



SEGUROS • PRÉSTAMOS • BENEFICIOS SOCIALES



*Uds. protegen nuestro espacio aéreo y nosotros les  
brindamos tranquilidad a Uds.  
La Mutualidad del Ejército y Aviación  
los saluda en su*

# 83º Aniversario

**Plataforma de Atención a Clientes**

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

[www.mutualidad.cl](http://www.mutualidad.cl)

**CallCenter**

**(2) 2 420 8200**

Lunes a viernes 8:30 a 18:30 h

Comprometidos con su Seguridad y Tranquilidad

# Fuerza Aérea DE CHILE

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



## FOTO PORTADA

Hitos que han marcado nuestra historia aérea



## 35 HITOS DE NUESTRA HISTORIA



- 06\_08\_10\_12\_14 Los valientes y heroicos pioneros
- 16 \_ Acontecimientos previos a la creación de la Fuerza Aérea Nacional
- 27\_ El vuelo del Manu Tara
- 31\_ El puente aéreo por el mayor sismo de la historia
- 54\_ Alas chilenas en el continente blanco

## PRÓCERES Y AERONAVES

- 62 \_ Personajes de nuestra historia
- 64\_ Mártires legendarios
- 66\_ Helicópteros y aviones de un siglo

## ACTUALIDAD

- 70\_ Conmemoración de los Cien años de la Aviación Militar Chilena y de la Escuela de Aviación
- 76\_ Discurso del Comandante en Jefe
- 94\_ Ceremonia de 83º años de la Fuerza Aérea de Chile





---

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

Departamento Comunicacional,  
Comandancia en Jefe

**DIRECTOR RESPONSABLE:**

Ronald Luttecke Jurgens,  
Comandante de Grupo (DA),  
Jefe del Departamento  
Comunicacional Suplente.

**SUBDIRECTOR:**

Reinaldo Neuling Barcena,  
Comandante de Grupo (DA)

**EDITOR:**

Jaime Ercilla A.

**DISEÑO:** Tatiana Acevedo L.

**COLABORACIÓN:** Omar Mellado G.

**PERIODISTAS:**

Claudia Castro S., Jaime González O.

**ARCHIVO Y DOCUMENTACIÓN:**

Rino Poletti B.

**CORRECTOR DE PRUEBAS:**

Antonio Plaza C.

**FOTOGRAFÍA:**

Sgto.1º Ricardo Torres A.  
Claudio Pérez F., Francisca Arias M.

**ADMINISTRACIÓN:**

Antonio Plaza C.

**PUBLICIDAD:**

Buenaventura Martínez L.

**DIRECCIÓN:**

Avda. Pedro Aguirre Cerda N° 5500  
Edificio Delphos - Piso 4º  
Fono: 29765393 - 29765394  
email: [revistafach@fach.cl](mailto:revistafach@fach.cl)  
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.



## Tributo a la historia

Ronald Luttecke Jurgens  
Comandante de Grupo (DA)

Hace un siglo comenzó la historia de la aeronáutica militar chilena, escrita a base de los sueños y sacrificios de una pléyade de héroes. Paradojalmente, mientras los santiaguinos recién comenzaban a acostumbrarse al paso de los primeros automóviles, un grupo de chilenos seguía con genuino interés el desarrollo de las nuevas máquinas aéreas que realizaban vuelos de prueba en el viejo mundo.

Fue así que, visionariamente, las autoridades civiles y militares de la época encomendaron al Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell realizar un estudio en el Servicio Aéreo Francés. Las conclusiones de dicho informe llevaron a la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero de 1913. Posterior a este gran hito, se registró la gran hazaña dentro de la aviación militar chilena, protagonizada por el Capitán Manuel Ávalos Prado, quien en un avión Blériot XI de 35 HP, realizó con éxito el primer vuelo de un avión militar en Chile, el 7 de marzo de 1913, desde la actual Base Aérea El Bosque.

Un mes después, el citado plantel comenzó a funcionar con un grupo escogido de postulantes y 15 aviones. Con los años fue bautizado como “Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado”, en homenaje al insigne piloto que protagonizó el primer vuelo castrense. El Instituto sentó las bases sobre las que 17 años después, en 1930, y a instancias del esfuerzo desplegado por el Comodoro Arturo Merino Benítez, se fundara, con la firma del Presidente Carlos Ibáñez del Campo, la actual Fuerza Aérea de Chile, como un arma de la Defensa Nacional nueva e independiente.

En esta retrospectiva es fácil darse cuenta que esos primeros aviadores y sus sucesores han

*... “esos primeros aviadores y sus sucesores han sido ejemplo de arrojo y valentía”.*

.....

sido ejemplo de arrojo y valentía. Se atrevieron a remontar los cielos en frágiles aparatos, en los que fueron alcanzando sucesivos logros y cumplieron verdaderas hazañas. Remontaron a 6 mil metros de altura, cruzaron Los Andes, volaron sobre el árido desierto del norte, los canales y mares australes, alcanzaron la Antártica y la Isla de Pascua.

En las alturas, desafiaron los vientos y las temperaturas bajo cero. Y ciertamente muchos perdieron la vida al estrellarse, o se extraviaron para siempre, cumpliendo el sueño de volar. A esos intrépidos aviadores, la patria rinde tributo.

Son generaciones de jóvenes que por décadas aportaron sus voluntades y entregaron sus mejores esfuerzos para dar conectividad a todos los puntos del territorio nacional. Así, todos los avances en materia aeronáutica fueron forjados por el sacrificio de muchos hombres y mujeres, en una historia de héroes y mártires, de emprendimiento y tecnología cada vez mayor.

En estas páginas se consignan una treintena de aquellos hitos extraordinarios de la aviación militar chilena, desde 1913 a 2013, cien años que han tenido el sello de la entrega generosa a nuestros conciudadanos y el compromiso de ser cada día mejores.

*El Director*

1913 - 2013

# 35 hazañas e notables de una centenaria



# hitos historia



**En estas páginas entregamos a nuestros lectores una selección de los episodios más destacados de los cien años de la Aviación Militar Chilena, forjados a base del temple, valentía y sacrificio de cientos de aviadores que se convirtieron en héroes y mártires, al vencer las dificultades, los peligros y la muerte.**



**COMIENZA LA HISTORIA**

# El primer vuelo militar

**El 7 de marzo de 1913, el Capitán Manuel Ávalos Prado se elevó en El Bosque en un avión monoplano Blériot, bautizado con el nombre de la patria: Chile.**

Un día 7 de marzo de 1913 comenzarían a escribirse las páginas doradas de la maravillosa historia de la Aviación Militar Chilena. Aquel día, el Capitán Manuel Ávalos Prado surcó los aires por primera vez en Chile a bordo de un avión militar Blériot XI, bautizado con el nombre de la Patria: Chile.

Cinco días después de este

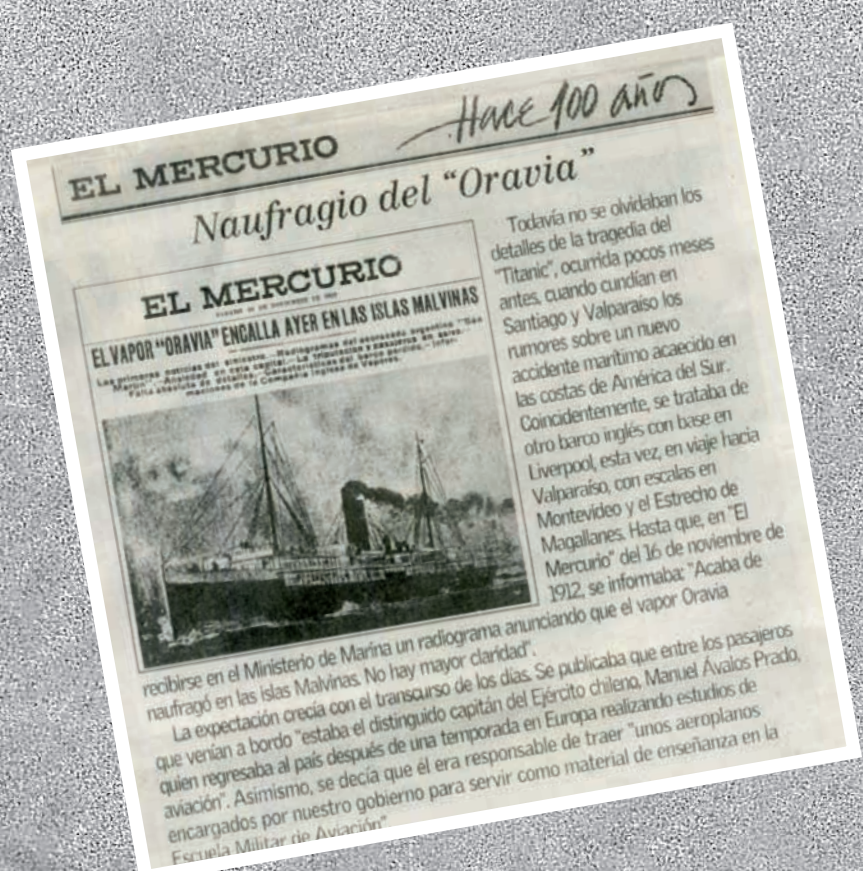
magno acontecimiento, nuevamente el Capitán Ávalos procede a efectuar un vuelo en el Blériot XI de 50 HP "Manuel Rodríguez", esta vez oficialmente ante las autoridades encabezadas por el General Aristides Pinto Concha y el Ministro Jorge Matte Gormáz.

Al término de este hecho histórico, el Capitán Ávalos pronunciaría con voz alta y firme: ¡Sin novedad el vuelo, mi General!, frase que desató

los aplausos de los presentes invitados a la demostración en los cielos de la entonces Chacra Lo Espejo, hoy Base Aérea El Bosque.

Ávalos mostró coraje y el mismo temple que tuvo para hacer frente al naufragio del vapor "Oravia", el 16 de noviembre de 1912, en que regresaba al país comisionado para traer los primeros aviones para la Escuela Aeronáutica Militar, un episodio que quedó olvidado por la





hazaña lograda cuatro meses después.

El vapor “Oravia” encalló en las islas del Atlántico sur mientras navegaba desde Europa a Valparaíso, vía Estrecho de Magallanes. Los primeros radiogramas anunciaron que no había claridad en torno a la suerte del mercante y “El Mercurio” consignó que entre los pasajeros venían a bordo “estaba el distinguido Capitán de Ejército chileno, Manuel Ávalos Prado, quien regresaba al país después de realizar en Europa estudios de aviación”. Asimismo, se decía que él era el responsable de traer “unos aeroplanos encargados por nuestro gobierno para servir como material de enseñanza en la Escuela Militar de Aviación”.

A los días siguientes publicó que todos los pasajeros estaban a salvo, sin heridos de gravedad, siendo asistidos por cuatro barcos locales. Se presume que la carga fue rescatada antes que el agua entrara a raudales por las muchas averías sufridas en el casco, lo que provocó el hundimiento definitivo.

### Vuelos en Lo Espejo

La Historia Aeronáutica de

Chile de Enrique Flores Álvarez señala que una vez creada la Escuela de Aeronáutica Militar, por decreto del 11 de febrero de 1913 del Presidente Ramón Barros Luco, correspondió al Capitán Ávalos la inmensa tarea de procurar habitaciones y alimentación para oficiales y tropa, elementos para el armar de aviones, emparejamiento de terrenos, corta de árboles, etc. El oficial obtuvo el permiso para armar los cuatro primeros aeroplanos llegados al país en los galpones del Regimiento de Ferrocarriles, ubicados frente a los terrenos en que la Policía de Santiago mantenía su caballada.

Asesorado en una ardua labor por los mecánicos Pedro Donoso y Miguel Cabezas Cabezas, al cabo de algunos días el Capitán Ávalos logró tener listo el monoplano Blériot Escuela, con motor Anzani de 35 HP, bautizado con el nombre de “Chile”, con el que efectuó su primer vuelo, el 7 de marzo de 1913. “El más franco éxito coronó este ensayo que se llevó a cabo completamente en privado”, señala Flores.

Cinco días más tarde, se terminó de armar el Blériot 50 HP “Manuel Rodríguez” que había usado

en su entrenamiento en Francia. Se organizó un acto oficial y minutos antes de las 9 de la mañana del 12 de marzo, el Capitán Ávalos, ubicado en la cabina dio la orden de “largar” a los soldados que retenían el aparato, iniciando un correcto decolaje ante la mirada curiosa de los asistentes. Luego de tomar altura, en dirección al sur, hasta San Bernardo, el piloto viró hacia el norte, sobrevolando la cancha de la Escuela de Aeronáutica, a 150 metros de altura. Los pobladores de La Cisterna y San Miguel fueron sorprendidos por el raudó vuelo del avión Blériot militar, que bajo la experta mano del Capitán Ávalos anunciaba por primera vez el advenimiento del arma aérea en Chile.

Fue tal el entusiasmo, que el 6 de abril de 1913 se presentaron a la Escuela de Aeronáutica los candidatos seleccionados para ingresar al primer curso de vuelo dirigido por el Capitán Ávalos. Ellos fueron los Tenientes 1º Enrique Pérez y Armando Urzúa y los Tenientes 2º Francisco Mery, Julio Torres, Gabriel Valenzuela y Arturo Urrutia y los suboficiales Eleodoro Rojas, José García, Floridor González, Luis Page y Manuel Ampuero.

HAZAÑA MUNDIAL

# El cruce de Los Andes

Proeza fue cumplida por el Teniente Dagoberto Godoy el 12 de diciembre de 1918, fecha consagrada como el Día de la Aeronáutica nacional.



*Dagoberto Godoy en la foto oficial antes de la hazaña (arriba) y vitoriado por la multitud a su regreso (derecha).*

**E**n vísperas de la Navidad de 1918, más de 250 mil personas tributaron en Santiago un recibimiento de héroe al Teniente Dagoberto Godoy por su hazaña de cruzar en un avión la Cordillera de Los Andes. Se trató de una proeza a nivel mundial, en que el joven piloto -de la recién creada Escuela de Aeronáutica Militar- tuvo que enfrentar temperaturas de hasta 20 grados bajo cero, la falta de oxígeno a 6 mil metros de altura y fuertes turbulencias, hasta lograr aterrizar en Mendoza en un frágil avión Bristol de motor rotatorio de 110 caballos de fuerza.

