspectivas que ofrece el mercado en América Latina a los expositores de otras latitudes. Para FIDAE 2014 la respuesta de las empresas internacionales es positiva, ya que se encuentran comprometidos gran parte de los lugares de exhibición

disponibles. Gracias a ello, el 25 de marzo de 2014 la Feria volverá a brillar como la principal muestra aeroespacial de latinoamérica.

FIDAE 2012

41	Conferencias de expositores
40	Países
270	Autoridades aeronáuticas nacionales e internacionales
25	Acuerdos comerciales
108	Aeronaves en exposición
307	Delegaciones profesionales
562	Empresas expositoras
1.100	Periodistas nacionales e internacionales
40.000	Visitas profesionales
80.000	Público general

Atracciones de **FIDAE 2012**



El Airbus 380 aunque visitó por segunda vez la Feria no dejó de ser una atracción. Es el avión de pasajeros más grande del mundo. Puede llevar desde 555 hasta 850 pasajeros según sea su configuración en su doble cabina. Su peso máximo de despegue es de 650 toneladas y tiene un alcance sin escalas de 15.400 Kmts.



AIRBUS 380

BOEING 787



Sin duda la Vedette de FIDAE 2012 fue el nuevo avión comercial de Boeing, el modelo 787 que incorpora en su estructura materiales compuestos, nuevos motores Rolls Royce o General Electric de 71.000 o 64.000 libras empuje. Consume un 20% menos de combustible y emite un 20% menos de CO₂. Puede llevar hasta 290 pasajeros. La línea Aérea Nacional compró 32 unidades para su gran flota.

El A-400M producido por el consorcio Airbus, es un avión de transporte pesado ubicado entre el C-130 y el C-17. Su diseño íntegramente nuevo se caracteriza por sus cuatro turbomotores Europrop de 11 toneladas de empuje cada uno y sus hélices especiales con 8 palas de 5.3 metros de diámetro. Puede despegar con un peso total de 300 toneladas y llegar, según su carga, por sobre los 6000 kms.



A-400M

T-50 GOLDEN EAGLE



Aviones de instrucción avanzada T-50 Golden Eagle fabricados por la compañía KAI de Corea del Sur, con la colaboración de la Lockheed Martin, y desarrollado especialmente para dar instrucción a los futuros pilotos de F-16 de ese país. Puede alcanzar velocidad supersónica y portar misiles Aire Aire o Aire Superficie además de su cañón incorporado de tres tubos de 20 mm.

Vehículo aéreo no tripulado, fabricado por Israel Aerospace Industries es una plataforma para llevar a gran altura (12.000 metros) instrumentos, cámaras para fotoreconocimiento y observación diurna y nocturna. También puede demarcar blancos y hacer ajustes de artillería. Su permanencia en vuelo sobrepasa las 50 horas.



UAV (UNMANNED
AERIAL VEHICLE)

C-27J SPARTAN



Avión de transporte táctico mediano C-27J Spartan producido en Italia por Alenia Aermacchi, en servicio hoy con las Fuerzas Aéreas de 10 países, entre ellos EE.UU. Puede llevar 60 soldados u 11 toneladas de carga. Su especiales cualidades aerodinámicas quedaron demostradas en sus vuelos de FIDAE 2012.

Avión de transporte mediano de la Fuerza Aérea Argentina Fokker F-27 en el parque estático. Su robustez y simpleza lo mantienen vigente a pesar de haber cumplido 40 años de servicio.



FOKKER F-27

BELL 429



Es un derivado del Modelo 427, pero un poco más largo. Fue desarrollado en conjunto con Korea Aerospace Industries. Está certificado desde el año 2009 para volar con un solo piloto y en condiciones IFR. Puede llevar 6 pasajeros a una velocidad de crucero de 273 Km/h.

El Lockheed Martin F-16C de la Fuerza Aérea de Chile también fue una de las atracciones que tuvo la FIDAE 2012.



F-16 C

21 marzo
1930-2012
FUERZA AÉREA DE CHILE



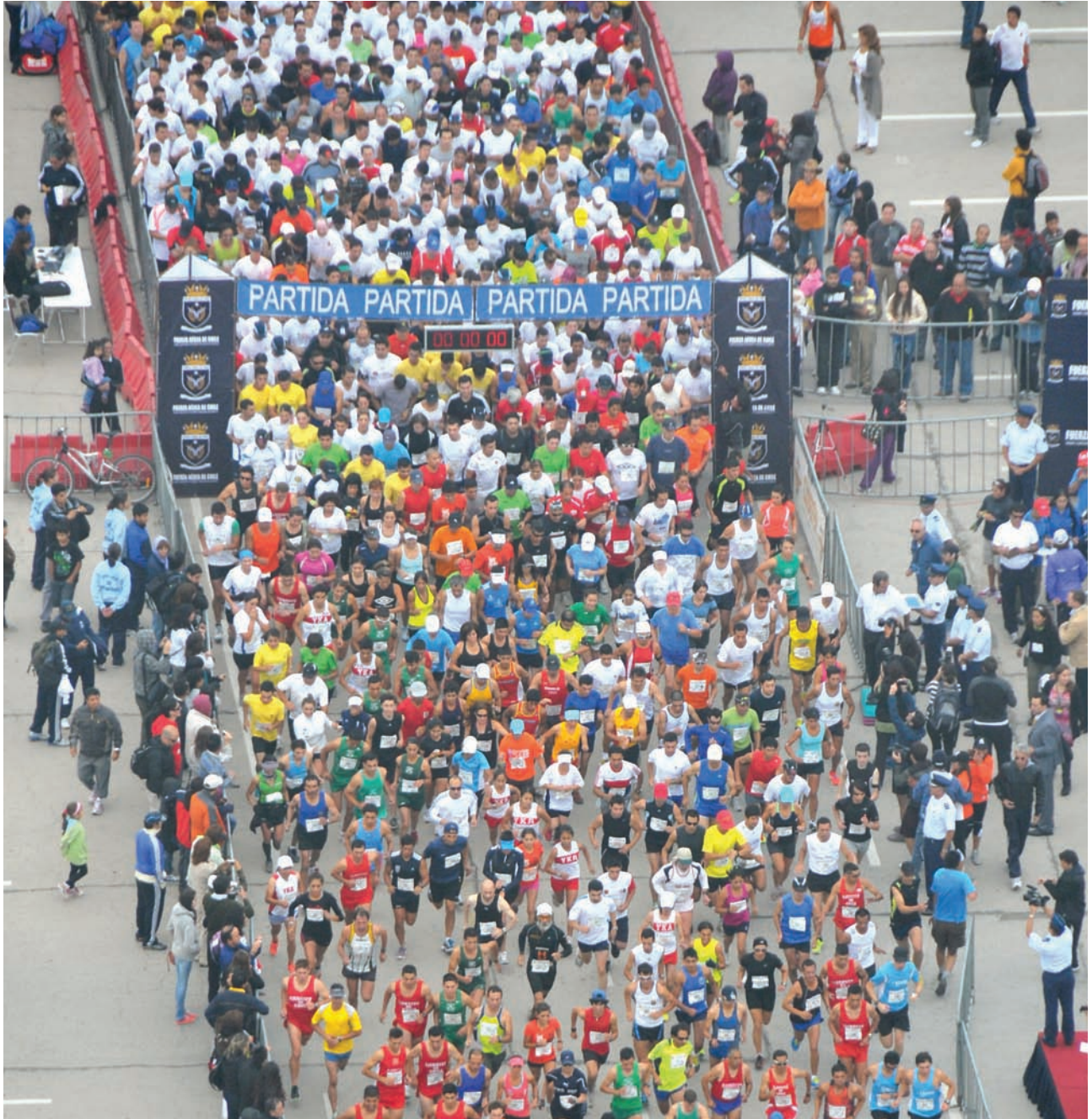
82 años

UNA HISTORIA SIN PAUSA
AL SERVICIO DE LA PATRIA

(foto: El Mercurio)

MES FUERZA AÉREA

Durante el mes de marzo la Fuerza Aérea de Chile realizó distintos eventos para conmemorar los 82 años de vida de la Institución junto a la ciudadanía.



CORRIDA FACH; multitudinaria concurrencia en la corrida atlética "Cabo Alejandro Aros Rodríguez", con una participación de cerca de 3.000 corredores.



VUELO DEL CARIÑO; niños de las aldeas SOS cumplieron su sueño de volar por primera vez, junto al señor Comandante en Jefe.



CONCIERTO EN LA PLAZA DE LA AVIACIÓN; realizado por la Banda Sinfónica de la FACH.



LA BIG BAND; hizo presentaciones con motivo de los 82 años, en los parques O'Higgins y Padre Hurtado.

INFIERNO EN LA ANTÁRTICA

El día que explotó la Isla Decepción




“**D**ead volcano” decía el plano de la Isla Decepción que el Coronel de Aviación (A) René Miranda leyó meses antes de iniciar su viaje hacia tierras antárticas para asumir como Comandante de la Base Pedro Aguirre Cerda. Pero el volcán submarino no estaba muerto y a pocas horas de efectuada la ceremonia del cambio de mando, emergió como un hongo arrojando piedras y lava que destruyeron todas las instalaciones

a cargo de Personal de la Fuerza Aérea de Chile.

La erupción se registró la tarde del 4 de diciembre de 1967 y el contingente que regresaba a Punta Arenas y que estuvo al mando del hoy General de Aviación Jorge Iturriaga, se encontraba a ocho millas navegando en el buque Piloto Pardo de la Armada desde donde recibieron el S.O.S y vieron las fumarolas y rocas encendidas como un dantesco espectáculo de fuegos artificiales.

Prontos al rescate, el navío emprendió el regreso a toda máquina.

El propio General Iturriaga escribió en 1995 el libro “Infierno en Isla Decepción” en que relata de forma magistral los hechos ocurridos y consignando los antecedentes históricos sobre esta isla de origen volcánico, con frecuentes temblores y que incluso tiene aguas calientes en medio del hielo. Por eso, la erupción le confirmó gran parte de sus sospechas de que algo grave podría



El 4 de diciembre de 1967 emergió un volcán en el mar y sus erupciones de lava y piedras destruyeron las bases allí instaladas. 27 miembros de la FACH y los efectivos de la base inglesa fueron evacuados en medio de un verdadero caos.

Celeste Aller S.

ocurrir. Ese infierno lo vivieron en carne propia los 27 hombres que ante la lluvia de material volcánico debieron caminar cuatro kilómetros bajo una nube de cenizas hacia la Base inglesa de John Biscoe para ponerse a salvo.

La emergencia

“S.O.S en Isla Decepción” decía el cable enviado desde la Base “Presidente Aguirre Cerda” por orden del Coronel Miranda a todas

las bases y buques antárticos. Aquel 4 de diciembre de 1967, el Oficial junto al resto del Personal a su cargo vieron nacer una isla de las entrañas de la bahía “Puerto Foster”.

Ese día en la mañana, recuerda el Coronel Miranda “veíamos la fumarola, sentíamos “temblorcitos”, pero nunca nadie se imaginó que iba a pasar lo que sucedió. En ese momento no lo asocié a un volcán activo. Teníamos la confianza absoluta de que nada iba a pasar”.

“A las seis de la tarde, la situación se puso muy fea. Me fui a mi camarote y pensé ¿cómo me voy a quedar aquí un año? Escribí un poco, hasta que escuché a alguien gritar: ¡explotó el volcán!. Salgo rápidamente y veo que a corta distancia, en un sector conocido como Bahía Teléfono, subía en forma de columna un hongo gigante, acompañado de humo, gases y de un intenso ruido. En ese momento fue tan impresionante que recuerdo que volví corriendo a buscar mi cámara fotográfica”.



**Coronel de Aviación
René Miranda Buitano**



**General de Aviación
Jorge Iturriaga Moreira**



El 4 de diciembre de 1967 se efectuó en la Base Presidente Aguirre Cerda la ceremonia de cambio de mando de la Unidad. Horas más tarde se produciría la erupción.

“Al segundo siguiente, tomamos conciencia que lo que veíamos era muy serio. Los movimientos eran espantosos, los ruidos terrestres muy intensos que se asemejaban a miles de cohetes. El carbón coque, algo así como lava incandescente cayó en los techos de la Base y de inmediato corrimos hacia los subterráneos”, agregó el Oficial.

“Antes de descender alertamos de la emergencia. Dimos la señal S.O.S anunciando que el volcán estaba en erupción. Luego, apagamos los motores, no teníamos electricidad, sólo unas velas nos alumbraban, pero no tantas para no consumir el oxígeno. Estuvimos alrededor de tres horas en el subterráneo, ahí la situación se tornó difícil. Sin duda, que estar a oscuras y escuchar esos ruidos complicó el ánimo de la gente. Es en ese tipo de circunstancias que uno comienza a conocer cosas que están dentro de uno desconocidas y que no sabía que las tenía”.

El Coronel Miranda recuerda que “observamos la evolución de la erupción con el sismólogo Bernardo

Blass. El especialista me informó que la grieta venía hacia nosotros, por lo que decidimos evacuar. Días después confirmamos que el cráter llegó a menos de un kilómetro de la Base “Presidente Aguirre Cerda”, ya que se estaba formando una nueva isla, a la cual después llamaron “Yelcho”, un islote grande con tres cráteres”.

“Lo impresionante fue ver cómo esa capa de hielo de un metro se rompió y salió desde abajo, algo así como un “cetáceo de grandes dimensiones, yo vi cómo salía una isla. ¡Perdónenme! pero yo vi cómo salía una isla. Me habría encantado sentarme a ver lo que estaba pasando, para mí era como el comienzo del mundo o su final”.

Luego, “comenzamos a llamar a quienes se habían refugiado en otros lugares. Decidimos que la mejor opción era encordarnos para caminar hacia la Base Inglesa de John Biscoe. A la cabeza de la fila pusimos al Sargento 2º Uladislao Durán que había estado en el lugar hace algunos años, por lo que conocía hacia dónde teníamos que marchar”.

La erupción produjo gran cantidad de cenizas, precipitación de agua y granizos, como también gran electricidad estática que se descargaba con las consecuentes molestias. Asimismo, el olor a azufre durante el trayecto era insoportable, lo que hacía más difícil el avance de la columna, según lo relata el Coronel Miranda.

“Las condiciones para marchar eran bastante complicadas. El volcán cuando hizo erupción tapó toda la isla, se vino una completa oscuridad y un núcleo atmosférico que produjo muchos rayos con electricidad estática, de inmediato debimos sacarnos todo elemento metálico y dejarlo en el camino. Cantamos el “Himno Camaradas” para seguir adelante, eso nos llenó de valor”, agregó el Coronel Miranda.

“De pronto, vimos las señales de los ingleses indicándonos el camino. En el momento, nos enteramos que las intensas marejadas en la bahía les habían varado todas las embarcaciones. Confesaron sentirse nerviosos porque no estaban acostumbrados a los temblores y angustiados por que

"...yo vi cómo salía una isla. ¡Perdónenme! pero yo vi cómo salía una isla."

Coronel René Miranda Buitano

no sabían qué podía venir. Cuando llegamos a la base nos dieron café y ropa para cambiarnos".

"Las marejadas no fueron como un maremoto, pero sí eran muy altas. Los ingleses tenían botes a seis metros de su Base, pero el mar se las llevó. Hay que imaginar que la isla es un picarón con un angosto canal de unos doscientos metros de extensión (Fuelles de Neptuno). La presión del agua tiene que haber sido muy grande, pues la salida no fue capaz de sacar toda esa agua. Hay que pensar que la erupción originó una isla de 90 metros de altura, no es un islote".

El comienzo

La ceremonia de entrega de la Base se había realizado a las 11 horas. En la oportunidad, el General Iturriaga le entregó el mando de la Unidad al Coronel Miranda. Como Jefe de la Comisión Interventora se encontraba el entonces Comandante de Grupo Sergio Andrade.

"Cuando nos sentamos a conversar con el General Iturriaga me dijo: "Esta cosa no está buena" -dice volcán muerto-, todo lo que quieras, pero nosotros hemos chequeado más de 300 temblores en el último mes, pero temblores chicos. Yo venía recién llegando, así que pensé que debía seguir adelante, pero la dotación estaba nerviosa. Ese mismo día, la intensidad de los temblores se hizo más fuerte, hubo de grado cinco. Se cayeron algunos libros de los estantes, la loza que estaba en los muebles, pero nos podíamos sostener en pie, sin embargo se notaba que esto iba "in crescendo".

"El sismólogo Blass envió la información a Santiago de la situación. Pero le dijeron que esto iba a empezar a decrecer".