Nacido en Temuco en 1893, hijo de agricultores, tuvo desde su adolescencia la vocación de la vida militar y luego como Teniente acuñó el sueño de cruzar el macizo andino para gloria de Chile y los chilenos.

“La cordillera se me amanecía de pie todas las mañanas, como para

recordarme la promesa que me había hecho de cruzarla. No me la van a ganar los montes, me repetía mirando los macizos con codicia (...) Volaba y me entrenaba sólo para eso. Era una idea constante y la llevaba conmigo a todas partes. No me abandonaba nunca”, relató en las entrevistas de la época.

El cruce de los Andes era entonces una suerte de competencia popular entre Argentina y Chile. Godoy y sus superiores aceptaron el reto y el 11 de diciembre de 1918, el joven oficial recibió en el Ministerio de Guerra la instrucción de que en la madrugada del día siguiente tendría que abordar el Bristol. La aeronave, de estructura metálica, cubierta principalmente de madera y tela, era uno de los doce aviones adquiridos en Inglaterra por el Gobierno del entonces Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes.

A las cinco de la mañana, desde la Base Aérea de El Bosque, recibió el

último obsequio para la travesía: una pequeña botella de coñac y ginger ale que se colgó al cuello “como escapulario ateo” y que le debía servir para soportar el frío, según lo confesara el mismo. Ese 12 de diciembre se encumbró sobre los cielos de la capital y tras un par de vueltas para ganar altura enfrentó Los Andes cuando recién estaba amaneciendo.

Una hora y media después del despegue, Godoy ya sobrevolaba territorio argentino, pero el indicador de combustible le avisaba que el estanque estaba vacío. Ya sin motor, planeando, casi rozando el techo de las casas, posó su Bristol sobre un campo, en un aterrizaje del cual salió ileso y victorioso. Al rato, fue rodeado por decenas de sorprendidos habitantes de Mendoza.

-¿De dónde viene usted, patrón?-, preguntaron con extrañeza.

-De Chile, ¡viva Chile!-, respondió el eufórico aviador.





**LA PROEZA DEL TENIENTE  
ARMANDO CORTÍNEZ**

# **El doble cruce de Los Andes**

**Fue recibido en el aeródromo de El Bosque por una frenética multitud que vibró con otro logro de un piloto chileno.**



*Cortínez con su uniforme militar.*



*En el extremo izquierdo junto a su madre y sus tres hermanos.*

**I**mpulsado por su ímpetu patriótico y un gran coraje, en la madrugada del 5 de abril de 1919, fecha conmemorativa de la Batalla de Maipú que selló la Independencia de Chile, el Teniente Armando Cortínez realizó un acto de arrojo no exento de preocupaciones para las autoridades de la época, pero que a la postre fue vitoreado como una nueva hazaña de la incipiente aviación militar chilena.

En efecto, sin la autorización correspondiente, utilizó un avión Bristol, lo llenó de bencina sacada de otros aviones, para lo cual incluso empleó su gorra y, sin altímetro ni compás, despegó desde la actual Base Aérea El Bosque en su frágil nave de madera y

loneta, hacia los macizos andinos, por el costado sur del volcán Tupungato.

Las autoridades en Chile estaban consternadas por este acto, pero 15 horas después recibieron un telegrama en que comunicaba haber aterrizado en Argentina. Asimismo, pedía perdón “porque en esta gloriosa fecha me haya atrevido, sin autorización, llevado por un patriótico impulso, para traer un saludo cariñoso y de reconocimiento a nuestro pueblo hermano argentino”. Agregaba “ruego mandarme mecánico y hélice, ya que en el aterrizaje la nave sufrió un desperfecto, a fin de regresar por vía aérea”. Así intentaría el doble cruce de Los Andes que se creía difícil de lograr por la dirección de los vientos.

Las autoridades tomaron en consideración la proeza y accedieron a enviarles los repuestos y mecánicos para que concretara el regreso por vía aérea, aun cuando las sanciones quedaron pendientes de resolver.

El 16 de abril, a las 6:40, recién amaneciendo emprendió el también audaz viaje de regreso y fue recibido en el aeródromo de El Bosque por una frenética multitud que vibraba con los logros de los pilotos chilenos. Horas después el piloto fue recibido por sus superiores y sus familiares, con quienes compartió la gloria de su osada proeza. Como premio, Cortínez fue ascendido a Capitán y luego comisionado a Europa.



## HAZAÑA DE ARACENA EN 1922

# El raid a Brasil

**Voló más de 3 mil kilómetros, con catorce aterrizajes en tres países. Durante diecisiete días enfrentó todo tipo de percances y hasta soportó un principio de gangrena en uno de sus pies por el frío de la cordillera.**

Con motivo del centenario del Brasil, en 1922, el Capitán Diego Aracena cumple un raid a Río de Janeiro, llevando un saludo al Presidente de la República Federativa del Brasil, Epitafio Pessoa. El avión que utilizó fue un DH-9,

bautizado como "El Ferroviario", pues fue adquirido con los fondos recolectados por la Asociación Ferroviaria de Chile que respondió al llamado de las autoridades para adquirir más aviones para Chile por la amenaza que se cernía entonces en la frontera norte.

El gobierno del Presidente Arturo Alessandri Palma, autorizó que dos aviones DH-9 realizaran la misión: "El Ferroviario" N° 92 a cargo del capitán Diego Aracena y como acompañante el ingeniero Arturo Seabrook; y el "Talca" N° 91, para el que se designó

al Capitán Federico Baraona y como acompañante al Sargento Mecánico Manuel Barahona.

Una vez alistados los aviones, el 26 de agosto de 1922, ambos pilotos fueron citados a La Moneda, donde el presidente Alessandri le hizo entrega personalmente al capitán Aracena del mensaje de saludo al pueblo brasilero.

El historiador Héctor Alarcón Carrasco consigna las siguientes palabras del Presidente a Aracena: “Capitán, yo sé que Ud. es valeroso y capaz de realizar esta hazaña. Sea prudente, ponga toda su alma en la conducción de su nave y llegue hasta Río de Janeiro, en donde el gran pueblo del Brasil celebrará las fiestas centenarias de su emancipación republicana”.

Respecto al raid mismo, Alarcón hace el siguiente relato cronológico: “Teniendo todo dispuesto, una racha de mal tiempo impidió la inmediata salida de los aviones, la que se postergó hasta el día 29, fecha en que tempranamente se iniciaron los preparativos para dar inicio al raid. A las ocho horas, ambos aviadores llegaron hasta el lugar de despegue y luego de despedirse y recibir las últimas instrucciones iniciaron el decolaje con minutos de diferencia.

Una vez en el aire ya no hubo punto de retorno para los integrantes del raid, quienes lograron cruzar la cordillera pasando por Las Cuevas dos horas más tarde, aterrizando en Mendoza el Capitán Aracena a las 11:20 horas, en tanto el Capitán Baraona lo hizo en Villa Krause, cerca de San Juan a las 11:30 horas.

El paso por la cordillera hizo estragos en Aracena, quien debido a una filtración en el interior del avión, resultó con un pie totalmente congelado, lo que le provocó un principio de gangrena, situación que comprobaron cinco cirujanos en Mendoza, quienes aplicaron todos sus conocimientos, logrando el aviador continuar viaje luego de recibir una esmerada curación en su pie.

El día 1 de septiembre ambos aviones recorren una distancia superior a los 300 kilómetros, aterrizando en las cercanías de Villa Mercedes, donde

pernoctan, saliendo al día siguiente con destino a Rufino. Sin embargo, una densa neblina los hace devolverse y aterrizar en Castellanos, lugar donde el avión del capitán Baraona al intentar el descenso perdió su tren de aterrizaje completo, situación que unida a daños en el fuselaje, un alerón y la hélice quebrados, le impidió continuar en vuelo, pese a no haber sufrido lesiones los ocupantes.

Así, “El Ferroviario”, pilotado por el Capitán Aracena, quedaba como solitario integrante del raid y ambos seguían conquistando distancias en pro de la todavía lejana ciudad de Río de Janeiro.

Pasado el mediodía del 3 de septiembre, Aracena junto al ingeniero Seabrook emprenden vuelo rumbo a El Palomar. Desde las cercanías de Mercedes fueron escoltados por los aviones de los Tenientes Parravicini y Perugoria, aterrizando sin novedad en ese aeródromo, pasadas las 15:00 horas.

Pese a la lesión de su pie, Aracena tuvo el valor suficiente para efectuar un aterrizaje espectacular, deteniendo su avión justo frente al Coronel Crespo, Comandante de la unidad, lo que concitó el entusiasmo de los presentes que prorrumperon en una sonora ovación.

Luego de los saludos protocolares, el Capitán Aracena, quien se movilizaba con muletas, fue atendido en la enfermería por el médico de la Escuela, quien prosiguió el tratamiento iniciado por los doctores de Mendoza, constatando que la herida evolucionaba satisfactoriamente.

El raid tuvo una amplia difusión en la prensa bonaerense y en horas de la mañana del día seis de septiembre, Aracena y el ingeniero Seabrook toman su puesto en “El Ferroviario” despegando escoltados por tres Bristol y tres Spad, quienes lo despiden bajo un cúmulo de nubes que obligan al piloto a volar a bajo nivel, logrando atravesar el estuario a casi a ras del agua, situándose sobre Colonia, lugar desde el que enfilan directamente a Montevideo.

El 7 de septiembre emprende el vuelo hasta Treinta y Tres, donde se abasteció de gasolina, siguiendo

hasta Pelotas, ya en territorio brasilero. Desde aquí voló a Porto Alegre. El día 9 voló con destino a Florianópolis, sin embargo una tormenta le obligó detenerse en Das Torres, donde debió permanecer durante dos días, llegando a Florianópolis el día 12, con mal tiempo durante toda la ruta. Ese mismo día voló a Santos, luego de una breve detención debido a un problema con la bomba de gasolina.

El día 14 de septiembre, el Capitán Aracena salió poco antes del mediodía dispuesto a efectuar de un solo vuelo el viaje desde Santos a Río de Janeiro, pero pasado Ubatuba las malas condiciones le obligan a efectuar un aterrizaje en la playa, pero una hendidura poco visible del terreno frenó bruscamente el aterrizaje, capotando el avión, quedando con ambas alas destruidas, lo que de momento impidió terminar el raid en Río como era la misión.

Prácticamente piloto y acompañante no sufrieron lesiones ya que el avión llevaba muy poca fuerza en el momento del accidente. Hasta esa etapa se habían volado 3.390 kms. en 38 horas y se habían efectuado 12 aterrizajes. Aracena creía concluida su misión, pero en mérito al espíritu y esfuerzo desplegado, las autoridades brasileñas determinaron que debía terminar el raid en Río de Janeiro, proporcionándole un hidroavión de la Prefectura Naval.

Fue así como Aracena, en Ubatuba, tomó los mandos del hidroavión N° 11 de la Marina de Guerra y luego de un aterrizaje para reabastecerse de combustible en Baptista de las Neves en la Isla Grande, enfiló a Río, donde se le vio sobrevolar victorioso el Pan de Azúcar, antes de su aterrizaje final.

El 6 de octubre de 1922 el contratorpedero “Halagoas” de la Armada de Brasil transportó al noble “El Ferroviario” hasta Río de Janeiro, para su reparación y posterior envío a Chile. Más tarde fue entregado para el cargo del Director de la Escuela de Aviación, que ocupaba el ahora Mayor Diego Aracena, quien había sabido guiarlo con tanta maestría hasta las cálidas tierras brasileiras.

**PRIMER RAID DE 7 AVIONES MILITARES  
SANTIAGO-TACNA EN 1924**

# Asombro y festejos en el norte

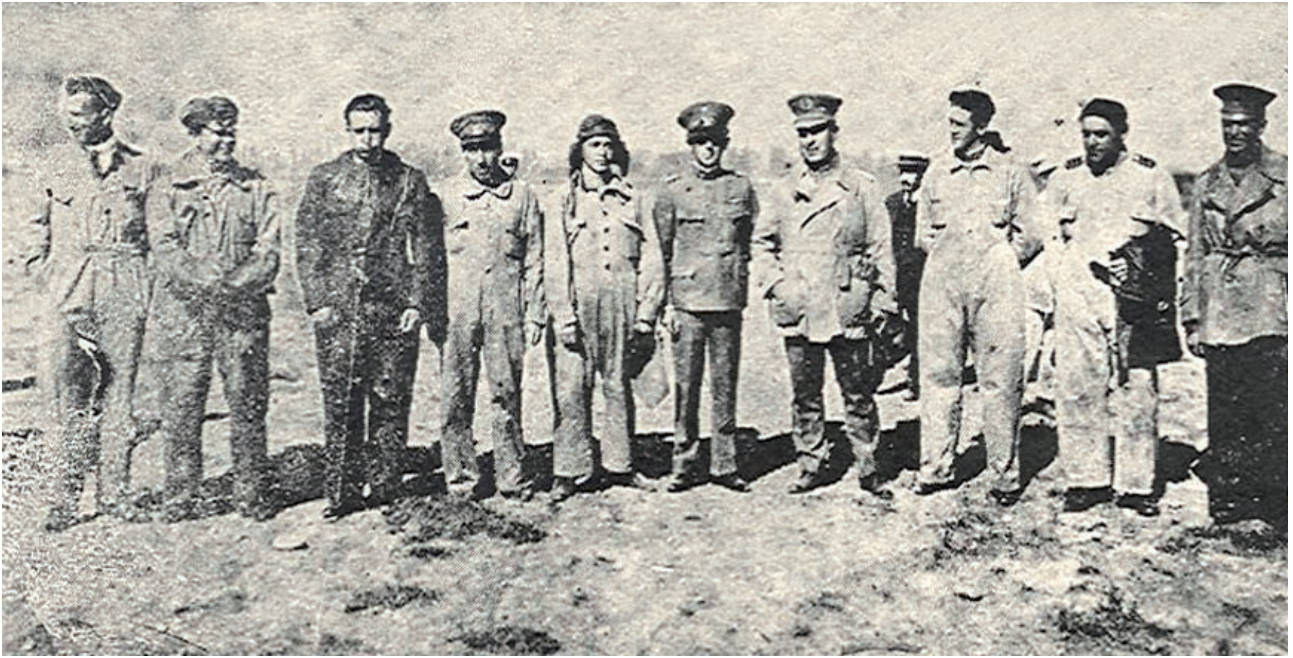
Aeronaves aterrizaron en las principales ciudades del trayecto, generando gran expectación. Sin embargo, tres de éstas sucumbieron en la travesía, salvando ilesos sus pilotos y mecánicos.



Capitán Armando Castro López.







**Participantes del vuelo a Tacna. De izquierda a derecha: ingeniero Seabrook, Teniente Montecinos, Herreros, Sosa y Lagreze, Capitán Barahona, General Contreras, Capitán Castro, Teniente Arredondo y Capitán Cruz.**

**E**l 16 de febrero de 1924, siete aviones militares emprendieron un raid de ida y regreso a Tacna, que duró 27 días y que concitó el asombro y múltiples festejos en las ciudades nortinas.

La travesía se logró “gracias al gesto heroico y el esfuerzo sobrehumano de una bandada de aviadores” como escribió el editorial del diario La Nación de la época, refiriéndose a las precarias máquinas y los percances, afortunadamente sin consecuencias fatales, de tres de la aeronaves que no alcanzaron a completar la hazaña.

Los aviones aterrizaron en La Serena, Copiapó, Baquedano, Iquique, Arica y Tacna, terminales de cada etapa del raid, además de algunas canchas de emergencia como Cabildo, Illapel, Ovalle, Coquimbo y Vallenar. Algunos aparatos incluso aterrizaron en la pampa nortina o en terrenos de las oficinas salitreras.

Las aeronaves se dividieron en dos grupos: La Bandada de la Dirección: De Havilland DH-9 “El Ferroviario”, Piloto Armando Castro, pasajero General Luis Contreras Sotomayor; Avro “España”, Piloto Teniente Carlos Montecino, pasajero Cabo Luis Abarzúa.

Escuadrilla Mixta: De Havilland “Coquimbo”, Piloto Teniente Andrés Sosa, pasajero Capitán Carlos Cruz Hurtado; De Havilland “Tacna”, Piloto Teniente Oscar Herreros, pasajero ingeniero Arturo Seabrook; De Havilland “Atacama”, Piloto Teniente Marcial Arredondo, pasajero cabo Francisco González; De Havilland “Tarapacá”, piloto Teniente Francisco Lagreze, pasajero Cabo Francisco Palomo; Avro “General Körner”, Piloto Capitán Federico Barahona, pasajero Cabo Ruperto Contreras.

Tras 27 días, el 14 de marzo, a las 11.30 horas, regresaron a “El Bosque” los aviones “Tacna”, “España” y “El Ferroviario”. Este último fue el fiel avión en que el Capitán Diego Aracena hizo el raid a Brasil dos años antes.

El fin de la odisea al norte fue un acontecimiento nacional. Al detener los motores, la banda tocó el himno nacional que fue coreado por una multitud. Poco después del mediodía y mientras aún no cesaban los festejos aterrizó el “Coquimbo”.

El diario “La Nación” escribió: “De tanta trascendencia como la desarrollada por los pilotos fue la labor

anónima cumplida por el ingeniero Seabrook y los mecánicos Palomo, Abarzúa, Contreras y González. Sobre ellos pesó un trabajo abrumador. Al final de cada etapa se vieron precisados a cargar cientos de litros de bencina y aceite, a revisar el material, al aire libre bajo un sol calcinante. Tres de ellos corrieron la suerte de sus pilotos y sufrieron los mismos instantes de angustia al precipitarse a tierra los aviones en que viajaban como pasajeros. Sin demostrar debilidad alguna, muy por el contrario, con resignación estoica y verdadero sentido de cooperación afrontaron después el cuidado de los aparatos destruidos, preocupándose de recuperar las partes vitales que sirvieran para reconstruir otros aviones en “El Bosque”.

Sucumbieron en el raid, el “General Körner”, que cayó al norte del río Loa; el “Tarapacá”, que capotó en la etapa a Copiapó; y el “El Atacama”, que se estrelló en Reñaca, a punto de cumplir el viaje de regreso.

“Pilotos y mecánicos escribieron así, con este vuelo heroico, una de las más bellas páginas de la historia aeronáutica del país”, resumió, por su parte, el historiador Enrique Flores Álvarez.

# MOMENTOS CRUCIALES DE LA AVIACIÓN

# **Dramáticos acontec**

# **la creación de la Fue**

- La sacrificada ruta Santiago-Arica-Tacna.
- La muerte de pilotos en Antofagasta y en Aysén.
- El accidente de Merino Benítez en Magallanes.



*Multitudinario funeral en Punta Arenas del valeroso Capitán Alfredo Fuentes Martínez.*

CHILENA

# imientos anteceden rza Aérea Nacional



El año previo a la creación de la Fuerza Aérea Nacional (hoy Fuerza Aérea de Chile) contiene una vorágine de acontecimientos cruciales, sin duda gravitantes en la decisión del Presidente Carlos Ibáñez del Campo para firmar, el 21 de marzo de 1930, el decreto mediante el cual se fusionaron los servicios aéreos del Ejército y la Armada, como lo venía impulsando fuertemente el Director de la Escuela Aeronáutica de la época, el entonces Comandante Arturo Merino Benítez.

Estos acontecimientos cruciales radican en la epopeya que escribe un puñado de aviadores militares, comandados por Merino Benítez, empeñados en dar conectividad a todo el territorio nacional, impulsando conjuntamente el Servicio Aéreo Postal y la futura Línea Aérea Nacional.

Fueron pasos heroicos que pusieron a prueba el temple de esa pléyade de hombres valientes, porque varios de ellos perdieron la vida o sufrieron grandes penurias tratando de alcanzar el sueño alado.

Primero, pusieron sus esfuerzos en dirección al Norte, hasta llegar a Arica, donde el viaje por la ruta terrestre o el tren, que llegaba sólo hasta Iquique, demoraba más de tres

días. El avión comenzaría a acortar en forma significativa esas distancias.

Tras 36 vuelos previos de reconocimiento y preparación de canchas de aterrizaje, el 5 de marzo de 1929, con la presencia del Presidente Ibáñez, jóvenes aviadores iniciaron, en aviones De Havilland Cirrus Moth, los vuelos sobre el desierto, con postas en Ovalle, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Arica, desafiando la todavía incipiente infraestructura aérea y de apoyo terrestre. Fueron en principio diez los Oficiales pilotos nombrados por Merino Benítez que se hacen cargo de tan arduo recorrido: Osvaldo Acuña, Carlos Baldeig Alarcón, Roberto Costabal García Huidobro, Ramón Lisboa Mendiluce, Armando Rivera Fuentes, Jorge Bate Potes, Rolando Sepúlveda Riveros, Arturo Meneses Kinsley, Emilio Larraín Ortúzar y Julio Fuente Alba Bonniard. Este último entregó su vida al capotar cerca de Antofagasta.

“A doce días de iniciados los servicios, el Teniente Julio Fuente Alba que hace el recorrido entre Copiapó y Antofagasta es derribado por la fuente turbulencia. Los restos son encontrados días después cerca de la estación Varillas, al sureste de Antofagasta. Su mecánico Alberto



**El De Havilland DH-60 Cirrus Moth, que pilotaba el Capitán Fuente Alba yace sobre la pampa nortina. El accidente causó profunda conmoción en el país.**

Rebolledo, con varias fracturas se arrastra por la pampa y consigue llegar hasta el tendido telegráfico, logrando cortar el cable para dar la señal de la tragedia. Los guardalíneas lo encontraron moribundo tras sobrevivir cuatro gélidas noches y cinco días de quemante temperatura y torturante sed”, relata en su libro el ex piloto e historiador Alfonso Cuadrado Merino.

En los funerales, Merino Benítez pronuncia su emocionado y visionario discurso: *“Mañana cuando sean realidad cotidiana los viajes aéreos, a lo largo de la República, los que recorran seguros en aviones confortables, mirando desde lo alto el agrio y desolado desierto, la intrincada maraña de sus cerros, tal vez no recordarán cómo se ganó eso, a costas de qué esfuerzos, de qué abnegados sacrificios de unos muchachos valerosos que quisieron vencer las dificultades, los peligros y la muerte”*.

La tragedia no los amilanó. El propio Merino vuela el 5 de mayo

desde Santiago a Antofagasta y luego a Iquique, Arica y Tacna. El día 10 de mayo vuela directo desde Arica a Santiago, cubriendo la distancia en 8 horas. Lo hace junto a su mecánico Sargento Alejandro Vidal en un Curtiss Falcon, un avión de guerra no apropiado para tan largo recorrido, guiándose por señales de humo que solicita a cada aeródromo que debe sobrevolar y que le indican la ruta de vuelo.

Ese año vuela por todo el norte incluyendo San Pedro de Atacama y luego enfila al sur llegando a Talca, Parral, Linares, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Osorno, Puerto Montt, Concepción, Nacimiento, Puerto Saavedra, Laguna Pumalín, Valdivia, Lago Puelo e Inferior, Puerto Aysén y Palena, lugares éstos últimos en que emplea aviones para amarizar.

Para explorar las rutas al sur, se estableció una base en Chamiza, Puerto Montt, desde donde los pilotos

volaban hasta Aysén, en los anfios Vickers Vedette. Desafortunadamente, la desgracia se cierne sobre el grupo de aviadores el 23 de enero de 1930 cuando se registran las muertes del Teniente Aníbal Vidal y del Cabo 1º Tripulante Alfredo Román Garay, cuyo avión cae al mar en Aysén.

Fue un duro golpe que Merino afronta con singular temple y lo lleva a tomar la decisión de intentar llegar a Magallanes, donde amariza el 27 de enero de 1930 en el Junker R-42 N° 6, recibiendo grandes homenajes. Sin embargo, allí también vivirá el episodio más dramático de su vida.

El historiador Cuadrado Merino utiliza el propio relato de Merino Benítez:

“A fines de enero del año 30, ya en funciones la Línea Aérea Nacional entre Santiago y Arica e iniciada la ruta entre Puerto Montt y Aysén, me preocupaba de estudiar su prolongación a Magallanes. El Capitán

Alfredo Fuentes se había trasladado a Puerto Montt en uno de los aviones de su escuadrilla Junkers y vigilaba la operación de reemplazar las ruedas del avión por flotadores, lo que se efectuaba por primera vez en el país, y con el objeto de tentar el vuelo a Magallanes que yo dirigía.”

“Es de advertir que por entonces se estimaba este vuelo un absurdo, por lo riesgoso de la empresa, que más de un aviador calificaba como más difícil que la travesía del Atlántico.”

“A fines de enero, Fuentes me avisó que los flotadores estarían listos en pocos días más y yo me trasladé en mi avión a reunirme con él. Recién llegado a Puerto Montt, me salió al paso la triste nueva del fatal accidente ocurrido al valeroso Teniente Aníbal Vidal, desaparecido con su avión cerca de Isla Elena, a la entrada del estuario Aysén.”

“Inmediatamente ordené apresurar los trabajos y al día siguiente pudimos trasladarnos al sitio del accidente. Acuatizamos en el sitio

mismo en que pereciera Vidal y recorrimos los alrededores, sin encontrar el menor vestigio. En Puerto Aysén, a donde seguimos ese día, encontré un ambiente desolador; aquello de que una ráfaga de viento le volcara el avión y lo sepultara en las aguas, era aplastante. ¿Cómo pensar en un viaje a Magallanes donde los vientos son varias veces más violentos?”

“Todas mis ilusiones de unir aquellas tierras magallánicas con el centro del país, por una línea aérea, sufrieron un rudo golpe. Las posibilidades de mantener la Línea Aérea Puerto Montt-Puerto Aysén, también se debilitaban grandemente por la desmoralización de mi gente. ¿Qué hacer?”

“Pero existe en nuestra institución aérea aquella conocida tradición: la de matar el chuncho y yo quise matarlo, es decir, borrar con una audacia el pesimismo matador de la desgracia, y así, esa tarde en Aysén, mientras los ánimos se sentían cohibidos y recelosos, yo le dije a Fuentes:

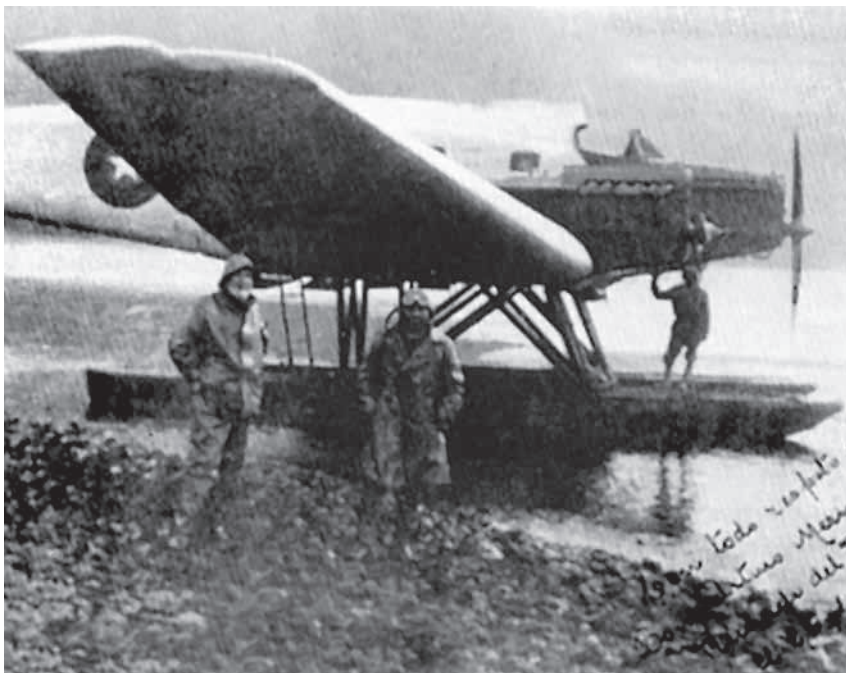
Capitán, ordene llenar los estanques al máximo y colocar a bordo lo que quepa en latas de bencina, porque mañana a las ocho de la mañana partiremos a Magallanes. Y así se hizo. Mientras traspasábamos las nieblas y borrascas del Seno de los Elefantes, del Golfo de Penas y más tarde del Canal Sarmiento, íbamos rumiando la amargura que nos llenaba el alma, por la muerte de aquel chiquillo Vidal, que era todo corazón y valentía.”