Al rescate

En tanto, el Buque Piloto Pardo se encontraba aproximadamente a 13 kilómetros de Isla Decepción, todos sus hombres estaban tranquilos y felices. La dotación FACH fue invitada a ver una película del cantante Carlos Gardel en la sala de cine del buque. Apenas se inició el reparto de la película entró un Oficial de la Armada a la sala y exclamó: ¡Erupción en isla Decepción!

En la cubierta del barco, el General Iturriaga miraba con asombro lo que sucedía. "Me preocupé por nuestros camaradas. Pese al peligro de ser alcanzados por la erupción el Comodoro Boris Kopaitic y el Capitán de Navío Carlos Borrowman no dudaron y tomaron la decisión de poner rumbo hacia Isla Decepción para tratar de rescatar al Personal que se encontraba ahora en la Base Presidente Aguirre Cerda".

El General Iturriaga recordó que "a medida que el piloto Pardo navegaba hacia la isla, la magnitud de la columna de humo se iba engrosando hasta que la perspectiva de toda su silueta se vio como un solo gran cráter humeante, cuya nube negra se elevaba hacia el cielo a borbotones que se desprendían hacia el lado norte de la Isla y se veían caer como bombas de color negro y blanco hacia el mar".

Los marinos aconsejaron no enviar lanchas por las mareas altas y bajas por efecto del volcán en el interior de la bahía. Se deducía que no había embarcación que pudiera navegar en esa poderosa corriente sin perder el control y estrellarse en los acantilados".

Tarea de los helicópteros

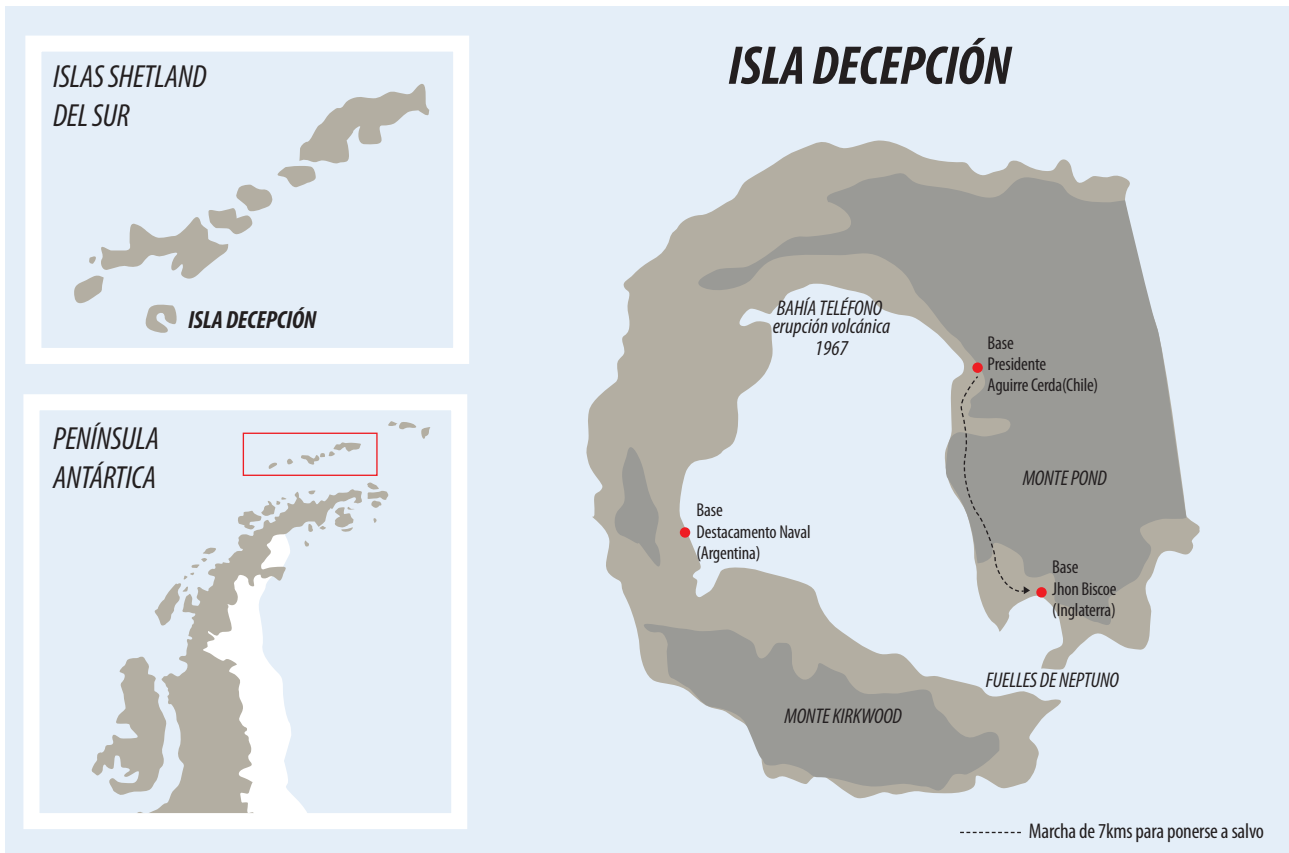
El Piloto Pardo había girado en 180 grados para ir en rescate de la dotación de 27 personas de la Base



A la derecha el Coronel Miranda en uno de sus vuelos de exploración del Grupo de Aviación N°2.



General Iturriaga cumpliendo destino en isla Decepción durante el año 1966.



Aguirre Cerda y de la Base inglesa. La arriesgada maniobra de los pilotos de helicópteros Bell H-13, los entonces Tenientes Héctor Higuera y Frederick Corton, permitió el rescate, en medio de la catástrofe, de todos los hombres de las bases. Los helicopeteristas realizaron una docena de vuelos en medio de una lluvia de piedras volcánicas. Por esta proeza, el Reino Unido les concedió la “Medalla al valor”, otorgada en reconocimiento de su Majestad la Reina de Inglaterra.

El Coronel Miranda recuerda: “al día siguiente regresamos, el panorama era horrible, pero lo peor había pasado. Nos embarcamos hacia Punta Arenas, allá había bastante revuelo periodístico. Se pensaba que todos estábamos muertos. Nos recibió el entonces Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Fernando Ortega Fredes, padre de nuestro ex Comandante

en Jefe, General del Aire Ricardo Ortega Perrier. Estando en la Base recibí la orden de permanecer en Punta Arenas con dos hombres, el Sargento 2º Uladislao Durán, el Cabo 1º Ricardo Astorga y el meteorólogo Ángel Concha de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Nos quedamos los tres aguardando instrucciones. Esperamos como una semana hasta que nos llega un radio que decía que debíamos embarcarnos en el buque Contramaestre Micalvi para reabrir la Base Gabriel González Videla, que desde hace cinco años estaba desocupada y había sido la primera base (1951) que había tenido la Fuerza Aérea en territorio antártico. Luego, en 1955 fue abierta la Base Presidente Aguirre Cerda porque tenía la capacidad de amarizar los hidroaviones”.

“Nos embarcamos en el Micalvi, llegamos unos días después. Vimos un montículo de montañas.

Escuché al Comandante decirnos: Tienen dos horas para desembarcar. Esto era una pingüinera. Sobrevivimos, esto era lo más importante. Felizmente teníamos un motor que nos daba electricidad, calor, podíamos comer y teníamos contacto. De inmediato nos hicimos un plan para distribuirnos las tareas, con la promesa que el buque nos traería refuerzos, los que se concretaron diez días después”.

Monolito

El año 2005 fue colocado un monolito en la Base Presidente Aguirre Cerda, como constancia que la FACH tuvo ahí desde 1955 una de sus bases más importantes, inaugurada el 18 de febrero por el Ministro de Defensa Nacional Coronel en retiro Tobías Barros Ortíz.

Al cumplir 50 años de la creación de la Base Presidente Aguirre Cerda, la Institución rindió un homenaje en

la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva. El acto contempló la instalación de un monolito en recuerdo de los hombres que vieron peligrar sus vidas.

Sin embargo, los fuertes vientos del lugar irrumpieron contra la estructura. El Coronel Miranda señala: “Lo que me preocupa es que cientos de turistas llegan a ese lugar todos los años para conocer la historia de la erupción del volcán en la Isla Decepción. Sin embargo, muy pocos guías turísticas deben saber que allí se encontraba este importante Centro Meteorológico y de Telecomunicaciones”, que entre otras funciones también propició el desarrollo científico con estudios de sismología, vulcanología, radioactividad-atmosférica, además de la flora y fauna del lugar.

Miranda e Iturriaga no olvidan la belleza de aquella isla que se imponía a las otras del archipiélago Sthetland del Sur, con una figura semejante a una herradura y que en el interior de su bahía alberga aguas cálidas y tranquilas propicias para el amarizaje de los hidroaviones y la recalada de buques. Parece tan apropiada que desde



el siglo diecinueve fue escogida por los balleneros holandeses, noruegos y otros navegantes, como centro de sus faenas. Sin embargo, ya en 1842 se hacía mención a que presentaba varios cráteres de los que salía vapor constantemente y se apreciaba la presencia de ceniza volcánica, siendo el estudio del profesor Oscar González-Ferrán en su libro “Volcanes de Chile” editado en 1995 que la describe como una isla en forma de herradura cuya actividad

volcánica post caldera se concentra en torno a un anillo de fractura caldérica interior, contando al menos 15 centros eruptivos y actividad fumarólica casi constante.

Allí la Fuerza Aérea cumplió abnegada labor hasta que un desastre de la naturaleza irrumpió como un infierno en el más aparente apacible y hermoso lugar del planeta.

Es una historia que todos deben conocer.



Vista aérea de isla Decepción antes de que se produjera la erupción.

P | PROTAGONISTAS

Restos de lo que fue la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda.



Esta foto tomada 28 años después muestra los vestigios del asentamiento de la FACH en la Isla Decepción.



En el verano del 2005, la FACH instaló un monolito (foto izq) para señalar el lugar donde estuvo la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda. La comitiva fue encabezada por el Cdte de la Base Frei, el entonces Cdte de Grupo Dennis Harvey Parada.

Golf
Romeo
Alfa
Charlie
India
Alfa
Sierra



Por cuidar nuestros cielos

Nos enorgullece ser el
abastecedor de combustible
de la Fuerza Aérea de Chile.

COPEC
Primera en servicio

EL PODER AÉREO

en las Operaciones Conjuntas

Su capacidad de operar sobre cualquier posición geográfica resulta vital en el apoyo a las fuerzas que se desempeñan en distintas superficies.

Fernando Ilharreguy N.
Comandante de Grupo (A)

La aparición del Poder Aéreo sólo a partir del siglo pasado tardó en relación al marítimo y el terrestre, provocó que estos últimos lo consideraran desde sus comienzos como una herramienta que podían incorporar a sus estrategias y tácticas. Sin embargo, el transcurso del tiempo y la asimilación de experiencias en distintos conflictos han permitido determinar la importancia de fuerzas aéreas independientes y que la mejor forma de empleo de los distintos poderes está dado por la integración de capacidades, donde cada uno debe jugar un rol en la maniobra planificada, logrando la sinergia en pos de un objetivo común.

La I^a Guerra Mundial

La I^a Guerra Mundial demostró la importancia crítica de la utilización del Poder Aéreo tanto en las maniobras terrestres como navales. Durante este conflicto la guerra estática o de trincheras permitía a la Artillería dominar el campo de batalla, por lo que la inclusión de aeronaves para guiar su fuego directo sobre las posiciones adversarias resultó clave. Las fuerzas expedicionarias o en movimiento obtuvieron los beneficios de contar con información en tiempo real de lo que enfrentarían en las vías por las cuales efectuaban sus evoluciones.

Resultó además evidente la utilidad de estos nuevos ingenios para ser utilizados como plataformas de lanzamiento de armamento en

contra el adversario, afectándolo en el campo de batalla y más allá del área donde ésta se desarrollaba, lo cual sería conocido como interdicción y cuya finalidad estaba dada por interferir el flujo de hombres y pertrechos hacia las líneas del frente de batalla.

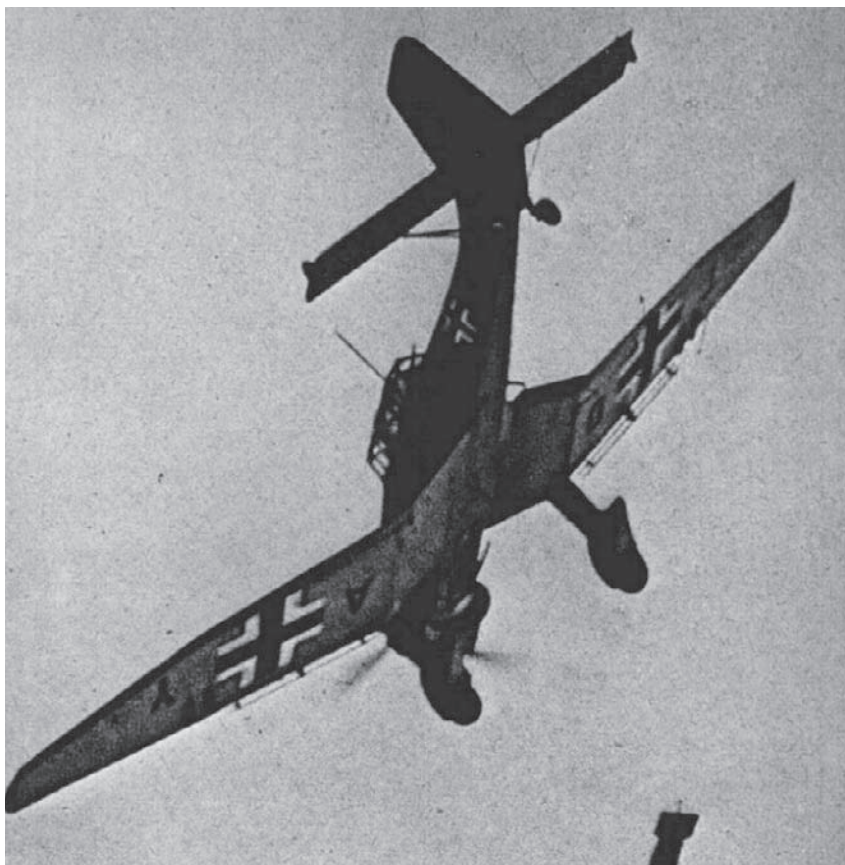
El desarrollo de las acciones en este conflicto produjo situaciones que eran impensadas antes de la aparición de las aeronaves, no sólo en relación al apoyo que prestaba el Poder Aéreo. También estos acontecimientos develaron una nueva necesidad: el Control del Aire, de manera de aprovechar el espacio aéreo en beneficio propio y simultáneamente negárselo al adversario. Esto que aparece como obvio vino a dar luces que el Poder Aéreo no solamente debía apoyar, sino



que también debía ganar su propia batalla, por lo cual su utilización debía obedecer más a integración que a sometimiento.

La Etapa Entre Guerras

Con posterioridad a la Iª Guerra Mundial la utilización del Poder Aéreo en apoyo a otros componentes se desarrolló a grandes rasgos entre las potencias militares de la época de la siguiente manera: Gran Bretaña utilizó su Poder Aéreo para ir en apoyo a las fuerzas terrestres que luchaban por mantener su hegemonía en los territorios colonizados por este reino y en los cuales eran frecuentes los conflictos por independizarse. Este apoyo era a través de bombardeos y también utilizando aeronaves de transporte para mover rápidamente tropas, las que a pesar de ser en cantidades reducidas podían ser decisivas. Francia, por su parte, dio similar utilidad a su Poder Aéreo, focalizando su accionar en apoyar actividades del ejército. Los norteamericanos no darían la importancia que los países nombrados anteriormente entregaron al apoyo del Poder Aéreo a las fuerzas terrestres. Posturas distintas asumieron los rusos y alemanes: Los primeros consideraron a los aeroplanos como parte integral de la batalla terrestre y sólo entregaban la posibilidad de independencia al Poder Aéreo cuando éste actuase sobre objetivos en la profundidad del territorio adversario. Por su parte los alemanes, evaluando las razones de su derrota en la Iª Guerra Mundial, concluyeron que era imposible para fuerzas terrestres enfrentar a un oponente serio sin Poder Aéreo, por lo que desarrollaron doctrinas de empleo de este poder basados en el soporte que debía entregar a las fuerzas terrestres, dejando en un segundo plano las capacidades estratégicas que este naciente poder era capaz de entregar.



La Guerra Relámpago juntó al Poder Aéreo y terrestre tras un objetivo común.

La IIª Guerra Mundial

Las lecciones que la Iª Guerra Mundial dejó respecto a la integración del Poder Aéreo con las fuerzas navales y terrestres quedarían de manifiesto en el contundente empleo de aeronaves durante la IIª Guerra Mundial.

Una de las claves del éxito inicial de Alemania en este conflicto es el resultado de la cercana integración de los poderes aéreos y terrestres, donde las divisiones acorazadas alemanas podían comunicar directamente sus solicitudes de apoyo aéreo a los cuarteles centrales de la Fuerza Aérea Alemana, sin interrupciones y con un lenguaje común, pudiendo contar con el apoyo solicitado en no más de una hora después de requerido.

Este tipo de acciones mostraría su efectividad con la puesta en acción de la conocida Guerra Relámpago, en los inicios de la IIª Guerra Mundial y que redituó importantes éxitos a los alemanes. El desarrollo de estas doctrinas, sin embargo, descuidó la relación entre las fuerzas navales y el Poder Aéreo, lo que se tradujo en un retroceso, del cual la Armada alemana sufriría las consecuencias al no contar

con un apoyo aéreo especializado ni entrenado en apoyar a esta rama.

Quienes dieron otra orientación al uso conjunto del Poder Aéreo y terrestre fueron los rusos, los que desarrollaron la primera fuerza aerotransportada del mundo e incluyeron en sus doctrinas a la Fuerza Aérea no como una entidad subordinada o independiente sino como parte integrante de una fuerza militar conjunta.

Por su parte los británicos, comprendiendo la importancia de la integración, crearon un comando de cooperación en el ejército, el cual permitió aumentar la eficiencia en la integración Aire - Tierra a través de la educación de personal de tierra y aire en asuntos comunes, lo anterior especialmente al nivel de oficiales superiores. Situación similar ocurría en los Estados Unidos donde el Poder Aéreo fue hasta terminada la IIª Guerra Mundial parte orgánica del ejército, lo que facilitó la elaboración de una doctrina de apoyo aéreo.

En el frente del lejano este, en el teatro de operaciones conformado por territorios de China, Birmania e India el uso del transporte aéreo resultó

clave para el éxito obtenido por los aliados, lo anterior, debido a la falta de infraestructura de redes viales donde se desarrollaban las campañas, lo que transformaba al transporte aéreo en la única manera de reaprovisionar tanto de hombres como de pertrechos a los combatientes en dicha zona. Esta situación permite observar que ante la ausencia del Control del Aire poseer el control de vías de comunicación terrestres adquiere un escaso valor, como le ocurrió a los japoneses en los territorios nombrados, los que finalmente perderían el control sobre ellos.

En tanto, la importancia de la integración del Poder Aéreo y el Marítimo quedó demostrado en numerosas ocasiones durante la IIª Guerra Mundial; el uso del Poder Aéreo desde portaaviones y desde tierra, operando en conjunto con buques de guerra para proveer escolta a los convoyes en contra de submarinos alemanes fue de importancia crítica en la batalla del Atlántico Norte.

Durante la guerra en el Pacífico Sur, que fue en sí una campaña marítima pero dependió en toda su extensión de la efectividad producida



Helicóptero artillado, Poder Aéreo en apoyo a operaciones terrestres.

por la sinergia de la integración de las fuerzas navales y del Poder Aéreo.

Etapa Post IIª Guerra Mundial o Guerra Fría

El periodo de la post Guerra fue dominado por las armas nucleares y la creación de fuerzas aéreas estratégicas que serían empleadas en una hipotética IIIª Guerra Mundial. No obstante, la cooperación entre el Poder Aéreo y las Fuerzas de superficie se mantuvo y pasaría a ser una condición esencial de la guerra moderna. La primera oportunidad de comprobar lo anterior estuvo dada por la Guerra de Corea entre los años 1950 y 1953, donde las tropas aliadas terrestres enfrentaron condiciones extremas, especialmente por las dificultades geográficas y la gran cantidad numérica del adversario, por lo que el soporte aéreo resultó clave para detener el avance norcoreano. Luego vendría el conflicto de Vietnam, que fortalecería la noción que el Poder Aéreo estaba intrínsecamente ligado con los poderes terrestre y marítimo, quedando ejemplificado con claridad por las fuerzas norteamericanas que crearían unidades orgánicamente conjuntas. Por ejemplo, la Fuerza Aérea habilitó unidades destinadas a

dar movilidad aérea a las tropas del ejército, reaprovisionamiento de las mismas a través del aire y unidades dedicadas exclusivamente a entregar apoyo aéreo estrecho a las tropas en tierra.

El Conflicto de Las Malvinas

En la secuencia histórica de conflictos que son analizados aparece uno que resulta cercano por la ubicación geográfica en que se desarrolló y también por la similitudes en la doctrina de empleo de los medios aéreos en tareas conjuntas que en ese entonces tenía la Fuerza Aérea de Chile. Este conflicto corresponde al de las Falklands o Malvinas, que enfrentó en 1982 a Argentinos y Británicos por la disputa de la soberanía de islas ubicadas en el Atlántico Sur, frente al territorio continental de Argentina. Este conflicto sirve para evidenciar las consecuencias positivas y negativas del empleo del Poder Aéreo en forma conjunta.

Los ingleses, quienes obtuvieron la victoria en este conflicto, integraron el Poder Aéreo como parte orgánica de la fuerza de tarea que recuperó la soberanía de las islas, sus labores estuvieron orientadas a dar protección

aérea a la flota naval a través de su integración a los medios de defensa antiaérea que esta flota poseía y a dar apoyo aéreo estrecho a las fuerzas que efectuaron el desembarco en la isla, no de tanta connotación pero no menos importante es el apoyo a las operaciones de las fuerzas especiales, de rescate de tripulaciones y suministro de logística entre buques y a las tropas en tierra.

Por su parte los argentinos, que serían derrotados en este conflicto, presentaron una serie de falencias en la integración del Poder Aéreo a las operaciones que efectuaron en el transcurso del conflicto. En las conclusiones alcanzadas por el General Martín Balsa, quien fuera Comandante en Jefe del Ejército Argentino posterior al conflicto y participara directamente en las acciones en la isla, aparecen una serie de observaciones que pretenden explicar el por qué de la derrota, entre estas encontramos que el Comandante del Ejército ignoró la falta de entrenamiento conjunto, que el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur validó que la fuerza conjunta bajo sus órdenes no tuviera un componente aéreo, lo que generó una superposición de mando con el comandante de la Fuerza Aérea Sur. Las operaciones conjuntas entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval obedecieron más al entusiasmo de coordinaciones locales que a procesos doctrinarios. El apoyo aéreo estrecho no resultó eficiente, debido a la falta de coordinación entre las fuerzas de tierra que debían designar los blancos y la componente aérea, esto producto de la falta de entrenamiento previo y de la ausencia de un lenguaje común de entendimiento.

Como se pudo observar, para una correcta utilización del Poder Aéreo en operaciones conjuntas resultan claves el entrenamiento, la doctrina de empleo y el entendimiento pleno de los alcances del Poder Aéreo por parte de quien lo conduce.



Integración del Poder Aéreo y Naval Británico en el conflicto de las Malvinas.



Desarrollo de aeronaves no tripuladas.

Conflictos de las últimas décadas

El conflicto del Golfo Pérsico de 1991 demostró lo esencial que resultó la sinergia aire-tierra en la derrota de Irak y consecuente liberación de Kuwait. Ejemplos de lo anterior lo constituyen el ataque a los sistemas de mando y control y el traslado de tropas y pertrechos, que si bien tienen una finalidad estratégica contribuyen directamente a la maniobra terrestre.

En el posterior desarrollo de este conflicto, cuando las fuerzas terrestres se unieron a las operaciones, el apoyo aéreo estrecho prestado por la componente aérea permitió alcanzar una rápida victoria y a un costo relativamente bajo de vidas humanas y de material.

Similar al conflicto anterior, la sinergia entre fuerzas de aire y tierra, jugó un papel significativo en las operaciones llevadas a cabo en la invasión de Irak a partir del año 2003, destinadas a reducir la capacidad de fuego de las fuerzas iraquíes.

En ambos conflictos la cooperación entre fuerzas de aire y navales aparece como reducida, especialmente por las características geográficas del teatro de operaciones, sin embargo el Poder Aéreo participó en la interdicción de suministros hacia Irak y el Poder Aéreo de la componente marítima destruyó buques de la Armada iraquí en los comienzos del primer conflicto.

En la actualidad, la naturaleza de los conflictos a cambiado y el Poder

Aéreo ha debido adaptarse, de manera de continuar siendo un aporte a las actividades conjuntas, este aporte puede ser observado al analizar la participación del Poder Aéreo en contra de la Insurgencia, ejemplificado en el conflicto desarrollado en Afganistán que representa la figura clásica de los conflictos modernos, también llamados asimétricos, donde una fuerza establecida y estructurada enfrenta a otra sin estas características. La adaptación del Poder Aéreo ha implicado transformaciones orientadas esencialmente a las características de las aeronaves y al armamento utilizado por estas, donde en referencia a las aeronaves se ha observado un desarrollo mayor en los helicópteros y en los vehículos aéreos no tripulados y con respecto al armamento se puede apreciar una clara tendencia hacia la precisión y acuciosidad.

Conclusión

En este artículo se pudo apreciar que el Poder Aéreo desde sus inicios se ha integrado a las funciones ejecutadas por los otros poderes militares, debido a su facultad de apoyar actividades de superficie indistintamente sobre la tierra o el agua.

La evolución del poder aéreo a través de la historia ha estado ligado a conflictos de connotación global, como los que fueron observados, los cuales permiten aseverar y reafirmar

la importancia del Poder Aéreo en el desarrollo de estos, estando el resultado de los mismos estrechamente ligado a cuan eficiente fue el empleo dado a este poder, especialmente en las relaciones establecidas con los otros poderes en la consecución de los objetivos fijados a las fuerzas militares, es decir, en la capacidad de accionar en forma conjunta.

Tradicionalmente se entiende al Poder Aéreo como un ente que apoya, pero resulta interesante observar que este poder igual se beneficia del apoyo que puede recibir de otros poderes, idea que no ha sido explotada y que necesariamente debe ser analizada en el contexto de las características que presentan los nuevos conflictos armados.

El Poder Aéreo puede integrarse y apoyar a otros poderes en variadas formas y niveles, pero es importante que aquellos que lo conducen y aquellos beneficiados por el apoyo que entrega, comprendan que lograr el Control del Aire es la manera más eficaz de contribuir a los otros poderes y por lo tanto, debe ser esta su primera tarea, entendiendo además que la integración requiere de coordinación, doctrinas, entrenamiento y un lenguaje común.

Finalmente se puede concluir que El Poder Aéreo es intrínsecamente independiente, pero la mejor utilización de sus capacidades estará dada por la integración de estas a las actividades conjuntas.

Academia de Guerra - Departamento de Investigación y Extensión

Irak: El renacer de su fuerza aérea

Cuando se ha anunciado que la presencia militar estadounidense en Irak no se extenderá más allá de 2014, los militares de este país intentan poner la casa en orden y adquieren avanzado equipo militar para estar a la altura de la independencia que se les viene encima. Desde hace unos tres años han ordenado material e infraestructura operativa por más de 10 mil millones de dólares y los pedidos continúan. En cuanto a equipamiento de medios aéreos sofisticados, los proveedores norteamericanos han desplazado a los tradicionales abastecedores soviéticos y franceses, aunque estos últimos han obtenido contratos de material de segunda línea y de apoyo al combate.

“La protección del espacio aéreo nacional es un tema del mayor interés”, según lo reconoció Hassan Sinead, integrante del Comité Parlamentario Iraquí de Seguridad y Defensa, apoyando la compra de material aéreo de altas prestaciones.

Luego de haber sido reconocida hasta 1991 como una de las fuerzas aéreas más numerosas y poderosas de la región, la nueva Fuerza Aérea Iraquí (FAI) actualmente carece de aviones de combate de primera línea, aunque sí posee varias docenas de helicópteros y aeronaves utilitarias ligeras. En materia de transporte, se ha dotado de 3 Lockheed C-130 Hercules de segunda mano y ha puesto órdenes por otros 6 de la última versión, el C-130J.

La FAI emplea 18 monomotores Cessna 172 Skyhawk para la instrucción básica y posee una quincena de turbohélices Hawker Beechcraft T-6A Texan II para la instrucción del siguiente grado (ver foto). Por su parte, la USAF provee el

curso avanzado, dando cupos a pilotos iraquíes en bases estadounidenses para volar en material supersónico Northrop T-38 Talon.

En cuanto a medios de acción contra elementos insurgentes, la FAI sólo cuenta con helicópteros de exploración armados ligeramente y también con 8 monomotores Cessna 208B Grand Caravan, pudiendo algunos de estos últimos ejecutar operaciones de ataque gracias a sus misiles antiblindaje subalares del tipo AGM-114 Hellfire.

En cuanto a material de combate de altas prestaciones, a contar de 2010 la FAI eligió el cazabombardero F-16IQ Block 52, dejando en el camino a otras ofertas, como la de Francia, país que intentó vender unidades de segunda mano del Mirage F1, un tipo de avión ya conocido por los pilotos árabes. Los primeros oficiales iraquíes ya se encuentran entrenando en F-16 gracias al apoyo de un escuadrón de la Guardia Aérea Nacional en Tucson,

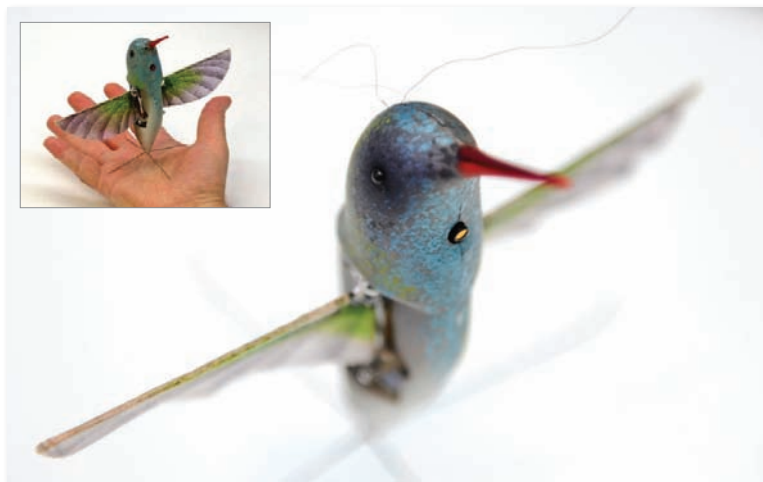
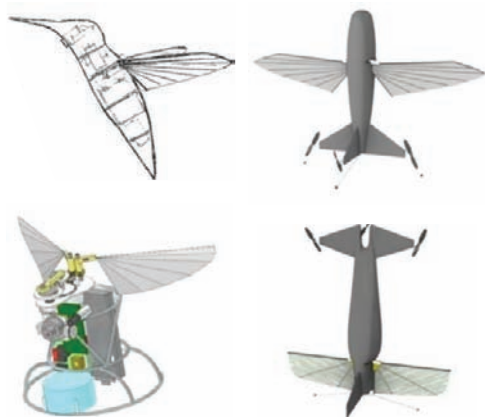
Arizona. A mayo de este año, la FAI ya ha solicitado 36 unidades del Fighting Falcon y numeroso armamento moderno.

No obstante, se estima que no será antes de 2016 que la nueva FAI estará en condiciones de ofrecer a su país total capacidad operacional, y esto sin contar con que aún está pendiente la elección de un sistema de alerta temprana, de defensa aérea y un sistema integrado en red de comando, control y comunicaciones. Así por lo menos lo admitió el teniente general Anwar Amin, jefe máximo de dicha fuerza.

Adicionalmente, uno de los principales retos para las tripulaciones iraquíes será mejorar su escaso dominio del idioma inglés. Con todo, la USAF planea permanecer en Irak por algún tiempo adicional, para contribuir con su presencia a garantizar la soberanía exterior del país y también para instar porque la FAI alcance el grado de alistamiento operativo que necesita ejercer en la región.



NAV Colibrí: Rastreando información



Considerado por la revista Time como uno de los mejores inventos de 2011, el Colibrí Nano o Nano Air Vehicle (NAV) patrocinado por la estadounidense DARPA (Agencia de Defensa de Proyectos de Investigación Avanzada) y desarrollado por AeroVironment, Inc., se ha constituido en una interesante propuesta tecnológica para obtener resultados eficaces en labores de reconocimiento y vigilancia en ambientes complejos o restringidos.