“Y de esa manera llegamos a Magallanes, de improviso, sin elementos de salvataje que la Aviación Militar aún no recibía, sin combustible en la ruta y sin noticias del tiempo y mucho menos del huracán de viento que en Magallanes se desarrollaba”.

Fueron recibidos con honores, sin embargo, el destino le tenía preparada la mayor tragedia de su vida como aviador pues al realizar el primer vuelo en la zona, con el Intendente a bordo, sucedió el accidente de Aguas Frescas, el día 7 de febrero de 1930. El motor del hidroavión falló al llegar a la isla



**Pilotos de los Vickers Vedette, de la Línea Aérea Austral. De izquierda a derecha: Tenientes Juan Martínez y Aníbal Vidal, Capitán Modesto Vergara y Tenientes Jorge Bate, Félix Schaerer, Julio Bocaz y Otto Finger.**



**El Comodoro Merino y el Capitán Fuentes junto al Junkers R42.**

Dawson y mientras intentaban un aterrizaje de emergencia una ráfaga de viento los precipitó violentamente al mar, cerca de las 17 .30 horas.

Fueron horas luchando contra el oleaje, alcanzado a pedir auxilio por radio, mientras el avión se hundía irremediablemente. Pasada la medianoche, sujetos a los restos de la aeronave y soportando las con-

geladas aguas, llegó un remolcador al rescate. Sin embargo, el mar se había tragado al Capitán Alfredo Fuentes, piloto; al radiooperador Sargento 1º Luis Soto Vásquez y el Sargento 2º Alfredo Moreno Mendoza, Fotógrafo. El Comandante Merino sobrevive junto al Técnico Mecánico Fritz Reiche, el Cabo Uldaricio Espinoza, Mecánico; y el

Intendente de Magallanes Manuel Chaparro Ruminot.

“Chile entero vivió momentos de angustia ante la catástrofe que venía a ensombrecer la victoria de pocos días antes. Pero eran los años en que la aviación progresaba a costa de nuevos mártires”, señala Cuadrado Merino.

El Presidente Ibáñez envió al Comandante Merino Benítez la siguiente carta:

“Chillán, 8 de febrero de 1930. Lamento muy de veras la desgracia que ha venido a afectar nuevamente a la Aviación y a felicitarlo por su escapada, formulo votos porque esta pérdida de valiosas vidas no afecte el espíritu intrépido de nuestros aviadores y sea posible continuar la lucha con el clima y demás dificultades de esas regiones hasta obtener éxito en la difícil empresa en que se encuentran empeñados de manera que quede en funciones la Línea Aérea que ha de unir definitivamente a Magallanes con Aysén y Santiago. Como medida preventiva, ya que en su raid pudo observar las grandes dificultades de los viajes en esa parte del territorio, pienso en la conveniencia de limitar por ahora los trabajos al estudio de una pequeña base aérea en esa,



**Un centenar y medio de oficiales aviadores integraron los escalafones de la recién creada Fuerza Aérea Nacional, hoy Fuerza Aérea de Chile. En la fotografía, aparecen junto al Presidente Ibáñez y al Comodoro Merino Benítez, además de autoridades de la época.**

proyecto que deseo que Ud. traiga listo para dar las órdenes de ejecución cuanto antes. Esté tranquilo y reciba mis cariñosos saludos. C. Ibáñez C.”

El historiador Flores Álvarez apunta que el lunes 17 de febrero de febrero Merino Benítez se presentó ante el Ministro de Guerra expresando su determinación de alejarse de la Aviación en vista del lamentable accidente de Aguas Frescas, pero el Primer Mandatario lejos de aceptar el retiro de quien había colocado a la Aviación chilena en el primer lugar de Sudamérica, lo alentó a continuar su magna obra, reiterándole su total confianza.

Cuadrado sintetiza: “El Gobierno del General Carlos Ibáñez comprendió los sacrificios del Comandante Merino Benítez y de su gente, aquilató el alto sentido del deber de la Aviación Militar y en premio a su heroísmo hizo realidad el sueño de su Jefe de fusionar los servicios de Aviación dependientes de los Ministerios de Guerra y Marina.

En efecto, por Decreto supremo 1.167, fue creada la Subsecretaría de Aviación, constituyendo a la Fuerza Aérea como organización independientes de la Defensa Nacional”.



*Comodoro Arturo Merino Benítez, primer Comandante en Jefe.*



**DÉCADA DEL 30**

# Consolidando las rutas australes

**El heroísmo del Teniente Rodolfo Marsh y la historia del joven de la etnia kaweskar que ingresó a la FACH.**



*Teniente Rodolfo Marsh.*

En la década del 30 el Estado chileno y la FACH en particular, hicieron grandes esfuerzos para consolidar el enlace con el sur de Chile. Al mando de la Institución estaba ahora (1932-1938) el Comodoro Diego Aracena y las naves empleadas eran los famosos botes voladores e hidroaviones, que por su autonomía de vuelo debían hacer escalas amarizando en los canales australes, destacando los nombres de pilotos como el Capitán Carlos Abel y el Teniente Rodolfo Marsh.

Precisamente, a fines del año 1936, el Capitán Abel junto al Teniente Marsh trasladaron desde Estados Unidos, los “Sikorsky S-43” bautizados como “Magallanes” y “Chiloé”.

El día 7 de enero de 1937, a las 18:20 horas, aterrizó en Bahía Catalina el “Magallanes”, pilotado por el Capi-

tán Abel y el propio General Aracena. Ambos pilotos acompañados de su tripulación, el Sargento 1° Abelardo Díaz y el radiotelegrafista Cabo 1° Fernando Hermosilla, cubrieron los 2.100 kilómetros en 10 horas de vuelo con escalas desde Puerto Montt.

Según relata el libro “Águilas Australes”, tras sobrevolar Punta Arenas, aterrizan a las 18:35 horas en una ciudad que se encontraba completamente embanderada, con sus campanas echadas al vuelo y en medio del estruendo de las sirenas de las embarcaciones ancladas en el puerto”.

Al día siguiente, a las 21:00 horas, arribó el “Chiloé”, al mando del Teniente Rodolfo Marsh. El “Magallanes” regresó a Santiago con el General Aracena el día 11 de enero y volvió a Punta Arenas el día 21 del

mismo mes, para iniciar formalmente el servicio Santiago- Puerto Montt- Punta Arenas. “La población de la ciudad más austral del mundo se sentía satisfecha y por fin unida a su país”, añade el citado libro editado recientemente por la IV<sup>a</sup> Brigada Aérea.

Con anterioridad, a fines de 1936, la Fuerza Aérea había comisionado al Sargento Carlos Gaymer, para instalar una radio estación en la soledad de Puerto Edén, en la Isla Wellington, la que prestó apoyo a aquellos osados aviadores que transitaron con sus anfibios hasta Punta Arenas. En dicho puesto se reabastecía a los aviones con combustible que llegaba por barco y se entregaba a los pilotos información sobre las condiciones meteorológicas imperantes en la zona. Junto a su esposa Raquel Verdugo y su suegra, Gaymer apadrinó a varios menores y





*En una foto rescatada de un diario de la época aparece el Sargento Gaymer junto a un alacalufe que usaba el apellido Alessandri.*



*Promoción de egresados de la Escuela de Especialidades en 1947. En el extremo derecho, el joven Lautaro Edén.*

ofició de alcalde de mar, enfermero y profesor, entre otras actividades en los desolados parajes.

Sin embargo, la desgracia también acechaba a estos valientes aviadores. Así fue que el valeroso Teniente Marsh, al mando del “Chiloé” pierde la vida a los 29 años, al desaparecer en su avión el 29 de mayo de 1937, cuando acudía en auxilio del “Magallanes” que había amarizado de emergencia cerca de la Isla Talcán, al sur de Chiloé.

Junto al Teniente Marsh también perecieron el Teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña y el Cabo 1º Fernando Hermosilla.

La radio estación se mantuvo funcionando y era frecuentada por la población kaweskar, pueblo nómada y cazador. Entonces, por decreto del Presidente Pedro Aguirre Cerda, en 1939, se dio protección a la población indígena, que habitaba en el Archipiélago, misión que fue encargada a la FACH, la cual a través de sus hombres distribuyó víveres, material de abrigo y viviendas.

Uno de los niños protegidos por la ley fue Lautaro Edén Wellington, que con tan sólo diez años de edad destacó entre sus pares, por lo que fue becado para estudiar, con permiso de sus padres en Punta Arenas. Lautaro Edén continuó sus estudios en la Escuela de Especialidades de la FACH y

en 1947 egresa como Cabo, solicitando ser destinado a Puerto Edén, como mecánico de la radio estación. Por su saludo militar a la bandera, sus hermanos de la etnia lo llamaron “Terwakoyo”, que significa “brazo tieso”. Con el correr de los años Lautaro Edén sintió el llamado de sus ancestros y un día partió con rumbo desconocido en su canoa kaweskar, junto a su madre, un hermano y una hermana y otras dos personas. Posteriormente, fueron encontrados sin vida al naufragar en un lugar llamado “Puerto Calceñín”.

Sus hermanos concluyeron que había emprendido un viaje de reencuentro con sus antepasados.

Después de la mitad del siglo pasado, la proyectada línea de hidroaviones dio paso a nuevas aeronaves con mayores capacidades y autonomía de vuelo, que no dependían de amarizajes para cubrir la ruta, por lo que paulatinamente la base de la FACH en Puerto Edén, fue desactivada.

Así, las islas y canales australes, fueron escenario privilegiado de las grandes proezas de nuestros aviadores del pasado.



*Ceremonia de inauguración de los vuelos en Punta Arenas. En la foto aparece el S-43 “Magallanes”, similar al “Chiloé”, rodeado de autoridades presentes en el acto.*



Los “Thunderbolt” posados en la Base Aérea Quintero.

## LOS “THUNDERBOLT”

# Cazabombarderos tras la II Guerra Mundial

Los primeros auténticos cazabombarderos que tuvo la Fuerza Aérea de Chile fueron los aviones de combate Republic P-47 D “Thunderbolt” llegados a partir de 1946, después de la Segunda Guerra Mundial. Este tipo de aeronave era multirol, capaz de sostener combates en el aire y alcanzar objetivos terrestres con bombas de alto poder.

Ese año, desde el 6 de octubre al 24 de enero de 1947, se realiza en el Grupo N° 2 en la Base Aérea de Quintero, un curso de reentrenamiento con los primeros 12 aviones P-47D llegados al país con insignias y pilotos instructores estadounidenses. Cabe consignar que en el vuelo hacia Chile, cinco

de estas aeronaves se perdieron entre Panamá y Ecuador. Esta primera partida fue entregada oficialmente a la FACH en noviembre de 1947.

Un segundo grupo de P-47D-40, ahora designados por la USAF como F-47D, reacondicionados y destinados a la FACH llegó en julio de 1953. De un total de 17, primero llegaron 14 aviones y otros dos en agosto, ya que el tercero se accidentó mientras volaba sobre Cuba.

Con estos nuevos Thunderbolt se reforzaba el material de vuelo del entonces Grupo de Caza N° 1, creado el 6 de febrero de 1948, que luego pasó a llamarse Grupo de Caza N° 5 y, finalmente, Grupo de Aviación N° 11, a partir del 1° de septiembre de 1949.

Los pilotos chilenos que volaban los P-47D debían tener acreditadas más de 500 horas de vuelo en otros aviones y haber efectuado el curso de reentrenamiento desde la cabina trasera de un avión de instrucción AT-6Texan.

Dato anecdótico es que, al no ser biplazas, previo al despegue, los Oficiales que hacían su primer vuelo “solo” en el “Thunderbolt”, carreteaban por la pista con el instructor de pie sobre el ala y sujeto a la cabina, mientras les daba las últimas instrucciones, antes de bajarse.

Pero la vida de los P-47D en la Institución fue breve. Fueron reemplazados, paulatinamente, por los DH-115 Vampire, los T-33A y los F-80, llegados en 1954, 1956 y 1958, respectivamente.

# ( THINK SPECIAL OPERATIONS )

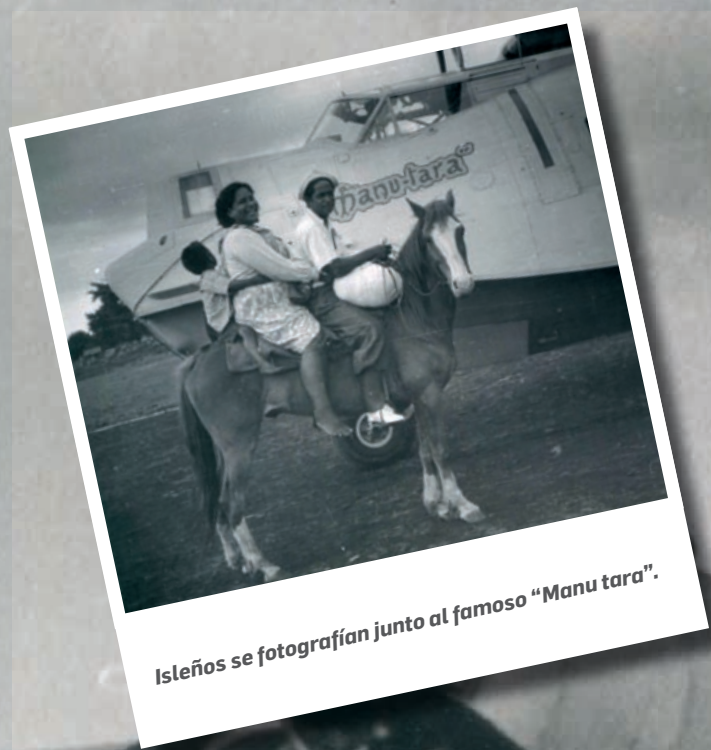
Equipado con la tecnología de defensa más vanguardista.  
Excepcional en las condiciones más duras, experimentado en combates.  
Listo para llevar a cabo operaciones especiales desde áreas remotas o buques.  
**AS532 AL – Despliegue lo mejor**



Thinking without limits



AN EADS COMPANY



Isleños se fotografían junto al famoso "Manu tara".