La principal particularidad de esta innovación es que no sólo su forma física imita a la de un colibrí, sino que lo iguala en características y eficacia de vuelo. Efectivamente, en sus primeros prototipos este verdadero “agente de inteligencia de nueva generación” logró el mismo aspecto y los movimientos que un colibrí vivo, tanto en tierra firme como en vuelo. El desarrollo actual del mismo pesa tan sólo 10 gramos, mide 7,5 centímetros y es capaz de alcanzar una velocidad superior a los 35 kilómetros por hora. Además de ser completamente silencioso, el robot ofrece una gran resistencia a

las corrientes de aire gracias a sus aplicaciones en biomimética.

En lo que se refiere a captación de información, este aparato tiene capacidad de operar a lo menos por unos 11 minutos y es capaz de portar, por ahora, una mini cámara de video controlada igualmente por el operador.

En el futuro, DARPA planea utilizar estos robots NAV para misiones de seguimiento, control y espionaje, gracias a su capacidad para transmitir audio, video, posicionamiento geográfico y otros factores del entorno en el que se encuentra.

Su forma física podría plantear, sin embargo, algunas restricciones iniciales de operación, si es que se piensa en operaciones encubiertas o que requieran de cierto sigilo. Considerando que el colibrí es un ave que se encuentra solamente en América, la caracterización adoptada por este ingenio podría ser, entonces, su eventual talón de Aquiles. En tal sentido, se piensa que esta innovación debería evolucionar hacia la adopción de formas de aves más comunes u observables en distintos lugares del mundo, para así lograr una asimila-

ción más adecuada según los diversos entornos en que deba operar.

Según AeroVironment, y considerando el probable empleo en aplicaciones netamente civiles, su utilidad radicaría en recopilación de información vital en áreas tales como la minería y operaciones de búsqueda y rescate especialmente en zonas muy estrechas o de difícil acceso, entre otras.

En el contexto de la propuesta de innovaciones tecnológicas, la doctora e inventora Regina Dugan, hasta hace poco directora de DARPA y hoy una alta ejecutiva de Google, sostiene: “En DARPA tenemos muchos ejemplos de personas de gran valor, que dejaron sus carreras lucrativas y programas de doctorado para unirse a la pelea de la innovación”. Por otra parte, el director de la Oficina de Defensa de las Ciencias de EE.UU., Jay Schnitzer, sostuvo: “El desarrollo del Colibrí está en consonancia con una larga tradición de DARPA en los avances de innovación y técnicas para la defensa nacional, mismas que apoyan la misión singular de la agencia: prevenir y/o crear la Sorpresa Estratégica”.

Unión europea en África: 1^{er} ataque aéreo contra base pirata

El 15 de mayo pasado, y por primera vez, las fuerzas antipiratería de la Unión Europea (UE) atacaron a piratas somalíes en tierra. Un helicóptero armado se acercó de noche hasta el puerto somalí de Harardhere (400 kilómetros al norte de Mogadiscio y destruyó cinco botes rápidos que previamente un avión de vigilancia había identificado como asociado a los piratas. Todo indica que fue la primera de este tipo de acciones, y que el “enfocado, preciso y proporcionado” ataque aéreo se llevó a cabo de acuerdo con la resolución 1851 del Consejo de Seguridad de la ONU y contó con pleno apoyo del gobierno provisional de Somalia. No causó víctimas ni heridos.

La portavoz de la Operación Atalanta —nombre de las acciones aeronavales en el Cuerno de África contra la piratería—, comandante Jacqueline Sherriff, precisó a la prensa europea que los objetivos fueron “varios esquifes equipados con motores potentes, preparados para zarpar rápidamente y atacar a buques comerciales”. Por su parte, Bile Hussein, un comandante pirata dijo que el ataque contra el litoral destruyó lanchas rápidas, depósitos de combustible y un arsenal: “Hicieron cenizas nuestro equipo. Era un importante centro de suministro para nosotros... El combustible alimentó las llamas y los daños. Nada se salvó”.

En marzo la UE había autorizado a sus fuerzas navales para atacar blancos costeros y para coordinar operaciones militares con el gobierno de transición nacional somalí.

El plan de la UE permite ir tras depósitos de combustible e instalaciones logísticas usadas en áreas

costeras por esas fuerzas criminales. Sin embargo, la situación no es enteramente sencilla: los piratas son buenos conocedores de cómo opera la prensa occidental y podrían construir o ubicar dichos objetivos cerca de áreas residenciales, o poner a civiles inocentes como blancos ocultos en caso de que las fuerzas militares decidiesen seguir atacando zonas costeras o bloquear algunos de los puertos somalíes.

La mayoría de refugios navales piratas están en el norte, en Puntland, un auto declarado Estado independiente- no separatista. Aunque es una zona algo menos violenta que la Somalia del sur, donde campea la guerra civil, las fuerzas del orden de Puntland son a menudo sobrepasadas por el poder de fuego de las bandas piratas. Técnicamente, Puntland es opositora a dichos grupos y padece sus ataques, por lo que la UE espera que colabore ampliamente cuando sus fuerzas aeronavales vuelvan a atacar puntos costeros sospechosos de alojar a esas organizaciones criminales. Excepcionalmente, Harardhere, puerto

que fue atacado por las fuerzas de la UE, está ubicado en la Somalia central, siendo uno de los pocos puertos controlados por los piratas fuera de la zona de Puntland.

Esta nueva política representa la reafirmación de una tendencia creciente. En el último año, la UE y otros miembros de la patrulla antipiratería han sido más agresivos, atacando en el mar a buques pesqueros robados y lanchas rápidas menores. Esta política y el destacamento de guardias armados en los buques mercantes ha tenido buenos efectos: los ataques de piratas se han visto reducidos cerca de un 70% en los últimos seis meses, y más aún el número de buques comerciales capturados por las bandas marinas.

Catherine Ashton, jefa de la diplomacia europea, puntualizó que la piratería obstruye el tráfico marítimo en la zona, mina la economía de las naciones limítrofes con Somalia e implica costos humanos, pues unos 200 marineros todavía permanecen en calidad de rehenes en manos de los piratas.



SEGUROS • PRÉSTAMOS • BENEFICIOS SOCIALES

La Mutualidad saluda a la
Fuerza Aérea de Chile en su
82º Aniversario



MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN

Comprometidos con su Seguridad y Tranquilidad

Plataforma de Atención a Clientes

Av. 11 de Septiembre 2336 · Providencia · Santiago
lunes a viernes · 9:00 a 14:00 hrs.

www.mutualidad.cl

Para consultas llame al

(2) **420 8200**

CallCenter
lunes a viernes · 8:30 a 18:30 hrs





Ingeniería en telecomunicaciones y energía

Buscamos la excelencia.



Raytech
RAYLEX tecnología



Av. Francisco Bilbao, #2437 | +56 2 927 9000
www.raytech.cl



Conflictos humanos. Catástrofes naturales. Fronteras inestables. Cualquiera que sea la causa, durante los próximos cinco años 375 millones de personas necesitarán ayuda urgente.* Para ellos, Airbus Military significa una respuesta más rápida y eficaz por parte de los dirigentes militares y políticos. **POR QUÉ LA**

VERSATILIDAD DE AIRBUS MILITARY ES UNA ESPERANZA PARA 375 MILLONES DE PERSONAS EN TODO EL MUNDO. Con el Airbus A400M, un avión de transporte

avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada. O el A330 MRTT, sumamente



efectivo como avión de repostaje en vuelo, el transporte de personal o equipos de auxilio y para evacuaciones médicas. O el C295 y el CN235, aviones versátiles óptimos para

misiones de transporte medio y de vigilancia. Para descubrir lo que

Airbus Military representa en un mundo incierto visite airbusmilitary.com



*Número de personas en todo el mundo afectadas por crisis suscitadas por fenómenos climáticos hasta el año 2015, según previsiones de Oxfam.org.uk



La Reserva: Pasado, presente y futuro

A lo largo de la historia el personal reservista ha dado apoyo a las tareas de paz y una valiosa cooperación ante desastres naturales.

Departamento de Reserva

La Ley de Reclutamiento N° 11.170 del año 1953, cuerpo legal que dicta normas para la conscripción, conocida también como Ley del Servicio Militar Obligatorio, especifica textualmente en su artículo 46 que “el personal de reserva está constituido por todos los ciudadanos, sin distinción de sexo, los cuales encuadrados en las formaciones y organismos militares del tiempo de paz, forman las Fuerzas Armadas movilizadas y llenan las necesidades que con respecto a personal requiera la nación en armas”. En consecuencia, al

ser llamados en las condiciones antes descritas, los reservistas adquieren legalmente las mismas atribuciones, obligaciones y responsabilidades que el personal militar de planta, en el rango y jerarquía correspondiente al grado que en ese momento envistan.

Es lógico pensar que la reserva se identifique normalmente como un tipo de potencial humano capaz de ser movilizad, donde su empleo por lo tanto estará orientado específicamente hacia una finalidad bélica. La historia se encarga de recordarnos que en la práctica así ha sido en realidad, aun-

que convengamos también que una movilización en tiempos de guerra, se trata de una de las decisiones más difíciles que han tenido que afrontar en su momento, tanto gobernantes como líderes militares, de naciones que se han visto involucradas en conflictos armados. En una eventual posibilidad de guerra, la movilización se convierte en el paso fundamental para enfrentar la contingencia con reales posibilidades de éxito.

Actualmente, el concepto general que tenemos de la reserva también ha evolucionado conforme

a los tiempos, donde la utilización del potencial humano reservista ha sido necesario y realmente efectivo en la ejecución de múltiples actividades de paz que asumen las instituciones armadas en el cumplimiento de su misión.

La Fuerza Aérea de Chile ha entendido este paradigma, adoptando diversas políticas de trabajo que se generan a través de la División de Recursos Humanos y su Departamento de Reserva Aérea, preocupado de la doctrina, instrucción y entrenamiento del personal reservista. Lo anterior, a fin de contar con una fuente de recursos humanos competente, lista para entregar elementos de valor que estén en condiciones de apoyar a la institución en sus numerosas tareas de paz, como así también en aquellas situaciones de emergencia nacional, como catástrofes naturales, (sismos, temporales, etc.) o episodios de conmoción pública.

La Institución con esta estructura, tiene siempre presente que la Reserva Aérea, considera a todo el personal reservista por su respectiva especialización y conocimientos para que, llegado el momento puedan prestar los servicios necesarios, ya sea en una condición de actividades de paz o movilizadas, no importando la edad, sexo, condición social, estado civil u otra consideración, que no sea la de emplear los hombres y mujeres más idóneos para cumplir de la mejor forma posible con la misión que la Patria le ha asignado a la Fuerza Aérea.

La Reserva Aérea: siempre junto a la historia Institucional.

Entre los años 1911 y 1912, cuando la aviación militar chilena comenzaba a dar uno de sus primeros pasos, como lo fue en ese entonces el envío a Francia para realizar el aprendizaje del vuelo de dos Oficiales, los Tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín, ya existía en esa misma época un ciudadano chileno

que llevaba dentro de sí la esencia y el espíritu del aviador reservista, su nombre era David Fuentes Soza, el precursor de la Reserva Aérea en Chile.

De una situación económica holgada y con 26 años de edad, viaja a París en 1912, ciudad donde conoce y entabla amistad con el recién ascendido Capitán Manuel Ávalos Prado, que a la fecha se encontraba en comisión de servicio en ese lugar. En las conversaciones que ambos sostienen, se entusiasma con los relatos

David Fuentes Soza precursor de la Reserva Aérea en Chile



de su compatriota militar, al punto que David Fuentes decide también ingresar a la misma escuela de vuelo Blériot en Etampes. Después de algunas semanas de instrucción recibió su brevet de aviador, demostrando poseer condiciones sobresalientes para el vuelo.

En 1914 regresó a Chile con un avión monoplano de dos plazas, marca Blériot de 80 HP, adquirido por él mismo para difundir la aviación en el país, al que bautizó como "Talcahuano", su ciudad natal, lo cual le llenaba de emoción.

Durante seis años, David Fuentes, hizo noticia volando con su avión por las principales ciudades del sur de Chile, destacando a Punta Arenas donde cruzó el Estrecho de Magallanes en 1916, realizando también el primer correo aéreo en Chile entre Ancud y Puerto Montt el mismo año. Conquistó además varios récords nacionales e internacionales de altura, distancia, sobre el agua, raid nocturno, cruce bajo el puente del Malleco y otros vuelos destacados para la época, como por ejemplo trasladar en vuelo al insigne aviador mundial Alberto Santos Dumont.

Atraído por la camaradería y los principios que reinaban entre los aviadores en el aeródromo El Bosque, junto a su estrecha amistad con el Capitán Ávalos le permitieron a Fuentes mantener su avión en la Escuela Aeronáutica como uno más del servicio, ofrecido por su dueño en apoyo de otros pilotos militares, cuando por accidentes o reparaciones escaseaba el material de vuelo, participando incluso con su Blériot en la formación aérea de la parada militar del año 1915.

Todas estas vivencias en el ambiente militar, llevaron a David Fuentes Soza a solicitar y obtener el permiso para rendir las pruebas que lo acreditaban como piloto militar, cumpliendo con éxito los exámenes teórico y de vuelo, para recibir el brevet N° 13 en diciembre de 1915,



Grupo de aspirantes a Oficiales de reserva al lado de un avión para práctica de “carreteo”.

quedando plenamente incorporado a la vida militar como Teniente 2° de Reserva, lo cual consagró a Fuentes como el primer aviador civil que logró el honroso nombramiento de Piloto Militar de Reserva, constituyéndose por ende en el primer Oficial de la Reserva Aérea de Chile.

Debido a la movilización que se produjo en el país en el año 1920, y ante la necesidad evidenciada de contar con un mayor número de efectivos frente a la delicada situación limítrofe que se estaba viviendo con Perú, se creó un Primer Curso de Aspirantes a Oficiales de Reserva en la Escuela de Aviación, donde fueron seleccionados una cantidad de 21 Aspirantes a Oficiales de Reserva, más dos Tenientes 1° y tres Tenientes 2° de Reserva.

Lamentablemente, la falta de medios, un problema permanente de la Escuela en ese entonces, impidió cumplir con el propósito final del curso, el cual era contar con más pilotos para la aviación militar y el día 6 de noviembre de 1920 fueron licenciados a la vida civil. No eran pilotos, pero sí eran soldados aviadores, con gran espíritu de trabajo y con una sana camaradería aprendida en la unidad para continuar siendo excelentes embajadores de la aviación militar ante la civilidad.

En 1941, con motivo de la “Campaña Alas para Chile”, nació un fuerte sentido de unión entre los aviadores civiles y militares.

Recordemos que en la década de los años 30, la crisis económica mundial puso en riesgo la supervivencia de los clubes aéreos y por lo tanto era evidente la necesidad de potenciar a la aviación civil en nuestro país, lo cual motivó que hasta el propio Presidente de la República, Don Pedro Aguirre Cerda, impulsara la campaña que unió a todo el país en torno a la aeronáutica. Al cierre de ese evento nacional el numeroso público asistente que miraba extasiado al cielo las diferentes exhibiciones aéreas ofrecidas, quedaron simplemente anonadados con el broche de oro que se había preparado para la ocasión, cuando el entonces Capitán de Bandada Don Enrique Flores, posteriormente un respetado historiador aeronáutico y reservista ejemplar, aterrizó un avión en plena avenida Bulnes, frente al palacio La Moneda (fotografía pág 51).

Algunos hitos importantes, entre otros, relacionados con la historia y desarrollo de la Reserva Aérea ocurrieron también en el año 1943 cuando producto de la campaña anterior se incrementó la flota de aviones y se necesitó formar a muchos pilotos civiles, instancia

que llevó a la institución a organizar algunos cursos para la Reserva Aérea en diferentes Grupos de Aviación, llegando incluso a formar en un solo año a 63 nuevos Oficiales de Reserva. En momentos complicados y de incertidumbre en la historia reciente del país, sean estas catástrofes naturales o emergencias de otra índole, siempre los reservistas estuvieron prestos para acudir al llamado de los cuarteles y muchas veces, también algunos de ellos se alistaron para cumplir con sus respectivos deberes militares al servicio de la nación.

De igual forma, ha ocurrido durante el transcurso de la historia institucional que se han creado o refundado en otras guarniciones, diferentes unidades de la reserva como ocurrió por ejemplo, el 24 de julio de 1971 cuando se fundó la Escuadrilla San Felipe de la Reserva Aérea, dando de esta manera cumplimiento a las aspiraciones de muchos Oficiales de reserva de Quilpué, Los Andes y San Felipe.

De igual forma sucedió también con fecha 11 de diciembre de 1971 cuando se desarrolló el acto de activación y toma de mando en una emotiva ceremonia que se desarrolló en el Regimiento de Artillería Antiaérea, debido a que por razones orgánicas el Grupo de Reserva Las Condes fue desactivado, y a petición de varios reservistas se creó en esa oportunidad la Escuadrilla Colina de la Reserva Aérea.

Desafíos Actuales

En el presente, la Reserva Aérea está organizada conforme a la reglamentación vigente en una estructura de mando que le permite un accionar mucho más eficiente y flexible, lo cual en cualquier momento se pueda realizar alguna modificación o innovación en el sistema conforme al permanente desarrollo que está experimentando la Fuerza Aérea de Chile, de tal forma de poder concentrar así todos sus esfuerzos en capacitar y entrenar a este recurso

humano profesional conforme a las necesidades propias que le demandan las numerosas actividades que tiene la institución en diferentes momentos y circunstancias.

A nivel nacional, las diferentes unidades bases de movilización (UBM) y sus respectivos centros de reservistas (CC.RR.) están permanentemente programando y realizando diversas actividades cívico militares para el numeroso personal que se encuentra encuadrado y adscrito a ellas, dejando de manifiesto su real compromiso con la Institución reflejado en una alta adhesión y convocatoria. En cada una de esas unidades nuestros reservistas se encuentran en plena capacitación doctrinaria y reglamentaria, empleando allí todas sus capacidades y potencialidades conforme a los programas diseñados para cumplir ese propósito.

Normalmente estamos viendo que en diferentes épocas del año, los integrantes de la Reserva Aérea realizan sus períodos de campaña guiados por instructores expertos en instrucción militar pertenecientes a las distintas

unidades a lo largo del país. Como todo proceso de instrucción que se ha desarrollado en buena forma y conforme a lo planificado, es común también ver que al término del proceso los reservistas y sus instructores comparten una actividad de camaradería para celebrar el fin de una campaña, luego de las extenuantes jornadas de entrenamiento militar y vivencias personales o grupales en las cuales participaron.

Pero además de la capacitación y entrenamiento constante, nuestros reservistas participan activamente en otra área a la que la Fuerza Aérea de Chile le asigna y dedica una importancia vital, esto es la fuerte vocación de servicio público y responsabilidad social, acción solidaria que entre muchas otras, se vio reflejada por ejemplo en la notable labor de apoyo y reconstrucción integral que se ha efectuado en la comuna de Lolol (VI Región) tras el terremoto del año 2010, donde personal de la Reserva Aérea con distintas profesiones y especialidades, pero más que nada con una entrega y

vocación de servicio público ejemplar se ofreció voluntariamente y estuvo a disposición de la institución para prestar sus servicios voluntarios a los pocos días de ocurrida la lamentable tragedia.

Responsabilidad social que ha sido corroborada por el personal de la Reserva Aérea un año más tarde, cuando respondiendo nuevamente al llamado institucional para colaborar en la “Campaña del Libro para las Escuelas y Liceos de Lolol”, nuestros reservistas hicieron su aporte masivo de textos escolares colaborando de la mejor forma posible a lo solicitado por la institución.

Cambio de paradigma

La visión institucional del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Don Jorge Rojas Ávila, es contar con una reserva debidamente registrada y en condiciones de acoplarse con la mayor diligencia a las dotaciones en servicio activo es un valioso capital y un importante resguardo para enfren-





Entrenamiento en el desierto.

tar emergencias de diverso tipo; su concepto preliminar son palabras que vienen a confirmar y reiterar una vez más, el fiel compromiso que asume la Reserva Aérea con su institución, haciendo que ésta se mantenga permanentemente motivada y entrenada para ser empleada en el caso de ser llamada al servicio activo.

En tal sentido, en el mes de junio del año 2011 la Institución comenzó un proceso de reestructuración de la Reserva Aérea, definiendo para ella una misión específica y también funciones claramente determinadas, bajo una perspectiva mucho más operativa y con mayor énfasis en la

integración, acorde a los desafíos y requerimientos que plantean los nuevos tiempos y sucesos que se viven en la actualidad, asignándole para ello, diversas tareas y actividades permanentes que apuntan a incrementar la interacción y el sentido de pertenencia de cada uno de nuestros reservistas, esperando de esta forma, poder aprovechar de la mejor manera posible todas sus capacidades y competencias a través de la amplia gama de especialidades y oficios que cada profesional de la Reserva Aérea posee.

Es por esta razón, que la Institución ha establecido una gama

de cursos para reservistas, tanto Oficiales, como Personal del Cuadro Permanente, cuyo cumplimiento será requisito para ascensos, con el fin de incentivar el desarrollo personal y la participación de todos ellos. Además y como una forma de mantener actualizado el catastro de la Reserva Aérea Movilizable (RAM) y la Reserva Aérea Controlada (RAC) se ha dispuesto poner un especial acento en optimizar la coordinación ente las distintas UBM y los CC.RR. que existen en nuestro país.

Conclusión

Al finalizar la lectura de esta breve crónica institucional hemos podido comprobar con legítima satisfacción y orgullo que desde los inicios de la aeronáutica militar en Chile ya existía el espíritu, una mística y la entrega desinteresada del ciudadano reservista por querer servir a su Institución y al país, reflejado en la señera figura del Teniente 2° de Reserva Don David Fuentes Soza, quien a partir del año 1912 inspirado por su amigo el Capitán Ávalos que se encontraba comisionado en Europa, tomó también la firme decisión para iniciarse en las ciencias del vuelo, cuya inversión económica del viaje a Francia, el



Campaña militar en el Valle Central.

coste de sus estudios y la compra de un avión Bleriot que se trajo a Chile en 1914 para difundir la aviación en nuestro país, fue asumida por la gestión financiera de su propia fortuna familiar.

Próximo a cumplirse un siglo de la aeronáutica militar nacional, la mística de la Reserva Aérea institucional, guardando las proporciones que otorga el contexto histórico con el cual nos comparamos, podemos decir sin temor a equivocarnos que se mantuvo incólume en cada uno de los desafíos que la institución ha debido asumir en su momento y los reservistas que fueron llamados en su oportunidad para servir a la nación, ya sea en catástrofes naturales, terremotos, movilizaciones, puentes aéreos, reconstrucción de pistas y

lugares, entre otros, no hay duda que cumplieron con su misión conforme a la institucionalidad vigente.

Creemos también que esa responsabilidad social y compromiso, permanece prácticamente intacto en el ciudadano reservista de hoy en día, porque la entrega desinteresada, la voluntad de servir y la citada mística de los hombres y mujeres que integran nuestra Reserva Aérea es imposible medirla en valores tangibles, económicos o materiales, porque es algo que se escapa y va mucho más allá de la presencia física, puesto que se manifiesta en la entrega para permanecer leales y convencidos alrededor de una disciplina, más los valores y doctrina institucional.

No podemos saber o adivinar cual será el futuro de la nación, ni

tampoco adelantarnos a los desafíos o peligros que podríamos eventualmente asumir, pero como integrantes activos de esta organización estamos plenamente convencidos que cualquiera que éste sea, la institución puede tener la más absoluta certeza que cada uno de los integrantes de la Reserva Aérea, hombre o mujer e independiente de la profesión que ejercen en la vida civil, cuenta con una óptima preparación militar, unido a la mística y a una entrega incondicional para acudir al llamado y servir donde se presente la necesidad, y al igual como lo hicieran en su momento muchos de nuestros antecesores, dispuestos a entregar lo mejor de nuestras competencias al servicio de la Patria y de nuestra Fuerza Aérea de Chile.



Usted importa.

BENEFICIOS EXCLUSIVOS PARA INSTITUCIONES IMPORTACION DIRECTA VEHICULOS 2012.

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



HYUNDAI Veracruz

HYUNDAI Azera



MAHINDRA Scorpio

MINI Countryman

Para mayor información contacte a nuestros ejecutivos:

Sra. Ivette Aubry M.
iaubry@gildemeister.cl

Sr. Pablo Alert B.
palert@gildemeister.cl

Sr. Manuel José Iguait C.
miguait@gildemeister.cl

Sr. Rodrigo Donoso S.
rdonoso@gildemeister.cl

Av. Las Condes 12256, Vitacura, Santiago. Tel.: 596 38 45 / www.hyundairecta.cl


GILDEMEISTER.
Importación Directa

*Los modelos, versiones, colores y especificaciones técnicas de los vehículos que se comercializan bajo la modalidad de importación directa son los vigentes al momento de la compra y dependen además de la disponibilidad de stock del fabricante. Consulte esta información con los asistentes comerciales. Beneficio exclusivo para instituciones en convenio.



Proveedores de Defensa: Nuevos horizontes

Fernando Wilson Lazo

Desde la época de sus procesos de independencia, a principios del siglo XIX, América Latina ha debido proveerse de sistemas de defensa.

En un comienzo, Gran Bretaña lideró las ventas de sistemas navales y buques de guerra, mientras que, primero Francia y después Alemania, tomarían el lugar correspondiente en material destinado al uso de los Ejércitos.

Posteriormente, se produjo un agudo proceso de cambio en el escenario de las fuentes de material militar debido al descenso relativo sufrido por Europa ante los Estados Unidos y que se inició al finalizar la Primera Guerra Mundial, se acentuó con la crisis de 1929 y se consolidó tras la Segunda Guerra Mundial.

En este nuevo escenario, no sólo la enorme mayoría de los sistemas de armas sudamericanos se encontraban en condiciones de franca obsolescencia, especialmente, si consideramos los cinco años de desarrollo tecnológico generado por la guerra; sino que la naciente Guerra Fría llevó a los Estados de la región a celebrar una serie de tratados que los vincularían fuertemente con el bloque occidental. Los Estados Unidos asumirían, entonces, la tarea de proveer material y sistemas para la defensa cooperativa de la región.

Puede que en muchas ocasiones estos equipos no fueran tecnología de última generación, pero se trataba generalmente de sistemas relativamente nuevos y provistos a costos económicos marginales si no, derechamente, de forma gratuita. Esta situación, generó

una elevada dependencia de un solo proveedor y por eso causó problemas relevantes algunas décadas más tarde.

La Revolución Cubana, y el despliegue de procesos políticos inspirados en ella, a través de toda la región generaron una oleada de inestabilidad en Latinoamérica. Por su lado, la orientación de la política exterior de los Estados Unidos bajo la administración Carter, con un fuerte énfasis en la defensa de los Derechos Humanos, implicaría un fuerte problema en la persistencia de los procesos de vinculación en defensa con los Estados Unidos. En breve, ya no entregaría sistemas considerados como peligrosos para el equilibrio regional, sino que además impondría sanciones y limitaciones en el acceso a material o su soporte, abriendo una situación

completamente inesperada respecto a la sustentación de sus inventarios militares.

Como consecuencia de lo anterior, muchas de las FF.AA. de la región se vieron obligadas a retornar a Europa para equiparse, pero también debieron recurrir a una amplia gama de proveedores alternativos, tales como: la URSS, Israel y Francia en cuanto a estado autónomo de la OTAN, entre otros.

Debido a ésta configuración diversa y que incluyó procesos de adquisición de urgencia, se crearon inventarios complejos, de difícil soporte y grave heterogeneidad.

Pese a todo, estos nuevos sistemas de armas fueron vitales en el contexto de la reaparición de múltiples conflictos y tensiones regionales, pero significaron, en muchos casos, difíciles cargas de mantenimiento debido a la ausencia de líneas logísticas coherentes, difícil acceso a proveedores, etc. Claramente, era una situación insostenible en el mediano plazo.

Las sucesivas olas de retorno a la democracia y la apertura de las economías de Latinoamérica, impulsó el desarrollo de una serie de programas cuyo objetivo era la recuperación de las capacidades de defensa. Al principio, muy tímidos o austeros, encontraron en el fin de la Guerra Fría y la consiguiente reducción de las FF.AA. europeas; y la disolución del Pacto de Varsovia, una situación, inesperadamente, favorable para acceder a materiales avanzados a precios que, por razones políticas, eran muy reducidos. Esta situación permitió a una serie de países modernizar marcadamente sus inventarios; entre ellos, Chile, Brasil, Argentina, Perú, etc.

Los sistemas adquiridos bajo estas circunstancias, en muchos casos, implicaron notables mejorías de la capacidad técnica y militar, en relación a los equipos que reemplazaban. Aviones, buques y medios terrestres fueron incorporados en números y calidades previamente impensados, imponiendo profundos desafíos, especialmente, en

las capacidades de sostenimiento de las fuerzas. Los cambios logísticos, económicos y técnicos asociados a este material implicaron profundas y complejas transformaciones en las fuerzas comprometidas. Ya no bastaba con, simplemente, adquirir material y realizar comparaciones de poder relativo entre las fuerzas vecinales sobre una base que tomara en cuenta, solamente, la revisión de inventarios. Ahora, se debía incluir en el análisis, la capacidad operativa de las fuerzas.

Otro aspecto de este mismo proceso, es que las fuerzas involucradas, tomaron conciencia de que los procesos de desarrollo que debían realizarse con posterioridad, a los sistemas ya obtenidos serían, claramente, más complejo en el mediano plazo.

El primer problema está en el final de las liquidaciones de material causadas por el fin de la Guerra Fría y, posteriormente, la crisis financiera del 2008. Las FF.AA. europeas, simplemente, ya han reducido tanto sus inventarios de material, que es



Los T-50 también forman parte de un Team aeróbico en la Fuerza Aérea de Corea del Sur.

improbable que el proceso continúe a futuro. Esos países se verán obligados retener el material sobreviviente por periodos extendidos de tiempo, lo que los convertirá en obsoletos o materialmente consumidos para el momento de su descarte final. Simple y sencillamente, cualquier sistema a adquirir en los próximos años desde Europa será por fuerza nuevo, de costo comercial muchísimo más elevado.

Peor todavía, los criterios de desarrollo de los futuros sistemas europeos seguirán lógicas de preservación de base industrial, normalmente, en esquemas de asociación política entre las diversas agrupaciones de dicho continente. En ese contexto, no solo los sistemas serán individualmente más costosos en adquisición y soporte, sino que deberán de enfrentar criterios de autorización de exportación, extremadamente, complejos con diversos estados involucrados en ellos.

Para hacer de un panorama complejo uno aún más difícil, los Estados Unidos, claramente, ha evolucionado a un ámbito en el que invierte en sistemas de una capacidad y complejidad tales que, en la mayoría de los casos, son sencillamente inexportables o, de serlo, debido a sus elevadísimos costos, no son accesibles para los estados latinoamericanos. Los años de transferencia de sistemas viables a costos simbólicos están, claramente, quedando atrás.

Sudamérica, por lo tanto, necesita ampliar, sustancialmente, el abanico de proveedores en el ámbito de la defensa, iniciando una búsqueda de aquellos que sean más cercanos a sus realidades geopolíticas, económicas y militares. Ecuador ya ha adquirido cazas sudafricanos, Colombia hizo lo mismo con sistemas Israelíes y Bolivia lo mismo que Venezuela, optó por material chino y ruso.

En este nuevo escenario, resulta entonces necesario pasar revista a los proveedores internacionales que pudiesen ofrecer alternativas viables.

Mientras China ya es un proveedor consolidado en un nicho específico de bajos costos y calidad aún debatible, Japón se ha auto marginado del mercado militar por decisión política. India, por su lado, está mucho más concentrada en su compleja situación estratégica local, sin desarrollar una política de exportaciones sustentable y sostenible.

Especialmente, interesante de observar es el caso de la República de Corea del Sur (ROK). La compleja situación geopolítica que este país vive en relación a su hermano comunista del norte, implicó que durante las décadas de la Guerra Fría se mantuviera fiel a su denominación tradicional de "Reino Ermitaño", abriéndose comparativamente tarde a la exportación de los productos de una considerable industria mediana y pesada. Esta misma situación, además, ha significado la necesidad de retener unas FF.AA. de dimensiones y capacidades más cercanas a las de la Guerra Fría que a las de las actuales tendencias de recorte en otras latitudes.