La tripulación del "pájaro de la suerte" se fotografía junto a la aeronave tras la proeza transoceánica.

# El vuelo del Manu Tara

**El 20 de enero de 1951, el anfíbio Catalina 405 pilotado por el entonces Capitán de Bandada (A) Roberto Parragué Singer, aterrizó por primera vez en la Isla, abriendo la ruta aérea sobre el Pacífico Sur.**

¡Lo logramos...lo logramos!. Con estas palabras, el radiotelegrafista de la tripulación del anfíbio Catalina 405, el entonces Cabo 1° Mario Riquelme Carrasco, recordó el emocionado grito del piloto, Capitán de Bandada (A) Roberto Parragué Singer, cuando distinguió la silueta inconfundible del volcán Rano Kao, en la Isla de Pascua, informando así la noticia al resto de la tripulación, a cargo del Comandante de Grupo (A) Horacio Barrientos. Eran las 13:33 horas del 20 de enero de 1951.

“Fue como si hubiera gritado ¡Viva Chile!”, narró Riquelme en su última entrevista concedida el año 2005. “Todos nos fuimos a la cabina y nos percatamos que no éramos los únicos felices porque cientos de pascuenses corrían hacia los cerros para observar más de cerca este extraño aparato que llegaba desde el cielo, al que bautizaron como Manu Tara (Pájaro de la Suerte)”, relató.

Fue la primera vez que un avión aterrizaba en esta lejana Isla, uniéndolo de esta forma Rapa Nui con el continente por vía aérea. Toda una proeza, si se toma en cuenta que la tripulación voló guiada sólo

por las estrellas, para cubrir más de cuatro mil kilómetros en una travesía que se prolongó por 19 horas y 22 minutos.

### Un sueño hecho realidad

Desde muy joven, Parragué albergó la idea de abrir la ruta aérea sobre el Pacífico Sur y unir la Isla con el Continente. Todo partió cuando, siendo Cadete de la Escuela Naval, participó en un viaje de instrucción en el buque-escuela “Baquedano”, que le permitió conocer la Isla de Pascua. Desde aquel momento, se impuso que algún día regresaría a ese fantástico lugar surcando los cielos.

Tras graduarse como piloto de la Fuerza Aérea, en 1936 fue destinado a la Base Aérea de Quintero donde fue entrenado para volar en los hidroaviones y botes-voladores que cooperaban con la Marina de Guerra. Pero fue con la llegada de los famosos “Catalina” que el aviador comenzó a ver su sueño convertido realidad. Sus primeros destinos fueron las islas San Félix y San Ambrosio, que hasta ese momento parecían una quimera. De esta forma, logró convencer al Alto Mando de la época, encabezado por

el General del Aire, Aurelio Celedón Palma, de intentar la hazaña y dar a Chile la gloria de abrir la ruta sobre el Pacífico Sur, antes que lo hiciera la Fuerza Aérea australiana, cuyos ojos estaban puestos en conquistar la ruta hacia la Isla.

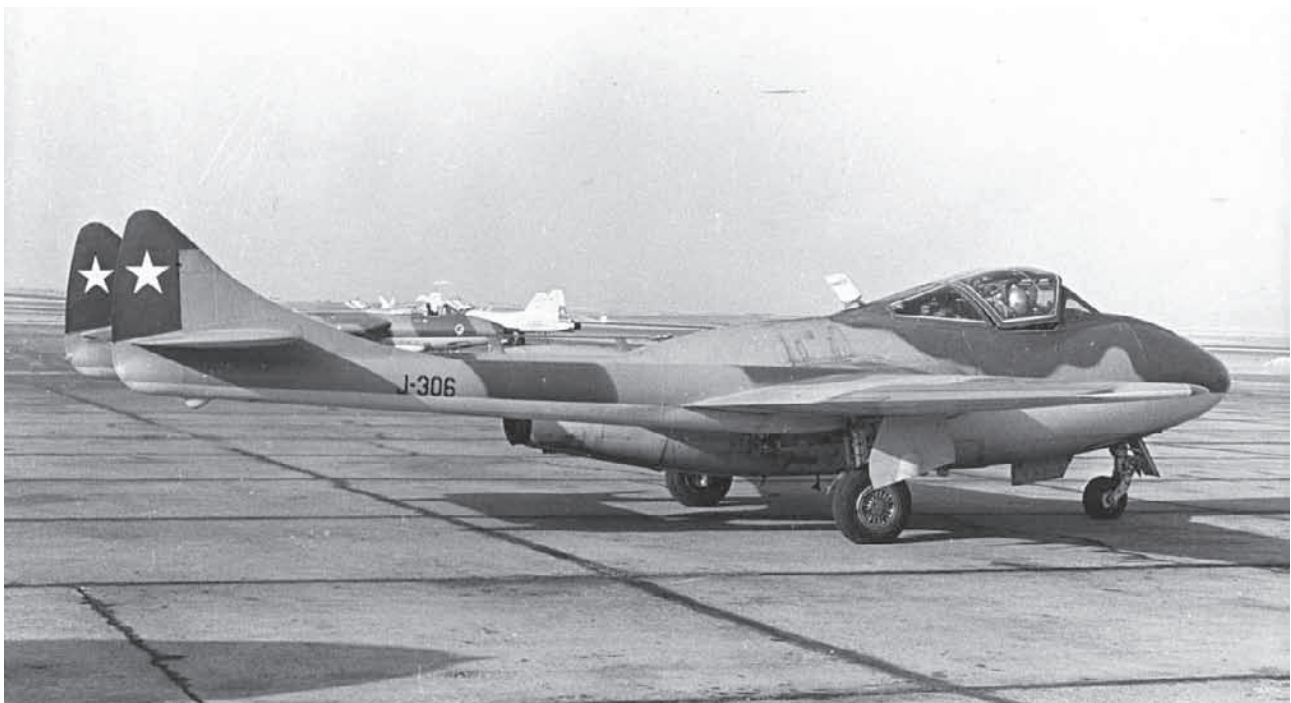
El Presidente de la Nación Gabriel González Videla autorizó la misión. El resto de la tripulación estuvo compuesta por los Tenientes 2° Alfredo Aguilar y José Núñez, Subteniente Sabino Poblete, Sargento 1° Gilberto Carroza, Sargento 2° Héctor López, el Cabo 1° Mario Riquelme y el Cabo José Campos.

A las 19:20 horas del 19 de enero partieron desde el Aeródromo de La Serena. Volaron más de 10 horas en medio de la noche, guiándose por la posición de las estrellas. Al amanecer, siguieron en hidalga misión sobre la inmensidad del océano, y tras avistar la isla, finalmente las ruedas del Catalina tocaron la rústica pista construida por los propios isleños.

Los habitantes de Rapa Nui rodearon el avión, celebrando con cánticos. La unión del continente con la isla era toda una realidad.

## AERONAVE ADQUIRIDA EN 1954

# El Vampire: primer avión a reacción



*Un Vampire en la losa de Los Cerrillos.*

**E**n 1954 la FACH incorporó por primera vez los aviones a reacción a su material de vuelo. El 28 de abril de ese año, el primer DH-115 Vampire realizó su vuelo experimental al mando de un piloto de pruebas de la compañía De Havilland. Al día siguiente, el Comandante de Grupo (A) René Ianiszewski se convirtió en el primer aviador chileno que voló

un avión a retroimpulso en el cielo nacional. Se hablaba de los aviones a chorro, que causaban gran asombro, ya que el fuerte ruido de sus turbinas se percibía varios segundos después que la aeronave pasaba.

Con la llegada de este avión se reactivó el Grupo de Aviación N° 7 en la Base Aérea Los Cerrillos, iniciándose en noviembre de ese año el primer curso de pilotos de aviones a reacción

en Chile. Posteriormente, fueron destinados en calidad de Escuadrilla “Vampiros” al Grupo de Aviación N° 8, en la Base Aérea Cerro Moreno.

Dato curioso es que el Vampire incorporaba partes de madera en su fuselaje. La lista de los aviones con turbo-reactores se engrosaría desde entonces con los F-80, A-37, Hawker Hunter y A-36. Luego vendrían los supersónicos Mirage, F-5 y F-16.



NEW THINKING.  
NEW POSSIBILITIES.



# Usted importa.

HYUNDAI SIEMPRE CON LOS FUNCIONARIOS DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE  
**IMPORTACIÓN DIRECTA VEHÍCULOS**

USTED IMPORTA. Usted elige el Modelo. Usted elige la Versión. Usted elige el Color. Usted elige el Equipamiento\*. Todo a un Precio de Importación. Aproveche la oportunidad de obtener, mediante Importación Directa, el vehículo que elija, con todas las características que siempre quiso y a un precio increíble\*.



**Hyundai Azera**

Para mayor información contacte a nuestros ejecutivos:

Sra. Ivette Aubry M.  
iaubry@agildemeister.cl

Sr. Pablo Alert B.  
palert@agildemeister.cl

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

[www.hyundaidirecta.cl](http://www.hyundaidirecta.cl) / Teléfono: (56 2) 2596 3830 / Próximamente en Av. A. Vespucio 570, Pudahuel, Santiago.

 Automotores  
**GILDEMEISTER®**

\*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.



*Puente Aéreo en el sur por el terremoto de Valdivia.*

*Espectacular imagen del salvataje por parte de un helicóptero Sikorsky de personas atrapadas sobre el techo de sus casas por las aguas que desbordan el lago Riñihue.*



MAYO DE 1960

# Puente Aéreo tras el mayor sismo de la historia

**El terremoto que azotó al sur del país en 1960 dejó a miles de víctimas. El oportuno apoyo de la Fuerza Aérea evitó más pérdidas humanas.**

El 22 de mayo de 1960, el sur del país, especialmente la ciudad de Valdivia, fue epicentro de un devastador terremoto cuya magnitud alcanzó los 9.5 grados Richter, hasta ahora el más grande de la historia mundial. A ello se sumó un maremoto con olas de nueve metros que azotaron las costas chilenas, entre Concepción y Chiloé, penetrando decenas de kilómetros, con un saldo de diez mil personas fallecidas y otras tantas damnificadas.

Un verdadero cataclismo que partió un día antes con permanentes sismos en la zona, todos los cuales superaron los 7 grados Richter.

En menos de una hora de ocurrido el primer movimiento telúrico, un F-80 de la Fuerza Aérea de Chile ya se encontraba sobrevolando el sector y monitoreando los daños. El Grupo de Aviación N°10 había activado sus planes de emergencia e iniciado un Puente Aéreo entre Santiago y la zona devastada. Diez aeronaves institucionales socorrían los lugares siniestrados cuando, a las 15:13 horas del 22 de mayo, vino el gran terremoto de Valdivia. Con sus fuselajes aún vibrando por el fuerte movimiento,

los aviones de la FACH despegaron con destino a todos los rincones donde fuera necesaria la ayuda.

Durante el operativo, la Fuerza Aérea realizó 489 vuelos, trasladando a más de 4 mil personas y cerca de 230 mil kilos de carga con sólo diez aviones, de un total de 111 que llegaron de otros países. Del total de traslados, cerca del 60% correspondió a la FACH, una tarea titánica si se toma en cuenta la cantidad y capacidad de las aeronaves extranjeras como el norteamericano Douglas C-124C.

## Operación Riñihue

Unidades como “Los Cerrillos”, el Grupo de Aviación N°3 de Temuco, sub-bases acondicionadas especialmente para apoyar labores de rescate, terminales aéreas y torres de control instaladas por la FACH en lugares donde casi nunca van aviones en tiempos normales, hicieron posible mantener la zona sur conectada con el resto del país y, mediante el empleo de helicópteros, llevar ayuda a las localidades donde no había aeródromos.

Uno de los sectores más colapsados fue el sector del lago Riñihue, pues su

desagüe natural se deslizó en varios puntos formando tres tacos que obstruyeron su caudal. El nivel de éste comenzó a subir amenazando con inundar Valdivia y sus alrededores tornando la situación dramática y peligrosa.

Al no existir vías de acceso a la zona de Riñihue, debido a los movimientos de tierra, el helicóptero resultaba indispensable. Por ello, la FACH dispuso de tres helicópteros Sikorsky S-55, tres Bell, tres Hiller, un avión Cessna 182 y un avión T-34 Mentor, los que, junto con transportar combustible, lubricantes, víveres, medicamentos, repuestos y personal técnico a los lugares afectados, se transformaron en el único medio en que cientos de personas atrapadas en el techo de sus hogares o en sitios aislados pudieron ser rescatadas.

Titulares como “Alerta en el Aire”, “La FACH ha cumplido bien su misión a favor de la zona sur”, “Clase de Geografía” y “El Puente Aéreo más grande en tiempos de paz es el chileno”, coparon las portadas de los periódicos de la época, reafirmando el reconocimiento de la ciudadanía hacia la Fuerza Aérea de Chile.



Los pilotos Carlos García Monasterio y Jorge Massa Armijo en una foto posterior al rescate. Ambos ya fallecieron.

## RESCATE DE RUGBISTAS URUGUAYOS

# Milagro en la Cordillera

**En diciembre de 1972, la Fuerza Aérea venció la hostilidad del macizo andino y rescató de sus entrañas a 16 deportistas que sobrevivieron a un trágico accidente aéreo.**

El 22 de diciembre de 1972, la Fuerza Aérea de Chile se convirtió en la heroína de una historia milagrosa. Esa fecha, y luego de 72 días perdidos en el gélido frío de la Cordillera de Los Andes, 16 deportistas uruguayos que sobrevivieron a un trágico accidente

aéreo, fueron rescatados gracias a la pericia de los pilotos y tripulación de los helicópteros de la FACH que participaron de la operación.