La mantención de fuerzas con dichas capacidades y potencial se ha traducido, además, en el desarrollo de una potente industria militar local, primero concentrada en el soporte de los sistemas empleados localmente, pero que desde la década de los ochenta del siglo pasado comenzó, gradualmente, a asumir el desafío de satisfacer las necesidades locales de tipo específico. Estas últimas han ido demostrando ser más cercanas a las propias del mundo extra europeo y norteamericano, que a las de los proveedores tradicionales. Por este motivo han ganado, progresivamente, contratos a través del mundo, primero por sistemas relativamente simples como armamento menor, munición, etc. para, luego, pasar a medios más complejos tales como material blindado, artillería y sistemas aeronáuticos y navales. Tanto es así, que actualmente co-desarrolla sistemas de alta tecnología con socios de primer

nivel, incluso OTAN.

Una muestra del proceso anteriormente descrito, son los programas de desarrollo del tanque Altay con Turquía o el programa T-50 con los Estados Unidos, que adquiere especial relevancia. Mientras el programa Altay todavía se encuentra poco avanzado en su desarrollo, el programa T-50 realizado entre Korean Aerospace Industries y Lockheed Martin, ya ha producido resultados efectivos y concretos, convirtiéndose en la punta de lanza de un sistema de armas ofrecido para la exportación y desarrollado por un estado NIC (Newly Industrialized Country).

El programa AT50 nació del marco de Offsets que generó la selección por parte de la Fuerza Aérea de la República de Corea del Sur (ROKAF) del F16 como su futuro caza multirol.

Dicho programa debía proveer un sistema que fuera compatible con la instrucción y entrenamiento del sistema F16 y demás sistemas de 4ta. generación, como al mismo tiempo, reemplazar al extensivo inventario de cazas Northrop F5E Tiger II volado por la ROKAF en funciones de cazabombardero y apoyo estrecho. El sistema debía, por tanto, tener la capacidad de ser un puente entre el material de instrucción empleado por dicha fuerza y un rol militar de primera línea por derecho propio; cuestión que planteó un enorme desafío que fue exitosamente superado, produciendo una combinación única de tecnología avanzada de carácter occidental y local.

La cooperación con Lockheed Martin fue de gran ayuda en esta empresa, debido a que hizo posible el acceso a una enorme base tecnológica y de experiencia, que vería la integración de una combinación de sistemas tecnológicos que aun siendo estado del arte, ya están consolidados como el turbofan General Electric F404. Una amplia variedad de opciones de sensores y sistemas de plataforma provenientes de una vasta gama de



Avión de instrucción avanzada reacción T - 50 diseñado y fabricado por Kai Korea Aerospace Industries en vuelo junto a cazas F-16.

proveedores consolidados se agregó como complemento y a éstos se les combinó sobre un sistema de diseño específico para las realidades únicas de estados no europeos o norteamericanos.

El resultado de este emprendimiento conjunto, es un sistema extremadamente interesante desde múltiples perspectivas. Por un lado, ofrece a las más de quince fuerzas aéreas que operan sistemas avanzados de cuarta generación, como el F16, poder enfrentar la necesidad del reemplazo de sus sistemas legacy en la categoría LIFT (Lead In Fighter Trainer) de Entrenador Avanzado de Combate. Sistemas como el F5E o el A4 que ya superan su cuarta década de servicio activo, deben de ser reemplazados en plazos, relativamente, breves, lo que explica el atractivo del T-50 para fuerzas aéreas como la Israelí. Representantes de ella han declarado un elevado interés en el sistema, o los Emiratos Árabes Unidos, que han reabierto su concurso de selección de un sistema LIFT en virtud de la disponibilidad del avión, bautizado como Golden Eagle.

En el caso Indonesio la situación es aún mas clara. Su Fuerza Aérea ha sido usuaria por décadas del A4, F5E y del F16 de versiones iniciales. Enfrentada al problema referido, en

estos últimos meses, optó de manera simultánea por un contrato de ejemplares suplementarios de F16 y, a la vez, se convirtió en el primer cliente extranjero confirmado del T-50 al adquirir 16 ejemplares para su Fuerza Aérea. La lógica detrás de dicha decisión es construir un inventario que combina una “escalera” de instrucción y entrenamiento avanzado, junto a una muy necesaria expansión de su inventario táctico. El T50 en la TNI AU reemplazará al BAe Hawk60 en su rol de entrenamiento y proveerá un complemento táctico al F16 en roles de combate.

Para el caso Latinoamericano, el T50 se convierte en una opción aún más amplia y potente. La obsolescencia terminal de una amplia gama de deltas de segunda generación, F5 Tigers y A4 Skyhawks abre un amplio mercado para este sistema que, además, permite a otras fueras expandir sus inventarios en esquema Hi Lo o derechamente ingresar al mercado de cazas ligeros de tecnología elevada.

Lo anteriormente señalado, para el caso latinoamericano se ve, fuertemente, potenciado con las opciones que provee recurrir a un proveedor confiable en esquema sur-sur. No es un secreto que las adquisiciones de defensa tienen un fuerte componente

político, en términos de la inevitable relación mutua que se desarrolla en el ciclo de vida de un sistema de armas. Una relación con la Republica de Korea no solo se entiende en un esquema Sur-Sur sino que, además, con quien es para muchos estados de la región un socio APEC. De este modo, se produce una interesante combinación de varios factores, a saber, una plataforma tecnológica confiable de base OTAN y norteamericana, con un proveedor alternativo y emergente que tiene una situación política coincidente y futura. Para el caso chileno la existencia de un tratado bilateral de comercio no es un factor menor.

Finalmente, el T50 Golden Eagle es mucho más que un mero sistema de armas interesante y particularmente llamativo en su contexto político y estratégico, sino que además representa una propuesta política muy interesante, en términos del desarrollo de relaciones comerciales y militares con socios asiáticos que ya han sido definidos como de elevado interés para la política exterior de Chile.

Autor: Fernando Wilson Lazo.
Licenciado en Historia, UCV.
Magíster en Ciencia Política, PUC.
Profesor, Facultad de Artes Liberales, Universidad Adolfo Ibañez.



- PARACAÍDAS DE FRENO PARA AVIONES DE COMBATE :
 - _ F-16
 - _ F-5
- PARACAÍDAS PARA SALTO DE TROPA :
- _ MC1 - 1B ; T - 10B ; T - 10R
- PARACAÍDAS DE LANZAMIENTO DE CARGAS
- ARNESES DE SEGURIDAD
- CINTURONES DE SEGURIDAD
- EQUIPAMIENTO PERSONAL :
 - _ BOLSOS PARA EQUIPOS
 - _ BOLSOS PARA CASCOS DE VUELO
 - _ IMPLEMENTACIÓN EN GENERAL DE ELEMENTOS TEXTILES AERONÁUTICOS

ECHEVERRIA 1002 INDEPENDENCIA - SANTIAGO
TELEFONOS : 7373735 - 7356392
CKSA@CKSA.CL
WWW.CKSA.CL



FIDAE 2012

Rentaclima empresa líder en climatización



El desafío no era menor. Más de 2.100 m² de área climatizada mediante red de ductos en cielo falso, para el Centro de Conferencias, Centro de Reuniones y Centro de Servicios. Otros 1.450 m² climatizados, correspondientes en el Club del Expositor y las Carpas de los Pilotos y Mecánicos.

Además, la climatización de 1.000 m² del Pabellón que reunía a las empresas expositoras de Brasil. Nuevamente la organización de FIDAE 2012 confió a **Rentaclima**, la empresa líder en servicios de climatización temporal a nivel nacional, la responsabilidad de climatizar la última versión de FIDAE 2012.

Luego de 18 días de operación, 500 toneladas de refrigeración distribuidas en los diferentes recintos de la feria, 1 MW de potencia desplegada en equipos generadores eléctricos, cientos de metros de cables y ductos de distribución de aire que proporcionaron un grato ambiente durante los calurosos días de marzo, podemos decir... misión cumplida.



El Totoral 351-A, Parque Industrial Buenaventura - Quilicura, Santiago.
 Fono (2) 733 5433 Fax (2) 733 5435 - Email: arriendos@rentaclima.cl
 www.rentaclima.cl



RENACLIMA®
 Sistemas y Servicios de Climatización





Primero a la izquierda: el Sargento 2º José del Carmen Ojeda Pacheco.

José Ojeda Pacheco

Vocación a toda prueba

Un Pionero que sorteó todos los obstáculos en su pasión por la Aeronáutica.

Héctor Alarcón Carrasco,
Miembro del Instituto de Investigaciones
Histórico - Aeronáuticas de Chile.

Entre los antiguos pilotos militares, hubo una pléyade de valientes, que al mando de sus frágiles máquinas dejaron una huella profunda en los comienzos de nuestra Aviación Militar.

Los Sargentos Aviadores integraron ese grupo selecto que diera tantas glorias a Chile. Esta es la historia de uno de ellos: El Sargento 2º Piloto Militar José Del Carmen Ojeda Pacheco.

El cuarto curso de aviación

El Curso de 1916, estuvo integrado entre otros, por el joven

Sargento 2º José Del Carmen Ojeda Pacheco, el que para su ingreso contaba con los requisitos básicos exigidos en esos años y que eran ser Oficial o Suboficial, con un peso menor de 75 kilos, soltero, alto grado de poder visual y sin afecciones al corazón o pulmón, según rezaba el artículo 5º del Decreto que dio vida a la Escuela Aeronáutica Militar al año 1913.

Ojeda había nacido el 31 de agosto de 1893 en la pequeña isla de Lin-Lin, cercana a Chiloé, radicado luego en Quinchao, cursó hasta el cuarto año en la antigua Escuela Agrícola de Ancud.

Posteriormente, como todo buen chilote que se precie de tal, emigra, pero no lo hace como los demás, a navegar por los canales o los mares del mundo, simplemente viaja a Santiago a enrolarse en la Escuela de Suboficiales del Ejército en el año 1913. Tranquilo, despierto y disciplinado, el pequeño chilote no tiene problemas y ya en enero de 1914 lo tenemos con su primer ascenso a Cabo 2º, al año siguiente asciende a Cabo 1º y es trasladado a la 2da. Compañía del Regimiento de Infantería "Llanquihue", de Puerto Montt. En noviembre de 1915 es ascendido a Sargento 2º, lo

que le permite postular al 4º Curso de la Escuela de Aeronáutica, donde luego de los exámenes de rigor, es aceptado.

Un 27 de abril, fecha que habrá de ser señera en su futuro y pisando el campo de Lo Espejo, donde anteriormente los policías de la capital daban descanso a sus cabalgaduras, con su metro cincuenta y seis de estatura, cara redonda, ojos pardos, moreno, pelo negro liso y vistiendo su uniforme militar impecable, Ojeda inicia el recorrido hasta las dependencias de la Dirección de la Escuela, donde una vez efectuadas las presentaciones de rigor pasa a integrarse como alumno del Cuarto Curso de Aviación.

Ese año se incorporan por primera vez miembros de la Marina a los cursos regulares de la Escuela, lo que naturalmente ayuda a cimentar los lazos de camaradería entre militares y marinos, en una actividad que todavía estaba en sus inicios en el país.

Las materias que comprendía el curso eran bastante variadas, se dividían en un curso teórico que contaba con ramos como aeronáutica, mecánica, telegrafía sin hilo, geografía aeronáutica, construcción de aparatos, dibujo y lectura de cartas, redacción de partes, etc., en tanto el curso práctico comprendía ejercicios de aviación, preparación y reparación de aparatos.

El exiguo material de vuelo que contaba la Escuela ese año eran dos “Pinguinos”, aviones que solamente eran utilizados para que los alumnos aprendieran a “rodar” por la pista, se acostumbraran a los mandos del avión, sin llegar a elevarse y dos monoplanos “Blériot” Escuela de 35 HP, cuyos motores debido al tiempo de trabajo se encontraban en malas condiciones, motivo por el cual la instrucción no fue continua, debiendo suspenderse en ocasiones por quince o más días.

Se recibe de piloto

Ojeda, durante su permanencia en el Curso, trató de asimilar al máximo todas las enseñanzas que le impartían

los profesores en los distintos ramos, lo que le valió no ser devuelto a su Unidad cuando tuvo que despacharse personal por falta de material de vuelo. Así las cosas, el 18 de octubre de 1916, ya se encontraba listo para rendir las pruebas de reglamento que le permitirían optar al título de Piloto Aviador. Entre los seleccionados para rendir las pruebas se contaban el Teniente Sosa del Ejército, el Teniente Pedro Luco, de la Marina, el Contador Yanquez de la Marina y el Sargento Abarzua, del Ejército.

Las actividades se iniciaron tempranamente ese día, más que de costumbre; una densa neblina cubría los aviones en que se rendirían las pruebas, dejando una escasa visibilidad. La Comisión Examinadora integrada por el General Aristides Pinto Concha, el Coronel Pedro Dartnell y el Comandante Carlos Lira, Director de la Escuela, se encontraban reunidos desde temprano para fijar las condiciones en que se llevarían a cabo las pruebas. Habiéndose despejado un poco la neblina se dio orden de emprender el vuelo. El Teniente Sosa en un “Blériot”, realizó en forma impecable los cinco “ochos” reglamentarios y aterrizó en

excelente forma en el centro de la pista. Luego el Sargento Abarzua, en un biplano “Sánchez Besa”, cumplió las pruebas con todo éxito. En el mismo aparato tomó colocación el Teniente Pedro Luco de la Marina, el que se despidió tranquilo de sus instructores, los que le recordaron la muerte de un aviador argentino caído el día anterior, a lo que éste contestó “es muy posible que yo también caiga, compañero, porque todo lo bueno desaparece”. Serían sus últimas palabras, eran las 09,12 horas cuando sin tomar altura el biplano trataba de pasar entre dos eucaliptus, lo que desafortunadamente no logró, chocando contra los árboles cayó secamente a tierra. Cuando llegaron a socorrerlo ya no había nada que hacer. El Teniente Luco había inscrito su nombre en la eternidad, como el primer mártir aviador de la marina chilena.

Esta situación, dolorosa en extremo, no interrumpió las pruebas, la disciplina, la moral y el espíritu militar así lo exigían; había necesidad de temprar el espíritu de los futuros aviadores y demostrar que nada era capaz de doblegar la voluntad de los pilotos militares. Cuando aún no se retiraban



Instructores de vuelo de la Escuela de Aeronáutica Militar junto a sus alumnos. Ojeda es el primero de la izquierda en la fila de los sentados.

...continuó ascendiendo hasta llegar a 7.188 metros...

los restos del aparato accidentado, se ordenó al Sargento Ojeda, iniciar su examen en un monoplano “Blériot”. Luego de un cuarto de hora, en que cumplió impecablemente con todos los ejercicios reglamentarios, aterrizó suavemente frente a la Comisión, habiendo cumplido con la consigna de sobreponer el deber a los sentimientos humanos, aún cuando en su interior conservaba viva la impresión de la tragedia.

El 16 de noviembre, luego de cumplida la totalidad de los exámenes teóricos y prácticos, seis alumnos del curso entre los cuales se contaba el Sargento Ojeda, recibieron sus títulos de Piloto Aviador. Se había cumplido la primera etapa, ahora faltaba pasar los exámenes correspondientes para optar al título de Aviador Militar, lo que logró junto con dos de sus compañeros, a fines del mes de diciembre, quedando

en una situación de privilegio, ya que otros alumnos recién optaban al título de Piloto Aviador.

El 30 de noviembre de ese año, ante una Comisión formada por el Director de la Escuela y los profesores de cada ramo, el Sargento Ojeda, con dos compañeros de su curso, cumplieron las pruebas del raid militar que consistían en hacer un “Triangulo”, un recorrido de 300 kilómetros y una prueba a motor parado. El triangulo Escuela-Naltagua – Requinoa - Escuela, lo efectuó en poco más de tres horas. Los 300 Kilómetros entre la Escuela y Curicó, fueron recorridos en un lapso de cuatro horas y en la prueba a motor parado ascendió a mil metros. Detuvo el motor y aterrizó a 112 metros del lugar fijado de antemano. Ésta era una prueba pendiente para la obtención del título de Aviador Militar.

Un accidente espectacular

Durante su permanencia en la Escuela, Ojeda, no había tenido accidentes de consideración, lo que en sí constituía un record personal que no le habría de durar mucho, ya que en los anales de la aviación nacional todavía se recuerda el más espectacular accidente ocurrido en los años de esa época de precursores y que aconteció

un siete de abril de 1918.

Ese día Ojeda descendía sobre el aeródromo de Lo Espejo desde 2.000 metros de altura piloteando el Blériot de 80 HP “Magallanes”. Eran las 16:20 horas y regresaba de un vuelo de rutina sobre Santiago. Repentinamente, al cerrar en forma exagerada el viraje en un descenso en espiral, el avión se invirtió cuando estaba a 800 metros de altura. Las personas presentes en el aeródromo quedaron absortas al observar que el Blériot comenzaba a planear invertido, a una velocidad normal, como si fuera controlado en todo momento por el piloto. Pero a medida que se aproximaba al suelo se pudo comprobar la incapacidad de Ojeda para accionar los comandos, pues colgaba con medio cuerpo fuera del aparato, expuesto en cualquier momento a caerse de su asiento y saltar al vacío. Sus compañeros aterrados trataban de darle ánimos desde abajo y gritaban a todo pulmón “¡Pónle el pedal, negrito!” En esos críticos momentos, Ojeda que se veía imposibilitado de efectuar maniobra alguna, sólo esperaba el choque con el suelo y sus fatales consecuencias. A 80 metros el Blériot se deslizó siempre en posición invertida, en dirección a las cúpulas del Observatorio Astronómico, al lado de la Escuela y cuando parecía que iba a caer en ese recinto, se vió inclinar el ala contraria, bajando como una hoja muerta hacia el centro de la cancha al costado norte, donde se precipitó bruscamente a tierra.

Todos corrieron al lugar de la caída, encontrando el Blériot en un charco formado por una acequia abierta que cruzaba la cancha de oriente a poniente. El fuselaje casi intacto, quedó invertido y suspendido por las alas apoyadas a ambos costados de la acequia, en tal forma Ojeda libró de golpearse la cabeza, resultando sólo con dos costillas quebradas y algunas heridas superficiales en la cara.

A raíz de este accidente, la Superioridad de la Aviación Militar



El Sargento 2º José Ojeda junto a personal de la Primera Compañía de Aviación delante de un avión Morane Saulnier. Ojeda es el segundo de derecha a izquierda.

expresó por vez primera su pensamiento condenatorio al arrojo incontrolado de los pilotos, mediante una dura circular que envolvía una sentencia para los aviadores de una época en que ya no se concebía la estéril heroicidad.

La 1ª compañía de aviación

Recuperado ya de sus lesiones, Ojeda se reintegra al servicio en la Escuela. La Jefatura de la Aviación tenía considerado dar algún porvenir al personal que preparaba en sus aulas cada año, aunque en precarias condiciones todavía y necesitaba aprovechar los conocimientos de los Aviadores Militares, motivo por el cual en junio de 1918, es creada la Primera Compañía de Aviación, que debía ser el comienzo, ya que se pretendía seguir creando cada año Unidades similares, hasta llegar a dotar a cada División del Ejército de su correspondiente Unidad Aérea.

El 26 de julio, con personal seleccionado entre lo mejor de la Escuela se creó definitivamente esta Compañía, que tuvo como primer jefe al Capitán Enrique Pérez Lavín. Entre los seis tenientes que la integraban, sobresalían nombres como Dagoberto Godoy, que más tarde llegaría a realizar el cruce de Los Andes y Armando Cortínez, otro que realizó una empresa similar. Cuatro Sargentos fueron escogidos para esta Unidad. Alvarado, Lagos, Soto su antiguo compañero de Regimiento y Ojeda, todos con las mejores aptitudes para el vuelo.

A fines de ese año, la Escuela recibió un moderno material "Bristol" traído desde Inglaterra, con lo que dicho país pagaba el material naval incautado a causa de la Primera Guerra Mundial.

Conjuntamente con esos aviones, llegaba a Chile el Capitán inglés Victor Huston, el que luego de una breve instrucción a los aviadores chilenos, dispuso que efectuaran sus primeros vuelos en dichos monoplazas.

Ya a principios de diciembre,



José Ojeda al lado de los hangares de madera de la Escuela de Aeronáutica en El Bosque.

Ojeda efectuaba impecablemente sus vuelos en el nuevo material de vuelo.

Record sudamericano de altura

El 8 de agosto de 1919, el Sargento Ojeda recibió la orden de elevarse en un monoplano Bristol, para comprobar el comportamiento de este aparato en su techo máximo sobre el nivel del mar. Para este tipo de ejercicio los pilotos no disponían de ningún equipo especial y los vuelos de altura eran una verdadera proeza. Se llegó a establecer que el mejor abrigo para estos casos consistía en papel de diario colocado entre chalecos de lana. El oxígeno era reemplazado por la resistencia física de cada piloto para alcanzar una mayor altura.

En poco menos de una hora de vuelo, Ojeda alcanza los 6.500 metros de altura, experimentando sólo la molestia de un poco de cansancio y sueño. Deseoso de conquistar un nuevo triunfo para la aviación chilena, el piloto continuó ascendiendo hasta llegar a 7.188 metros, con lo cual se adjudicó el récord sudamericano de altura, que pertenecía hasta entonces

a aviadores argentinos.

En los momentos en que iniciaba el descenso y por causas que no pudieron establecerse, se desprendió la hélice del Bristol cuando se encontraba a 6.000 metros sobre la cordillera de Los Andes, ocasionando daños en el aparato que afortunadamente no comprometieron su estabilidad.

Con gran presencia de ánimo, Ojeda, continuó el planeo hasta aterrizar en Lo Espejo, donde debió ser sacado de la cabina y sometido a enérgico tratamiento para hacerlo reaccionar del intenso frío que experimentaba. Al examinar más detenidamente el Bristol, sus compañeros pudieron comprobar que el motor estaba sujeto... a un solo perno y por extraña casualidad no se había desprendido del cuerpo del aparato.

Ojeda fue calurosamente felicitado por la heroica hazaña cumplida gracias a sus reconocidas aptitudes como aviador, su sangre fría al mantener en vuelo el aparato y conducirlo a tierra sin hélice y casi desarmado.

La noticia de esta hazaña se divulgó en el país y en el extranjero,

dando ocasión a merecidas felicitaciones que recibió tanto Ojeda como la aviación militar, por el valor y calidad de sus pilotos.

Lamentablemente, esta prueba, por haber sido un trabajo de rutina en el laborar diario del Plantel, no fue homologada, pero constituyó un triunfo meritorio para el Sargento Ojeda.

Movilización al norte

Con motivo de la movilización al norte del país de la Primera División del Ejército, decretada en julio de 1920, el Gobierno dispuso que fuera integrada además, por una Escuadrilla de Aviación en pie de guerra. El mando de esta Unidad fue entregado al Teniente Sócrates Aguirre, un experimentado piloto, e integrada además por los pilotos tenientes Eduardo Preller y Roberto Ewing, los Sgts. Máximo Alvarado, Agustín Soto, Agustín Rodríguez y José Ojeda Pacheco, además de un contador, un mecánico y 39 hombres de tropa.

Las Fiestas Patrias sorprenden en Arica a la Escuadrilla, oportunidad en que la superioridad decide efectuar

un viaje hasta la ciudad de Tacna. El Sargento Ojeda, al mando de un Bristol, conjuntamente con otros integrantes de la Unidad participan en algunos vuelos de exhibición entre los pobladores, que en esa época vivían días de inquietud.

Luego de haberse considerado cumplida la misión, en abril de 1921, la Escuadrilla regresa a los campos de El Bosque. Los Suboficiales no sabían lo que les esperaba al regreso del viaje de pioneros de nuestra aviación al norte del país.

La misión Scott

En la Escuela los días no habían pasado en vano. El Gobierno comenzaba a preocuparse por los destinos de la Aviación Militar en una forma más efectiva y es así como a fines de 1920 arriba a Valparaíso, el Mayor inglés Frank Scott, que venía contratado para proporcionar instrucción a 72 oficiales, hasta dejarlos aptos para desempeñarse como pilotos de guerra. Esta situación provocó un vuelco profundo en la materia, ya no podría haber más pilotos que ostentaran los grados de Suboficiales.

A su regreso del norte, Ojeda

recibe de sus compañeros la infausta noticia, tanto él, como Alvarado, Soto, Rodríguez y otros Suboficiales que habían quedado en El Bosque, sufren el lógico desencanto de la determinación superior, de no poder seguir volando.

Un nuevo porvenir

Con las alas congeladas y la angustia en su corazón, como buen chilote y soldado, Ojeda, que ya ostentaba las jinetas de Sargento 1º, logra sobreponerse y decide buscar un nuevo porvenir, todavía es joven y al filo de los 30 años, la vida todavía puede ofrecerle otras perspectivas.

El Cuerpo de Carabineros es una de ellas; ya sabe de otros compañeros de la Escuela de Suboficiales, que habían sido aceptados en esa Institución.

La misión a desempeñar es totalmente diferente, pero no se amilana, y es así como el 31 de agosto de 1925, luego de haber cumplido con el curso reglamentario de Aspirante a Oficial de Carabineros, deja para siempre los galones de Sargento 1º de Ejército, siendo nombrado Subteniente de Carabineros.

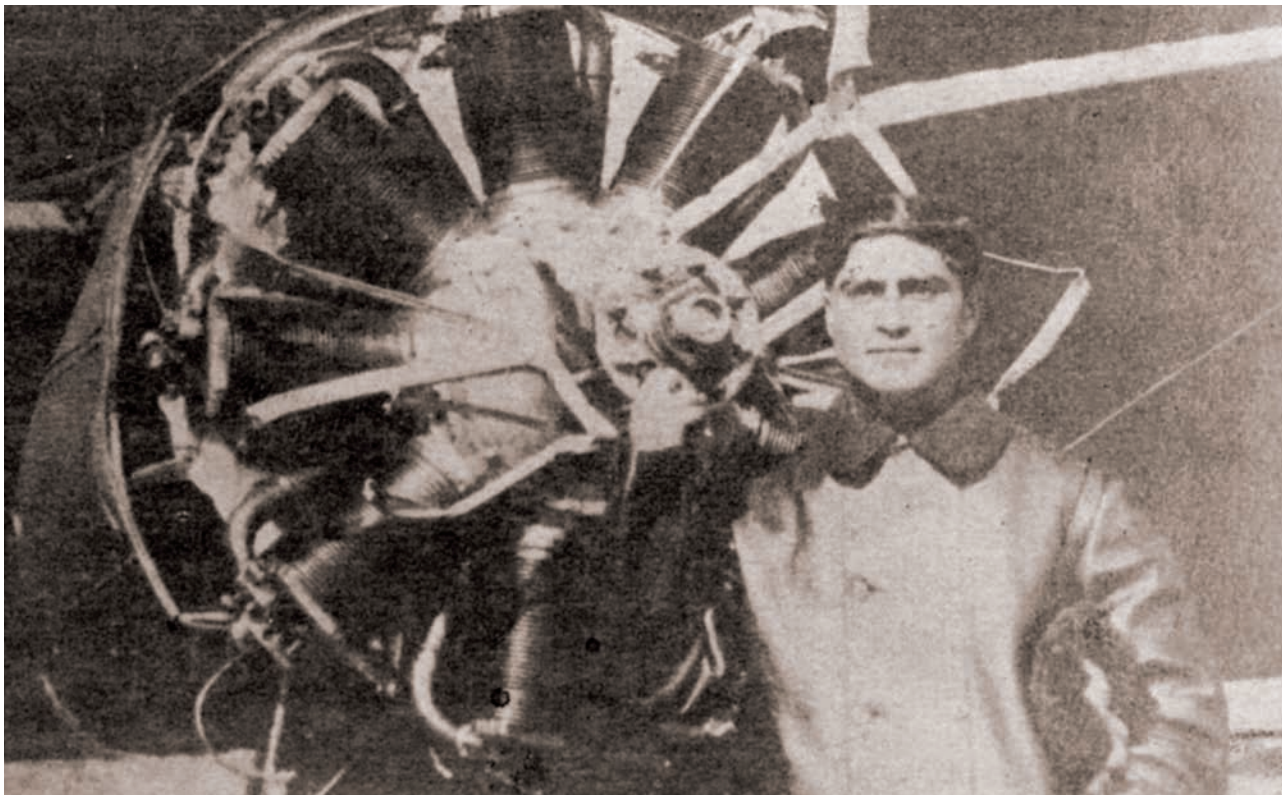
Su primer nombramiento es a la lejana posesión magallánica, desde donde es enviado como Jefe a la Tenencia Puerto Natales, a la sazón la más difícil del Escuadrón por la situación obrera imperante en los frigoríficos de la región.

Allí permanece hasta el año de la fusión, en que es nombrado Teniente de Carabineros de Chile y comienza una sucesión de traslados que lo llevan a recorrer una buena parte del país. Luego el año 1930 lo encontramos en la Escuela de Carabineros efectuando un curso de equitación. Allí es nombrado Profesor de Topografía, en el cual desarrolla todo lo aprendido en sus clases prácticas y teóricas en la Escuela práctica sus entretenimientos favoritas como lo son el tenis y la equitación; además, se destaca por ser un buen tirador con carabina y revólver.



Delante de un avión Blériot, posan para la foto los alumnos del 5º curso. El Sargento Ojeda se encuentra en la fila de los sentados (2º de derecha a izquierda).

"...callado, sencillo, jamás hizo alarde de sus actuaciones..."



Después de batir al record sudamericano de altura el Sargento 2º posa delante del Bristol M1C al cual se le desprendió la hélice mientras iniciaba el descenso. Gracias a su gran pericia pudo alcanzar la pista de aterrizaje planeando el avión.

En 1936, es ascendido a Capitán, siendo trasladado desde San Fernando a Santiago, donde es destinada a la 13ª Comisaría como Subcomisario. Aquí sirve en varias Unidades de la capital, siendo posteriormente trasladado a Quillota, donde el año 1942 es ascendido a Mayor. Ese año profundamente afectado por el fallecimiento de su cónyuge Luz Benigna Acevedo Alvarado, decide iniciar la tramitación de su expediente de retiro.

La nostalgia le hace volver los ojos hacia la vieja Escuela de Aeronáutica, allí dejó parte importante de su vida y nuevamente decide retomar. Como primer paso presenta una solicitud a la Fuerza Aérea de Chile y con fecha 6 de noviembre de 1942, el Sr. Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Dn. Armando Castro, mediante Oficio

comunica a la Dirección General de Carabineros que el Mayor José Ojeda Pacheco, tiene derecho a usar en su uniforme el distintivo de Piloto Militar de Aviación, cuyo título fuera expedido por el Sr. Presidente de la República y el Sr. Ministro de Guerra en diciembre de 1917.

Cuenta con casi 20 años de servicios en Carabineros cuando el 22 de octubre de 1943, se le concede el derecho a acogerse a retiro voluntario de la Institución.

Nuevamente en la Fuerza Aérea de Chile

El 25 de mayo de 1944, ya tenemos a Ojeda de vuelta en la Fuerza Aérea. Encuadrado como Subteniente de Armas de reserva en la rama del aire. Es

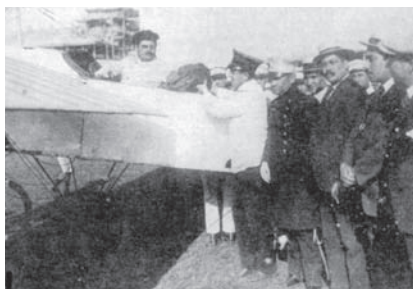
nombrado Ayudante de Aeródromo y pasa a prestar servicios en el Aeropuerto "Los Cerrillos".

Luego de haber servido en Arica y haber regresado nuevamente a Santiago, es nombrado Jefe de Aeropuerto, asimilado a Teniente 1º en el año 1952, acogiéndose posteriormente a retiro con el grado de Capitán de Bandada de Aeropuerto.

Ya en el retiro, el 10 de noviembre de 1956, fallece víctima de una larga enfermedad.

Quienes le conocieron en vida dicen que fue un hombre callado, sencillo; jamás hizo alarde de sus actuaciones en la Escuela de Aeronáutica. Es más, mientras sirvió en Carabineros, muchos de sus compañeros jamás supieron de su vida de piloto militar.

ENERO 01/01/1919



Primer Correo Aéreo

En la misma fecha y lugar en que se celebraría el tradicional Torneo militar de Año Nuevo en el Club Hípico de Santiago, despegó temprano en la mañana a bordo de un avión Blériot XI de 80 hp Don Clodomiro Figueroa llevando consigo una valija con unas quinientas cartas. Su destino era la ciudad de Valparaíso, recibió el correo aéreo convirtiendo el acontecimiento en el primero en Chile y Sudamérica. Para ese efecto se editó la primera estampilla chilena de Correo Aéreo para el franqueo de la correspondencia. Clodomiro Figueroa fue también el primero en realizar el correo entre Chile y Argentina en 1921.