Todo comenzó el 12 de octubre, fecha en que la aeronave de la Fuerza Aérea uruguaya, un Fairchild Hiller FH-227D, despegó del aeropuerto de

Carrasco, Uruguay, rumbo a Santiago con 45 pasajeros, la mayoría integrantes del equipo de rugby del colegio Stella Maris.

Su destino era el aeropuerto de Cerrillos, sin embargo, a las 14:50 horas del 13 de octubre, se dio la alerta de su desaparición al cruzar



*La impactante imagen del avión Fairchild caído en medio de la cordillera, donde se refugiaron los sobrevivientes durante 72 días.*

Los Andes. El Servicio de Búsqueda y Rescate Aéreo de la Fuerza Aérea (SAR) tomó el control de la situación, efectuando, a partir de ese momento y durante dos meses, 66 misiones sin resultados positivos. Estuvieron 70 días buscándolos, en una extensa área de la zona central, prontos a cualquier indicio de vida.

El 20 de diciembre, y cuando se pensaba que el macizo andino había sido la tumba definitiva de los deportistas, ocurrió el milagro: a orillas del río Tinguiririca, en Argentina, el arriero chileno Sergio Catalán encontró a dos de los sobrevivientes. Se trataba de Fernando Parrado y Roberto Canessa, quienes, diez días antes y con el fin de ayudar a sus compañeros, abandonaron la aeronave que yacía destruida en medio de la Cordillera y partieron en busca de ayuda.

El SAR del Grupo de Aviación N°10 inició de inmediato los preparativos del rescate y envió al sector de los Maitenes, en San Fernando, a los helicópteros UH-1H N° 89 y 91, los

que debieron enfrentar condiciones climáticas adversas, respondiendo a complejas maniobras al límite de sus capacidades técnicas, y que sólo pudieron ser ejecutadas gracias a la experiencia y pericia de sus pilotos y el apoyo técnico de sus tripulantes.

La tripulación del H-89 estaba conformada por el Comandante de Escuadrilla (A) Carlos García Monasterio y los Cabo 2° Ramón Canales Cornejo y Juan Polverelli Hinojosa; mientras que la del H-91, por el Comandante de Escuadrilla (A) Jorge Massa Armijo y los Cabo 2° Juan Ruz Jerez y Abel Gálvez Hinojosa.

Íban con los ojos puestos en los instrumentos y en las personas que querían rescatar, pero del avión sólo quedaban restos, la mitad, para ser exactos, hasta que lo ubicaron y de inmediato vieron unos puntitos negros, ¡eran ellos! Gritaron emocionados ¡los habían encontrado!”. Con el 50% de la misión cumplida, sólo restaba sacar a los sobrevivientes de ese lugar. Las condiciones climáticas eran muy

complicadas operando las aeronaves sobre los tres mil 500 metros de altura. Con sus turbinas exigidas al máximo, los helicópteros descendieron en el valle de “Las Lágrimas”, en medio de fuertes vientos de hasta 70 kilómetros por hora.

Al posarse en las cumbres sólo podían sustentarse con enormes dificultades, a lo que se sumaba la ansiedad de los jóvenes uruguayos por subirse. De hecho, cuando los estaban tratando de sacar, se aferraban a los tripulantes en desesperados intentos por dejar atrás el infierno que habían vivido, sin embargo, ponían en peligro el rescate.

La operación se completó a la mañana del día siguiente cuando, por fortuna, la montaña estaba calma, con un buen clima y sin ventiscas.

Por esta hazaña de carácter mundial, la Fuerza Aérea condecoró a los tripulantes con la medalla al valor en reconocimiento a “su elevado espíritu de compañerismo, arrojo, cumplimiento del deber y nobles

## OPERACIÓN ATLANTE:

# La llegada de los Hawker Hunter

**Para evitar el embargo de armas que pesaba sobre nuestro país, se decidió traer en vuelo los aviones desde Inglaterra.**

Una de las operaciones logísticas notables en la historia de la Fuerza Aérea fue la Operación Atlante. Ésta permitió traer en vuelo desde Inglaterra seis aviones Hawker Hunter sin reabastecimiento de combustible en el aire, cruzando el Océano Atlántico.

Luego de la compra de las aeronaves en 1974, y debido a que el gobierno inglés había ordenado embargar el armamento adquirido por nuestro país, el Alto Mando institucional estimó que la única posibilidad de adelantarse a esa orden era trayendo los aviones en vuelo. Por esto se asignó al Grupo de Aviación N°7, apoyado por el Grupo de Aviación N°10, la misión de trasladar los seis aviones desde Inglaterra, en dos bandadas de tres.

El histórico cruce comenzó en enero de 1974 en la Base Lyncham de Londres. Las primeras etapas comprendieron sobrevolar el espacio aéreo de Gran Bretaña, Francia y España, realizando las primeras escalas técnicas en Sevilla e Islas Canarias para luego cruzar a África.

Las siguientes detenciones fueron en Dakar (Senegal), Monrovia

(Liberia), e Isla Ascensión, ubicada esta última en mitad del Atlántico. Como la llegada a la isla se produjo de noche y los aviones no estaban equipados con luces los pilotos tuvieron que aplicar toda su destreza para aterrizar los reactores monomotor en ese territorio de pocos habitantes.

Desde la Isla Ascensión volaron hasta Recife, Brasil y las últimas etapas

del trayecto fueron Río de Janeiro, Asunción y Antofagasta.

Los primeros tres aviones llegaron a la Base Aérea Los Cerrillos el 26 de enero de ese año. Un mes más tarde se repetiría la misma travesía de cerca de 12 mil kilómetros de distancia con las últimas tres aeronaves, terminando con éxito un sobresaliente trabajo en equipo de pilotos y mecánicos chilenos.

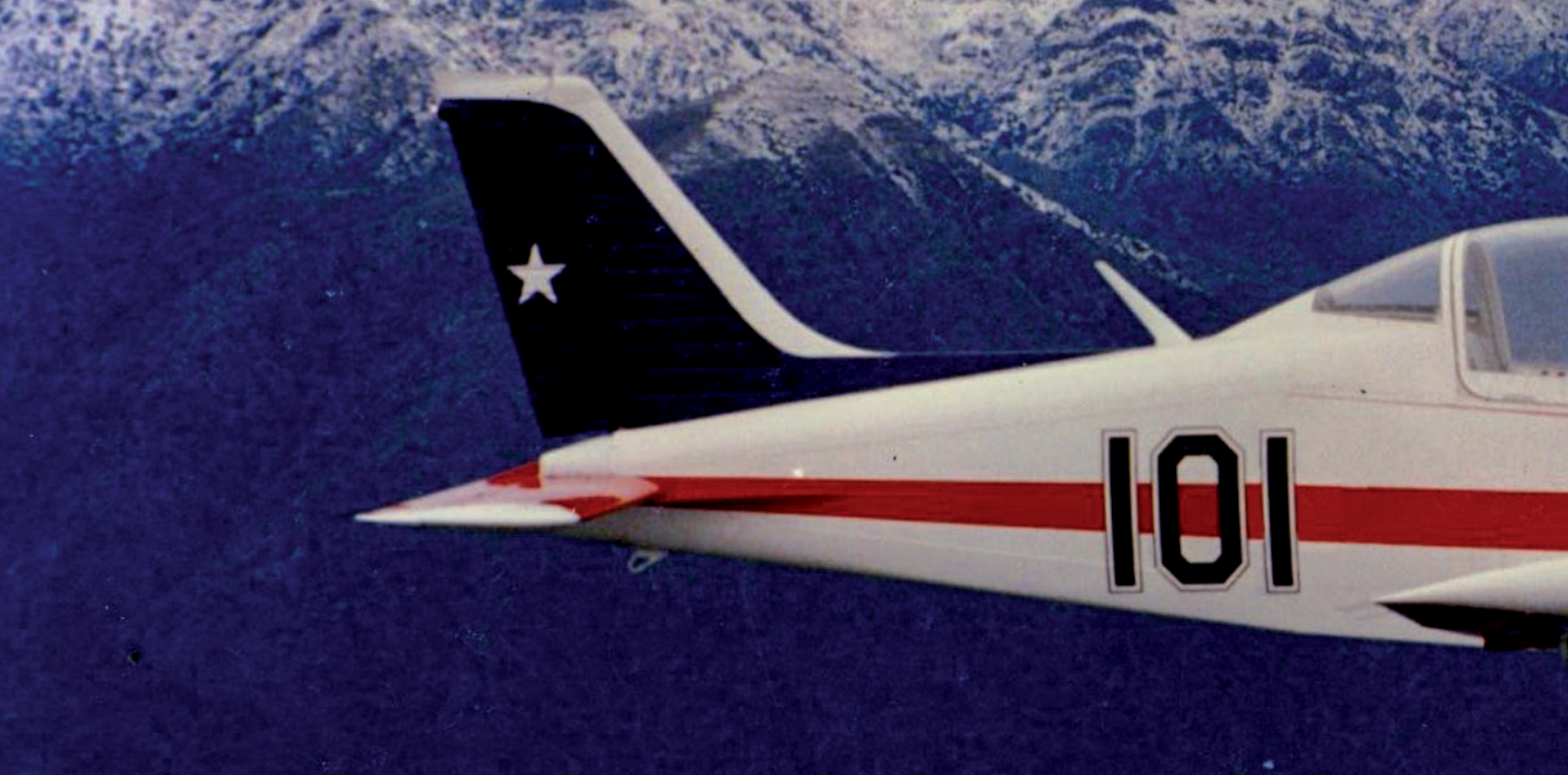


*Los Hawker Hunter aproximan a la capital tras un largo raid desde Inglaterra.*



*La planificación y ejecución de esta travesía estuvo a cargo del Comandante del Grupo de Aviación N°7, Comandante de Grupo (A) Mario López T. y del Comandante de Escuadrilla (A) Fernando Rojas.*





**AVIÓN DE INSTRUCCIÓN BÁSICA:**

# **ENAER construye el avión Pillán**

**En 1986 la Empresa Nacional de Aeronáutica entregó la primera partida de aviones de entrenamiento construidos en nuestro país, que reemplazaron a los famosos T-34 Mentor.**

Era la década del 80 y la Escuela de Aviación necesitaba reemplazar sus robustos aviones de instrucción básica “Mentor” (Beechcraft T-34), que a la fecha tenían 25 años de uso.

La llegada al país de aviones de instrucción avanzada que eran propulsados por turbinas, como el Cessna T 37 y más tarde el A 36 Halcón, comenzó a crear una barrera para los pilotos que volaban los Mentor, que eran mucho

más lentos. Había que buscar entonces un avión de instrucción más nuevo, de mejor desempeño y que pudiera cerrar esa brecha.

El General Fernando Matthei, Comandante en Jefe en ese momento,



*El Pillán fue bautizado por los propios alumnos de la Escuela de Aviación y su nombre está ligado a la fuerza que habita al interior de los volcánes.*

fue el principal gestor y responsable de impulsar un proyecto que se ajustara a las necesidades de nuestra aviación. La oportunidad surgió a partir de la construcción del Piper Dakota, que se estaba armando en nuestro país, en el Ala de Mantenimiento.

“Se nos estaba acabando el Mentor y no teníamos donde comprar aviones porque no nos vendían”. “Un día ví un Mentor y un Dakota y dije por qué no juntar este con el otro. Hice medir las distancias del cortafuego del motor, pensé que se le podía incluir una cabina completamente instrumental. Se me empezaron a ocurrir cosas, pedí los planos del Dakota, me los llevé a la casa y ahí dibujé lo que quería hacer sobre los planos”, recuerda el General Matthei, quien junto a otros miembros del Alto Mando, era partidario de construir un avión propio.

Los Oficiales llevaron los planos del futuro avión a Estados Unidos, donde los diseñadores de la empresa vieron que la idea era factible. En marzo de 1980 comenzó el Programa Pillán. El nuevo avión sería integrado por diversas partes de los aviones Dakota y Saratoga, mientras que el nuevo fuselaje sería diseñado por los ingenieros de la FACH y de Piper.

“Hicimos un contrato por dos millones y medio de dólares. Ellos construyeron dos prototipos. Yo volé por primera vez el prototipo chileno. El avión lo sentí como un torito, comparado con el Mentor. Me encantó”, narra el General Matthei.

A partir de esos prototipos se construyeron los tres primeros aviones en nuestro país. La fabricación del Pillán se encargó a la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, que en 1986 entregó la primera partida de aviones de instrucción a la Escuela de Aviación.

La aeronave se fue adaptando hasta constituirse en un verdadero avión de entrenamiento básico, incluidas las capacidades de vuelo por instrumentos y vuelo nocturno con que cuenta hoy día.

Bautizado como Pillán por los propios alumnos de la Escuela de Aviación, desde sus inicios el T-35 ha estado presente en ferias internacionales de aviación y lo han sumado a sus inventarios las fuerzas aéreas de España, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y República Dominicana.

Con más de 20 años de servicio operacional, el robusto y dócil Pillán es uno de los aviones de instrucción de vuelo

militar más económico del mundo y sus cientos de miles de horas de vuelo avalan su excelente diseño y construcción.

Todos los Oficiales pilotos de la Institución desde fines de la década del 80`, han realizado en este avión la instrucción básica, para después especializarse como pilotos de combate, de transporte o de helicópteros.

Su fuselaje de estructura enteramente metálica lleva en su cabina los dos asientos en tándem. Su carlinga transparente de una pieza es muy similar a las empleadas en los aviones de combate, al igual que la disposición de su instrumental de vuelo duplicado para instructor y alumno.

Esta noble aeronave seguirá prestando servicios por varios años más. Este 8 de marzo de 2013 fue presentada una nueva versión del Pillán. Durante el acto, realizado en la Base Aérea El Bosque, el Comandante en Jefe, General del Aire Jorge Rojas, señaló que el contrato firmado para continuar con la construcción de las aeronaves “permite una revitalización de ENAER y además ayuda a la Fuerza Aérea a renovar parte de la flota de aviones de instrucción, lo cual hace que la Institución pueda proyectar la vida Pillán por lo menos hasta el año 2025”.