FEBRERO 03/02/1933



Himno Camaradas

Un accidente de aviación ocurrido en El Bosque a fines de 1929 y donde fallece el Subteniente de Ejército Carlos Schell Gubert, motiva a su amigo y camarada Subteniente Diego Barros Ortíz para dedicarle unos versos en su memoria. Estos fueron conocidos por el Comodoro Arturo Merino Benítez, quien decidió convertirlo en el himno de la Fuerza Aérea de Chile (Fuerza Aérea Nacional en ese entonces).

La melodía fue escrita por el Sr. Ángel Ceruti, y el Decreto fue firmado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Comodoro Diego Aracena Aguilar el 3 de febrero 1933.

MARZO 05/03/1929



Creación de LAN

La Línea Aérea Nacional, considerada hoy como la tercera más grande del mundo, inició sus actividades como "Línea Aeropostal Santiago-Arica" teniendo como material de vuelo aviones DH-60 Cirrus Moth con motor de 80 hp y DH-60 Gipsy Moth de 100 hp. La creación de esta aerolínea fue obra del Comodoro Dn. Arturo Merino Benítez. Los biplanos dieron paso a los monoplanos, algunos fueron fabricados por la propia maestranza de LAN. En 1946 llegan los Douglas DC-3 con los que se dio un impulso decisivo al transporte aéreo en el país y con llegada de los Douglas DC-6 en LAN proyecta sus vuelos internacionales hasta nuestros días.

ABRIL 05/04/1919



Doble Cruce de la Cordillera de Los Andes

Impulsado por el deseo patriótico de entregar más glorias al país despegó desde El Bosque el Teniente Armando Cortínez Mujica el mismo día del aniversario de la batalla de Maipú, su objetivo, cruzar la Cordillera de Los Andes por su parte más alta en un viaje de ida y vuelta empleando la ruta efectuada por Dagoberto Godoy cuatro meses antes. En el avión Bristol M1C con que inició su travesía, Cortínez regresa a Santiago el 16 de abril de 1919 siendo el primero en realizar la doble hazaña.

Fe de Erratas: En la anterior Revista FACH N°255, en la página 49 dice: "...los Cessna 182, que servían para transporte." Debe decir: "...los Cessnas 182, que servían para enlace." En esta misma página, dice: "... el General Matthei tuvo que optar por el Mirage Kfir Cachorro de León"... Debe decir: "...el General Matthei tuvo que optar por el Mirage III/5 modificado..."

En la página 50 Dice: "Un día me invitaron a volar el Piper Dakota, ..." Debe decir: "Un día me invitaron a volar el Beechcraft 99A, ..."

Saluda a la Fuerza Aérea de Chile con motivo de su 82° Aniversario Institucional



MUSEO EN ARIZONA

ADMISSION:	
Adults	\$15.50
Pima Co. Residents	\$12.75
Seniors	\$12.75

WWW.PIMAAIR.ORG

El sitio web del Museo “Pima Air and Space Museum”, ubicado en Tucson (Arizona, Estados Unidos) contiene una completa muestra de los 250 aeronaves que posee el recinto, además de documentos bibliográficos de todos los materiales. Informa, asimismo, acerca del programa anual de cada exhibición de este que es uno de los Museos aeronáuticos más grandes del mundo.

La página web del Observatorio Europeo Austral (ESO), es muy atractiva, ya que contiene toda la información acerca de este organismo que construye y opera un conjunto de telescopios astronómicos basados en tierra de los más avanzados del mundo, entre los cuales se encuentran los ubicados en territorio nacional “La Silla” y “Paranal”. En ella se puede encontrar contenidos, galerías de imágenes, además de bases de datos y preguntas frecuentes acerca del mundo astronómico.

MIRANDO EL UNIVERSO

WWW.ESO.ORG

PLANETARIO USACH

WWW.PLANETARIOCHILE.CL

El Planetario de la Universidad de Santiago da a conocer en su portal los eventos a los que se puede asistir durante la temporada. Informativo e interesante, contiene una guía educativa, un catálogo de la biblioteca, así como de una completa galería de multimedia del universo.



ALAS

Marzo - Abril 2012
 Pág 30-32

“Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile”

La revista argentina “Alas” destaca entre sus artículos un reportaje sobre la Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC). En la nota se destaca las actividades que realiza esta dirección especialmente en lo relacionado con “seguridad operacional” y que esto la ha convertido en un servicio público de excelencia, reconocido en el sistema aeronáutico Latinoamericano. Se agrega además los importantes avances en el sistema de control de tráfico aéreo, donde hoy se emplea tecnología satelital de punta como el sistema de Vigilancia Dependiente Automático por Contrato (ADS-C) que permite la visualización del tráfico aéreo oceánico, más allá del alcance de los radares terrestres.



FAM

Año X, 2012
 Pág. 58-61

“Indra, defensa y seguridad por tierra, mar y aire”

El artículo hace referencia a la presentación que realizó la empresa española Indra en FIDAE del avión ligero MRI de vigilancia marítima, el cual cuenta con un avanzado sistema de radar. Durante los días que se extendió la feria aeronáutica también fue exhibido el Mini UAV “Mantis”, sistema no tripulado, el cual aporta inteligencia, vigilancia y reconocimiento.

La empresa que está dedicada a la seguridad y vigilancia del espacio aéreo mostró en FIDAE 2012 los sistemas de gestión de tráfico aéreo y radar LANZA 3D, que es la columna vertebral de la seguridad aérea en España y otros países.



AEROMAGAZINE

Enero - Febrero 2012,
 Pág 34

“Feria Internacional del Aire y del Espacio 2012”

Esta revista brasileña especializada en aeronáutica destaca un amplio reportaje a las aerolíneas LAN y TAM S.A. que trabajan para consolidar la fusión entre sí y crear el mayor grupo de compañías aéreas de América Latina.

El artículo menciona que si la negociación se concreta, la nueva empresa estaría entre las 10 mayores del mundo en flota, con más de 300 aviones de pasajeros y de carga.

El desafío mayor es obtener la aprobación de los gobiernos, de los órganos reglamentarios ya que es la primera vez que dos importantes compañías aéreas de alianzas concurrentes toman esa decisión y también es la primera vez que fuerzas de alianzas globales tienen que luchar por una compañía aérea resultante de una fusión.



WINGS OF THE MALVINAS

Autor: Santiago Rivas
 Editado por Crecy Publishing
 Año: 2012

Libro publicado recientemente en Gran Bretaña y que trata sobre toda la aviación argentina en la guerra de Malvinas. Editado por una de las mayores editoriales mundiales sobre temas de aviación, tiene casi 400 páginas y más de 450 fotos. Cuenta, por primera vez, la historia completa de todas las unidades argentinas que participaron en la guerra aérea, incluyendo la Fuerza Aérea, Aviación Naval, Ejército, Prefectura Naval, aviones civiles y comerciales y reparticiones estatales. Incluye una gran cantidad de testimonios, tanto de veteranos argentinos como ingleses, muchos de ellos hablando de la guerra por primera vez y en varios casos, una misma acción está narrada por protagonistas de ambos bandos. Para más información pueden visitar :

http://www.crecy.co.uk/product_info.php?products_id=618

Visita extraterrestre

Un asteroide de 50 metros de diámetro pasará el 15 de febrero del próximo año, muy cerca de la Tierra, a unos 24.000 kilómetros de distancia, mucho más cerca que algunos de nuestros propios satélites comerciales que giran en torno a la Tierra.

Según prevé un grupo de Granada del Sur de España, el asteroide, fichado 2012 DA 14, no ofrecerá peligro alguno para nuestro planeta con su pasada cercana según lo confirmado por la Agencia Espacial Europea, aunque no se puede saber con certeza cómo serán sus futuras órbitas. La próxima será en el 2020.

Según los astrónomos este pequeño trozo de materia espacial posee un poder destructivo similar a una bomba de hidrógeno. Como referencia, un meteorito de igual tamaño impactó, hace unos 50.000 años atrás, en el Estado de Arizona, provocando un cráter de 1.200 metros de diámetro y una profundidad de 170 metros. Según los científicos, la velocidad al tocar la Tierra fue de unos 12,8 kilómetros por segundo.

Se ha descubierto unos 20.500 asteroides y cometas en el espacio, de los cuales, unos 981 de estos objetos pasan cerca de la Tierra.

Otro asteroide, con el cual se ha especulado mucho, sobretudo en la farándula televisiva, es el que hará su pasada "cercana" el día 12 de diciembre del presente año. Está fichado como Asteroide 4179 IDA "Toutatis", de unos 4,6 kilómetros de tamaño, pero que la distancia con que pasará de la Tierra dista mucho como para preocupar, ya que su punto más cercano será a 6.880.320 kilómetros de distancia, es decir unas 18 veces más lejos que nuestra propia luna.



neo.jpl.nasa.gov

Imagen del asteroide IDA, uno de los miles que orbitan en nuestro sistema planetario y que hacen su pasada cerca de la Tierra.



www.astro.lsa

En Arizona, EE.UU. existe este cráter producido por un meteorito que se estima de unos 50 metros de diámetro. La distancia entre los bordes es de 1.200 metros y su profundidad es de 170 metros.



En San Pedro de Atacama, 200 Kms. al suroeste de Antofagasta y a 3.000 mts. de altura, existe este cráter llamado Monturaqui, de 350 mts. de diámetro causado por un meteorito hace aproximadamente 100.000 años.

Último vuelo del transbordador



stringharmonics - <http://28.media.tumblr.com>

El transbordador espacial Discovery despegó en su vuelo final, el pasado jueves 12 de abril, montado del jumbo jet que lo transportó a su morada final que es el Museo

Nacional del Aire y del Espacio “Smithsonian Institute”, Washington DC., donde será exhibido al público.

Estados Unidos retiró todos los transbordadores espaciales el año pasado después de finalizar la construcción de la Estación Espacial Internacional, con un costo de cien mil millones de dólares.

Esta estación es un proyecto de quince países asociados que ahora comenzarán a trabajar en una nueva generación de naves espaciales que podrán llevar a los astronautas más lejos que la propia Estación Espacial, unos 384 Kilómetros de altura.

Los transbordadores realizaron 135 misiones al espacio durante toda su vida útil, a contar desde 1981 y tuvieron dos accidentes fatales (Challenger y Columbia) en donde todas sus tripulaciones perecieron.

El astronauta Steven Lindsey dijo, “todas las lecciones aprendidas del transbordador las estamos usando en el diseño de nuestras futuras naves espaciales, estamos renovando las tecnologías, pero los principios básicos son los mismos. Cada programa se construye sobre el programa anterior”.

Descubren nuevo Sistema Planetario desde Chile

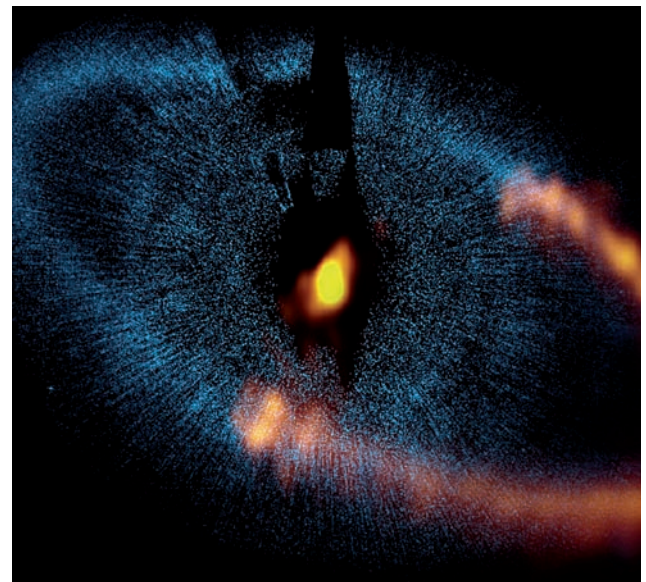
Un grupo de astrónomos efectuó recientemente un importante descubrimiento por intermedio de la instalación ALMA (Atacama Large Milimeter Array) que aun se encuentra en construcción en Atacama. Utilizando apenas un cuarto de las antenas previstas en la construcción del Observatorio astronómico, pudieron realizar un gran hallazgo relacionado con la formación y evolución de un sistema planetario cercano al nuestro, a unos 25 años luz de la Tierra. El descubrimiento fue posible gracias a la obtención de imágenes extremadamente nítidas de un disco o anillo de polvo que orbita una estrella llamada “Formalhaut.”

La definición de los bordes de estos discos, combinado con simulaciones virtuales, llevó a los científicos a concluir que las partículas de polvo se mantienen en su lugar gracias al efecto gravitacional de dos planetas; uno más cercano a la estrella y el otro más distante del borde del disco.

También le permitió calcular el tamaño probable de éstos que serían algo más grande que el planeta Marte o la Tierra. Un tamaño menor de lo que creían los astrónomos hasta ahora y serían extremadamente fríos ya que la distancia a que están de su estrella es unas 140 veces la distancia entre nuestro Sol y la Tierra.

En la imagen, la parte en azul es la captada por el telescopio espacial Hubble, en tanto la del lado contrario pertenece a la obtenida por el radio telescopio ALMA.

Este sistema de telescopio será uno de los más potentes del mundo cuando finalice su construcción.



www.eso.org



Records Guinness

El vuelo más largo sin aterrizar fue de 64 días, 22 horas, 19 minutos batidos por Robert Timm y John Cook en un Cessna 172 "Hacienda". Despegaron desde el Aeródromo de Mc Carran, Las Vegas, Nevada a las 3:58 pm. el 4 de diciembre de 1958 y aterrizaron en el mismo aeródromo a las 2:12 pm. el 7 de Febrero de 1959. Cubrieron una distancia equivalente a seis veces la vuelta al mundo. Se reabastecía el avión mientras este volaba a baja altura sobre la pista del desierto y un vehículo le suministraba el combustible igualando su velocidad.



Helicóptero más chico del mundo

Un japonés de 75 años llamado Gennai Yanagisawa desarrolló un mini helicóptero de no más de 75 kilos de peso. Puede llevar un tripulante en un vuelo de no más de 30 minutos y con una velocidad de 90Km/h.

Su único rotor es contrarrotatorio para evitar el torque y su diámetro es de apenas 3.9 mts.

Gen Corporation es la compañía que lo fabrica y que lo bautizó como GEN H-4. Para uso recreacional se han adquirido algunos ejemplares tanto en Japón como en EE.UU. a un costo unitario de US\$ 57.140.

Está propulsado por cuatro minimotores de dos cilindros y el helicóptero puede mantenerse en vuelo aún con sólo dos de ellos, pero en caso necesario lleva por sobre el rotor un paracaídas de emergencia.



Sobreviviente de la caída más grande del mundo

Vesna Vulovic, una auxiliar de vuelo de origen Serbio de la aerolínea JAT, cayó junto con restos de su avión de pasajeros mientras volaba a 10.160 metros sin paracaídas y sobrevivió. El avión, se partió en pedazos a causa de una bomba instalada por un terrorista el 26 de enero de 1972. Su milagrosa salvada después de tamaña caída aún no se explica, pero después de la explosión, Vesna quedó atrapada en la parte central de la aeronave cayendo con ella a tierra. Vesna fue encontrada por un rescatista que había pertenecido al Ejército alemán durante la 2ª Guerra Mundial, quien supo tratarla adecuadamente en el sitio del accidente, ya que Vesna tenía fracturada la cabeza, tres vertebras y piernas, permaneciendo en coma por 27 días. Una vez recuperada, Vesna continuó trabajando con la aerolínea pero esta vez en una oficina.



EN ESTE
VIAJE
VAMOS
JUNTOS.



Bci presente en
FIDAE 2012.

www.bci.cl facebook.com/BancoBci [@BancoBci](https://twitter.com/BancoBci) 692 8000



El Entrenador de Hoy Para los Combatientes del Futuro



- Capacidad Multirol & Potencial de Crecimiento
- Tradición de Calidad probada & Bajo Riesgo
- En Producción & Operación
- Cooperación Industrial



T-50 Golden Eagle es el nuevo Entrenador multirol, que comparte la tradición de efectividad con los mejores aviones caza de cuarta y quinta generación del mundo.

La alta efectividad como entrenador, alta disponibilidad operacional y bajo costo de operación del T-50, permiten producir futuros pilotos de caza muy bien preparados, con menor costo y tiempo de instrucción. T-50 agrega también capacidades como avión de combate, con armas convencionales aire-aire y aire-tierra, aunque ya se han desarrollado y certificado por la Fuerza Aérea de Corea las nuevas armas guiadas de precisión.

Este Entrenador de última generación ha sido diseñado específicamente para alcanzar y exceder los requerimientos de entrenamiento avanzado y de combate ligero en una sola plataforma. T-50 es la selección correcta y más ventajosa.