*Evacuación aeromédica en Haití.*

*Uno de los UH-1H de la FACH vuela sobre el desierto arábico, en la frontera de Irak y Kuwait.*



## COOPERACIÓN INTERNACIONAL:

# Misiones de paz en Kuwait, Irak y Haití

**Desde 1991 la Fuerza Aérea ha estado presente en misiones en las que sus hombres han aportado con sus conocimientos profesionales al mantenimiento de la paz y la cooperación internacional de nuestro país.**

En 1991, una vez finalizada la primera Guerra del Golfo Pérsico, la Organización de Naciones Unidas (ONU) asumió el control de la zona desmilitarizada entre Irak y Kuwait y decidió enviar un contingente para garantizar la paz en la región.

Para materializar este objetivo, el organismo solicitó la participación de nuestro país con tripulaciones y helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile, los que tendrían la difícil responsabilidad de transportar a los observadores internacionales a través de los puntos establecidos en dicha área.

Durante el periodo que duró la misión, denominada “Tarea Paz Chile I”, cerca de 200 miembros de la Institución, con helicópteros UH-1H, efectuaron misiones de reconocimiento, observación, enlace, transporte y evacuaciones aeromédicas.

Las autoridades de Naciones Unidas destacaron en forma muy elogiosa el trabajo realizado por los integrantes de la Institución en esa

zona, lo que sentó las bases para que el organismo formulara una nueva solicitud a la Fuerza Aérea, para que relevara al destacamento alemán que operaba en la ciudad de Bagdad.

Durante agosto de 1996 el gobierno de Chile accede a esta petición y solicita apoyar esta iniciativa. Esta vez el despliegue se efectuaría hacia la República de Irak, con un contingente compuesto por una agrupación de cuarenta personas y cinco helicópteros Bell UH-1H. Este grupo tendría la misión de apoyar a una comisión especial de Naciones Unidas para la ubicación y eliminación de las armas de destrucción masiva y misiles de largo alcance. Además, la agrupación sería la responsable de efectuar las evacuaciones aeromédicas del personal de Naciones Unidas establecido en Irak. La Fuerza Aérea realizó esta misión durante dos años.

### **Agrupación de helicópteros en Haití**

A raíz de la crisis política y social reinante en Haití y respondiendo a

una solicitud de la Organización de las Naciones Unidas para crear una fuerza de estabilización de la paz, el gobierno chileno dispuso el envío de un contingente de efectivos y aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile a la convulsionada isla caribeña en junio de 2004.

La Institución se integró a la Misión de Estabilización de Haití con 4 helicópteros UH-1H y sus respectivas tripulaciones, que efectúan misiones de enlace, traslado de tropas y evacuaciones aeromédicas.

La base de operaciones de la Agrupación de Helicópteros está en Puerto Príncipe, capital del país, a un costado del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture.

Su participación en Haití ha permitido a la Fuerza Aérea de Chile emplear sus capacidades en un escenario de crisis real, en un clima extremo, colaborando en el fortalecimiento de la seguridad del país caribeño por más de ocho años.



*El contingente médico a su llegada al aeropuerto de Mataverí.*



*La atención dental fue una de las primeras en llegar a la isla.*

## PRIMER OPERATIVO MÉDICO-DENTAL

# Los “taotes” llegan a Rapa Nui

**En junio de 1995, un grupo multidisciplinario de salud de la Fuerza Aérea de Chile se desplegó en Rapa Nui, reforzando un compromiso con la isla que se inició en 1951 con la llegada del “Manu Tara”.**

El 13 de junio de 1995, un avión Boeing 707 de la Fuerza Aérea de Chile arribó al Aeropuerto de Mataverí, en Isla de Pascua, llevando consigo a un equipo multidisciplinario de salud que, motivado por mejorar su nivel de eficiencia y compromiso social, dio vida al Primer Operativo Médico-Dental de la FACH en Rapa Nui. Una misión que requirió de una planificación acuciosa, pues se trataba del aeropuerto más remoto del mundo, a casi cuatro mil kilómetros del continente.

Fue el inicio de una acción inserta en las tareas de Responsabilidad Social para la asistencia de la población Rapa Nui, a cuarenta y cuatro años de la llegada del “Manu Tara”, que marcó el inicio del vínculo de la FACH con la población pascuense.

La delegación estuvo compuesta por médicos, dentistas, pilotos, tripulantes y personal de apoyo, a la que se sumaron 12 toneladas de carga, entre equipos médicos de última generación para la época como uno de cirugía laparoscópica, uno de análisis de composición corporal, ecógrafos,

videos endoscópicos, audiómetro y un equipo de rayos X, además de equipos dentales e implementos para realizar exámenes de laboratorio.

Aunque los isleños estaban informados de la realización de este inédito operativo, su sensación era más bien de incredulidad, pues se trataba de la primera vez que un equipo tan grande de personas y equipamientos arribaba a la isla para desarrollar una acción de tal magnitud y de manera totalmente gratuita. De hecho, mucha gente ni siquiera se inscribió para las consultas.

Fue sólo con el correr de las horas que la confianza en los “taotes” (médicos en lengua nativa) se fue afianzando.

El trabajo fue arduo y más allá de jornadas que se extendían de sol a sol y atenciones realizadas sin mayores comodidades, el equipo debió lidiar con inclemencias del tiempo que fueron resueltas gracias al profesionalismo y vocación de servicio de sus integrantes. En esa primera oportunidad, hubo una falla eléctrica en el hospital local producto de una tormenta de viento y lluvia. Asimismo, el desperfecto

de la central de oxígeno del mismo establecimiento y del equipo esterilizador obligó al personal de apoyo a realizar reparaciones sobre la marcha y concentrar las atenciones quirúrgicas en tres días.

Así y todo, los resultados superaron las expectativas del equipo de salud y de los propios isleños. Durante el operativo de 8 días, se realizaron cerca de 3 mil prestaciones médicas y dentales, además de análisis de composición corporal, análisis de laboratorio, exámenes y un programa de educación para la salud.

Lejos quedaba la incertidumbre y se agradecía la preocupación de la FACH.

La tradición reza que para volver a la isla el visitante debe recibir un collar realizado por los artesanos con conchas de mar y semillas de la tierra. En esa oportunidad, decenas de colgantes fueron obsequiados a los “taotes” que llegaron desde el cielo en su propio “Manu Tara”.

¡Maururu...vuelvan pronto!, exclamaban los isleños cuando el personal Institucional partió de regreso al continente.



*El tanquero boeing 707 "Águila" y los F-5 vuelan sobre el océano Pacífico en la ruta a Pascua.*

## OPERACIÓN MANU TAMA'I:

# Los F-5 vuelan a Isla de Pascua

**Por primera vez aviones de combate de la Fuerza Aérea llegaron a Rapa Nui en vuelo directo, siendo reabastecidos en el aire por el tanquero Boeing 707 "Águila".**

El 12 de enero de 1998 cuatro cazas F-5 Tigre III, en ese entonces de dotación del Grupo de Aviación N° 7 de Antofagasta, cruzaron parte del Océano Pacífico para alcanzar como verdaderos "pájaros de guerra" (Manu Tama'i en idioma Rapa Nui) el territorio insular más lejano de nuestro país: la Isla de Pascua.

La operación fue planificada durante un año y a través de ella se pudo demostrar la gran capacidad de desplazamiento alcanzada por los cazas luego de ser modificados para el reabastecimiento en vuelo.

Los F-5 pudieron cubrir los casi 4 mil kilómetros que separan la isla del continente gracias al sistema de reabastecimiento en vuelo de combustible que contó con el apoyo del Boeing 707 Águila, habilitado como avión tanquero. La maniobra requiere de una gran habilidad de los pilotos, pues se realiza a una velocidad aproximada de 800 kilómetros por hora.

Los aviones de combate también fueron apoyados en su trayecto por un avión carguero Hércules C-130, que

llevaba un equipo de rescate, y por un avión Gulfstream III, que les entregaba información meteorológica.

Por tratarse de un largo e inédito raid sobre el océano, el Grupo de Fuerzas Especiales y el SAR prepararon un sistema especial de salvamento de tripulaciones en alta mar. Asimismo, en caso de que se presentara una emergencia, los aviones podrían aterrizar en la isla San Félix, ubicada a mil kilómetros del continente, a la altura de Caldera.

La bandada despegó desde Antofagasta a las 11:30 horas, liderados por el propio Comandante en Jefe de la época, el General Fernando Rojas Vender.

El vuelo se realizó con normalidad y a las 17:32 horas del territorio insular, luego de volar por aproxi-

madamente cinco horas y media, los "pájaros de guerra" se posaron en la losa del aeropuerto Mataverí.

Se cumplía así la misión de llegar a uno de los territorios más apartados de nuestro territorio, no sólo con aviones de transporte, sino que también con aviones de combate, como explicó a los periodistas el General Rojas Vender.

La travesía de los F-5 se materializó 47 años después de que el Capitán Roberto Parragué efectuara el primer vuelo con destino a la Isla de Pascua, a bordo del anfibio Catalina "Manu Tara", hazaña que cumplió en 19 horas y 22 minutos, despegando desde La Serena.



*Los F-5 cruzan el cielo sobre los 7 moais cercanos al pueblo de Hanga Roa.*



En primer plano las primeras Oficiales graduadas en año 2008.

MUJERES EN LA FACH

# Pioneras del aire

El año 2000 marcó un antes y un después en la historia de la Fuerza Aérea. El comienzo de un nuevo siglo vino de la mano de una renovación institucional que contempló la plena incorporación de la mujer en sus filas.



*Primera promoción de las mujeres Cabos egresadas de la Escuela de Especialidades.*

La entrada a un nuevo milenio marcó sin duda un antes y un después en la historia de la Fuerza Aérea de Chile y del país en general. Luego de 70 años desde su creación y tras arduos estudios internos y un análisis de la situación en el ámbito castrense, en febrero del 2.000, la FACH decidió abrir sus puertas a las primeras jóvenes aspirantes a Oficiales, un magno desafío institucional que se concretó el 3 de febrero con el ingreso de las primeras 40 mujeres.

Una decisión de incalculable responsabilidad porque ellas serían, entre otras, las futuras primeras pilotos de guerra del país con la misión de proteger y resguardar la soberanía de nuestro espacio aéreo, junto con su participación en misiones de rescate y de ayuda a la comunidad, ya sea en el país y el extranjero.

La investidura como Cadetes de esta primera promoción mixta se registró el 17 de marzo del 2001 en la Escuela de Aviación. El acto fue encabezado por el Presidente de la época, Ricardo Lagos Escobar, junto al General del Aire Patricio Ríos

Ponce, entonces Comandante en Jefe de la FACH.

En la ocasión, y como muestra de una decisión acertada, la primera antigüedad resultó ser la Alférez María José Casasepere, condecorada con la medalla "Presidente de la República" en el grado de "Caballero". El egreso de esta promoción fue el año 2003, de ella, 15 fueron mujeres.

Misiones humanitarias, planificación de vuelos, instrucción permanente y traslado de autoridades de Gobierno forman parte de las actividades cotidianas de estas últimas. Entre ellas destaca la primera piloto del avión presidencial Boeing 737, Capitán de Bandada (A) Viviana Lillo.

En tanto, el año 2008 la FACH comenzó el proceso de postulación de las primeras mujeres a la Escuela de Especialidades para integrar el Cuadro Permanente formadas al interior del Instituto. Una etapa que convocó a más de setecientas mujeres provenientes de todo el país, cuyo mayor sueño era ocupar uno de los 65 cupos destinados por la Institución.

Así, el 30 de enero del 2009

la Fuerza Aérea era protagonista de un nuevo hito en la historia de la aviación chilena: la entrada del primer contingente femenino a la Escuela de Especialidades, consolidándose así el proceso de integración de la mujer a la FACH.

El 22 de diciembre del año siguiente, 238 Alumnos fueron investidos, entre los que destacaron las primeras 57 mujeres. A partir de ese momento, comenzaron a ser parte de las especialidades de Artillería Antiaérea, Tripulante de Aeronaves, Fotogrametría, Mecánico de Sistema de Aeronaves, Mecánico de Motores de Aeronaves, Electrónico Aéreo, Computación e Informática, Personal y Finanzas.

En la actualidad, la Institución ya cuenta con una primera Brigadier Mayor de la Escuela de Especialidades. Las mujeres cumplen asimismo importantes roles en las áreas de combate, transporte e instrucción.

Este año, al conmemorarse un siglo de la Aviación Militar Chilena, muchas de ellas formaron parte de la presentación aérea y terrestre con que se recordó este hito.

**F-16 FIGHTING FALCON:**

# Llega a Chile un poderoso avión de combate

**Han pasado siete años desde la incorporación del F-16 a la Fuerza Aérea de Chile y hoy es un símbolo del poder aéreo del país.**



El F-16 en pleno vuelo sobre los cielos nacionales.





La llegada de los F-16 marcó un hito en la historia aeronáutica militar del país. Elegido por las autoridades como el nuevo avión de combate para las próximas décadas, su incorporación como material representaba un tremendo desafío: la Institución debía familiarizarse en la operación y mantenimiento de un sistema de armas de cuarta generación.

Luego de años de trabajo y planificación, finalmente el proyecto se hacía realidad el martes 31 de enero de 2006 con la llegada de las dos primeras aeronaves F-16 Block 50 adquiridas a Estados Unidos.

La entrega oficial de los aviones se realizó en el Grupo N° 10, con una ceremonia a la que asistieron el Presidente Ricardo Lagos, el ministro de Defensa Jaime Ravinet y

el Comandante en Jefe, General del Aire Osvaldo Sarabia Vilches.

“Este hecho constituye un gran hito en nuestra historia. Con este avión la institución inicia un período marcado por el incentivo de administrar un sistema de armas de última tecnología que eleva la altura estratégica de nuestro país”, manifestó en esa oportunidad el General Sarabia.

A los F-16 Block 50 comprados a Estados Unidos se sumaron los F-16 Block 15 adquiridos a Holanda entre 2005 y 2007, los que juntos conforman una robusta flota de combate de aviones de primera línea que vigila los cielos de nuestro país y es motivo de orgullo para los chilenos.

Transcurridos siete años desde la incorporación del caza, las tripulaciones, pilotos y personal de mantenimiento de los F-16 presentes

hoy en las distintas unidades han adquirido la experiencia necesaria para desarrollar al máximo las capacidades de estas poderosas aeronaves.

Los integrantes de la Institución se han capacitado intensamente en su operación, a tal punto que en junio de 2012 se entregó el primero de los F-16 Block 15 que son actualizados en nuestro país a través del programa Pacer Amstel, desarrollado por ENAER para extender su vida útil y homologar sus capacidades con los aviones más nuevos.

Así, la Fuerza Aérea seguirá contando por un largo período con este “halcón de combate”, capaz de realizar todo tipo de misiones, en todo tiempo, con distintos tipos de armas; que brinda además la posibilidad de participar en operaciones conjuntas, con otras ramas de la defensa, y combinadas, con otras fuerzas aéreas del mundo.



*Los Comandos de la FACH descienden del helicóptero Black Hawk hasta la aeronave siniestrada para rescatar a los 9 sobrevivientes y a la víctima fatal del accidente.*



*Traslado de los lesionados hasta el hospital de Puerto Montt.*

## ACCIDENTE AÉREO EN LA JUNTA

# Rescate en el sur

**El trabajo conjunto de la IIª y IIIª Brigadas Aéreas fueron fundamentales para el rescate de las víctimas de una aeronave siniestrada en la Región de Aysén.**

Pasadas las 14:00 del sábado 7 de junio de 2008, un avión Cessna 208 de la empresa Patagonia Airlines, que había despegado desde Puerto Montt hacia La Junta, en la Región de Aysén, desapareció con 10 personas a bordo. Una vez declarada la emergencia, la Fuerza Aérea comenzó de inmediato la búsqueda.

Si bien en un principio las condiciones climáticas no permitieron efectuar vuelos, una vez que éstas mejoraron, aeronaves de la IIª y IIIª Brigadas Aéreas comenzaron un incesante rastreo, basado en las señales satelitales emitidas por el avión siniestrado y captadas por el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) de la Fuerza Aérea. Ésta indicaba que el avión se ubicaba en el sector del Estero Yeco, a unos 18 kilómetros al oeste de La Junta.

El domingo 8 de junio, un avión Citation CJ1 efectuó vuelos de búsqueda, mientras que en el sector de Puerto Marín Balmaceda se estableció un centro de operaciones para coordinar las labores aéreas y terrestres. Fue así como aviones Twin Otter y helicópteros UH-1H de dotación del Grupo de Aviación N° 5 llevaron consigo equipos de Para-

caidistas de Búsqueda y Salvamento Aéreo (PARASAR) de la IIIª Brigada Aérea, quienes realizaron exploraciones terrestres en una zona con abundantes quebradas y árboles que alcanzan los 40 metros de altura.

Las mejoras en las condiciones del tiempo permitieron que el martes 10 de junio la Fuerza Aérea reanudara sus vuelos de búsqueda, labor que fue reforzada desde tierra por cuatro patrullas de búsqueda de la FACH, quienes se desplegaron a Puerto Marín Balmaceda.

Al mediodía del miércoles 11 de junio, el helicóptero UH-60 Black Hawk del Grupo de Aviación N° 9 avistó el Cessna accidentado. Según recuerda su tripulación, entre los que se encontraba el entonces Comandante en Jefe de la IIIª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Hugo Peña Leiva, junto a la aeronave se observó el movimiento de personas sobrevivientes.

Milagrosamente, nueve de los diez tripulantes estaban vivos. Sólo el piloto, Nelson Bahamondes, había fallecido, pero en su agonía heroicamente instruyó a los pasajeros sobre cómo organizar la sobrevivencia y lograr ser vistos por los rescatistas en medio de la espesura del bosque nevado.

Una vez detectados, a fin de apurar el rescate, se evacuó primero a los cuatro pasajeros con heridas de menor gravedad, los que fueron trasladados a Puerto Marín Balmaceda, para las primeras atenciones médicas. Posteriormente, un helicóptero UH-1H rescató a los cinco sobrevivientes que requerían mayor asistencia, quienes también fueron derivados hacia Balmaceda. Finalmente, los nueve pasajeros fueron derivados a Puerto Montt, a bordo de un Twin Otter de la FACH.

Debido al empeoramiento del clima, en esa oportunidad no se pudo rescatar el cuerpo del piloto, por lo que cuatro comandos de la Institución, pertenecientes a la Unidad Táctica de Fuerzas Especiales (UTAFE) del Grupo de Aviación N° 9, se quedaron custodiando al fallecido. Fueron tres días en que estuvieron sometidos a las duras condiciones climáticas, esperando una ventana que permitiera reanudar los vuelos a la zona. Esto sucedió a las 8.50 horas del sábado 14 de junio, cuando los helicópteros UH-1H y Black Hawk llegaron al lugar y pudieron trasladar el cuerpo del piloto y a los comandos. En la nave también era transportado un perro mascota que también fue devuelto a su amo.



La Base Aérea Pudahuel fue el principal centro de acopio y despacho de la ayuda en aviones de transporte pesado hasta Concepción.



La carga humanitaria transportada en aviones y helicópteros pudo llegar hasta cientos de localidades de las regiones del centro y sur del país.

## TERREMOTO DEL 27 DE FEBRERO DE 2010

# La tierra volvió a sacudirse

**Cerca de dos mil salidas con tres mil toneladas de carga y 15 mil personas transportadas en las dos primeras semanas de ocurrida la tragedia, avalaron el arduo trabajo realizado por la FACH.**

A las 03:34:08 horas del sábado 27 de febrero del año 2010, un movimiento telúrico de 8.8 grados Richter con epicentro en el mar chileno, frente a las localidades de Curanipe y Cobquecura, y a 30,1 kilómetros de profundidad, remeció a gran parte del país dejando como saldo 525 víctimas fatales, cerca de 500 mil viviendas destruidas y 2 millones de damnificados. Se trataba de la peor tragedia natural vivida en Chile desde 1960, año en que aconteció el terremoto en Valdivia.

El sismo tuvo una duración de 3 minutos 25 segundos en Santiago, llegando en ciertas zonas a los seis minutos. En las regiones del Maule y del Biobío, el terremoto alcanzó una intensidad de 9 grados en la escala de Mercalli, arrasando con gran parte de Constitución, Concepción, Cobquecura, Talcahuano y Talca.

Treinta y cinco minutos después del terremoto y producto del mismo, un fuerte tsunami impactó las costas chilenas destruyendo varias localidades ya devastadas por el movimiento telúrico.

Cerca de dos mil salidas, más de tres mil toneladas de carga y 15 mil personas trasladadas, fueron algunas de las cifras que dan cuenta del enorme trabajo efectuado por la Fuerza Aérea de Chile durante las dos primeras semanas de ocurrido el sismo. Cabe destacar que a pocas horas de ocurrida la tragedia,

la Institución desplegó un Puente Aéreo que tuvo como punto de inicio la Base Aérea Pudahuel y de destino, el aeropuerto Carriel Sur, en Concepción, lugar donde se estableció una base de operaciones provisoria que recibió la ayuda humanitaria proveniente de Chile y el extranjero. “Tres horas después de ocurrido el terremoto ya estábamos en condiciones de operar, quedando a la espera de que las autoridades dimensionaran qué ayuda necesitaban y dónde la necesitaban”, manifestó al día siguiente del sismo el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Ricardo Ortega Perrier.

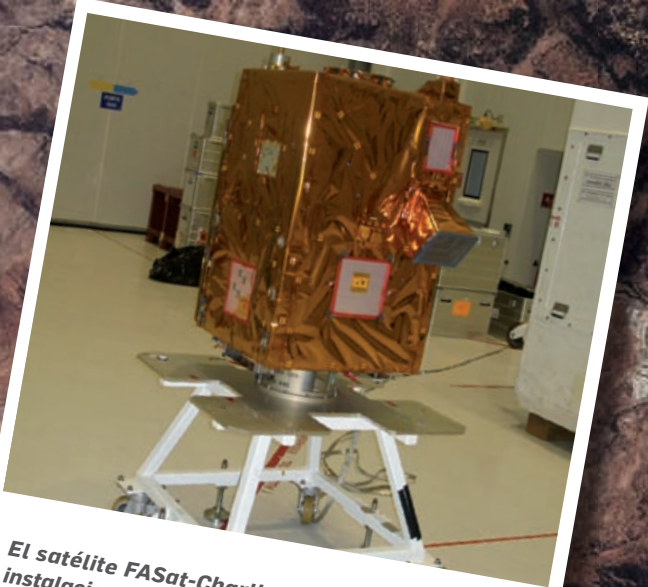
Otro contingente fue desplegado en el Aeródromo de Panguilemo, en Talca, desde donde se efectuaron numerosos vuelos humanitarios a más de cien localidades de la Región del Maule. “Impactaba ver el recibimiento de la gente a la llegada de los helicópteros. Cientos de personas se congregaban y la mayoría lloraba al tener el primer contacto con la ayuda, con alimentos para sus hijos y elementos para satisfacer sus necesidades básicas”, recordó el entonces Teniente (A) Alex Barnet del Grupo de Aviación N°9, asignado a la ciudad de Talca.

A ello se sumó el despliegue de un Hospital de Campaña, a cargo de la Escuadrilla de Redespliegue Sanitario Aerotransportable Modular (ERSAM), a la localidad de Curanilahue, cuyas

dos mil prestaciones fueron fundamentales para salvar numerosas vidas. Fue el caso del buzo mariscador de la provincia de Arauco, Juan Figueroa, quien sufrió una grave lesión en el brazo tras atravesar una ventana durante el terremoto. “Ustedes han hecho que recupere mi brazo”, señaló en aquella oportunidad, manifestando que “junto con darme una buena atención, me dieron cariño, que es lo principal en estas condiciones”.

Asimismo, la FACH efectuó cientos de evacuaciones aeromédicas, en el área de Concepción y de Talca, permitiendo que personas con algún tipo de lesión o enfermedad grave que se encontraban en sectores aislados o de difícil acceso tuviera la posibilidad de atenderse en centros hospitalarios más avanzados. Para dicho propósito, se utilizaron diferentes tipos de helicópteros y aviones.

Un capítulo especial amerita el apadrinamiento que la Institución hizo de la localidad de Lolol, cercana a Santa Cruz, en Colchagua. La FACH colaboró en las tareas de reconstrucción del pueblo y en levantar anímicamente a los habitantes con talleres diversos en las áreas de cultura, educación y entretenimiento. También concurrieron la Big Band y las Escuadrillas de “Halcones” y “Boinas Azules”, para deleite de la población, que había sufrido los efectos del devastador terremoto.



**El satélite FASat-Charlie en construcción en las instalaciones de Toulouse, en Francia.**



**El día del lanzamiento desde Kourou, en la Guayana francesa, fue un acontecimiento nacional.**

# Orbitando el planeta

**En noviembre del 2011, la Fuerza Aérea puso en órbita este satélite espacial que hasta ahora ha capturado miles de imágenes de hasta 5.8 metros en su modalidad espectral, a una altura de 620 kilómetros de la superficie terrestre.**

A las 23.00 horas del 16 de noviembre de 2011, la Institución y el país completo fue testigo del lanzamiento del imponente cohete ruso Soyuz desde Kourou, en la Guayana Francesa, llevando consigo al satélite chileno FASat-Charlie para su posterior puesta en órbita.

“Quiero felicitar a la Fuerza Aérea de Chile y a todos quienes han participado de este proyecto que, sin duda, representa un gran salto adelante en nuestro país en lo que es la tecnología espacial”, manifestó en la ocasión el Presidente de la República Sebastián Piñera Echenique quien presenció la transmisión desde el Centro de Control Satelital de la Base Aérea El Bosque, acompañado del Ministro de Defensa Nacional de aquel entonces, Andrés Allamand; el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Jorge Rojas Ávila, además de autoridades civiles y militares. Un hito espacial que representa la culminación de un largo proceso que se inició el año 2007, con el diseño conceptual por parte de un equipo de ingenieros de la FACH.

Los primeros pasos para la materialización del proyecto se dieron con la firma, en julio del 2008, del Contrato con el Consorcio Europeo EADS Astrium que, a partir de entonces, se convirtió en socio estratégico de la FACH en este ambicioso programa que vio la luz cuando, a las 02.29 horas del sábado 17 de diciembre y, tal como se tenía previsto, el FASat-Charlie se desprendió del Soyuz de manera exitosa, entrando en órbita a 620 kilómetros de la Tierra, augurando así un aumento en su vida útil, más allá de lo previsto por los ingenieros del proyecto.

Una feliz jornada que se vio coronada a las 04.24 horas de ese día cuando el satélite chileno estableció su primera comunicación y transferencia de datos con una antena ubicada en Kiruna, Suecia, en las cercanías del Polo Norte. Horas más tarde, a las 11.18 horas del mismo sábado, se establece la primera comunicación directa entre el satélite y la antena del Centro de Control Satelital de la FACH.

Se verificaba así el estado operacional del FASat-Charlie y se

afirmaba con total certeza que su puesta en órbita había sido todo un éxito. A partir de ese momento, Chile cuenta con una herramienta valiosa para el desarrollo del país, entregando información para las diferentes áreas productivas, además de los usos en cartografía, monitoreo de territorio en casos de desastres naturales, así como el empleo en defensa y seguridad nacional.

Hasta ahora, el ingenio espacial ha tenido un exitoso rol en la observación terrestre. Miles de imágenes capturadas a 620 kilómetros de altura con una resolución de hasta 5.8 metros en su modalidad multispectral, con un ancho de barrido de 10.15 kilómetros, avalan su éxito.

“Para la Fuerza Aérea es un desafío que viene a complementar las capacidades operacionales que la Institución tiene para contribuir efectivamente al desarrollo de nuestro país y a la defensa de Chile. Por lo tanto, estamos tremendamente orgullosos de este proyecto”, señaló, por su parte, el General Jorge Rojas, al momento de su puesta en órbita.



**SIN ESCALAS A TEXAS Y MONTEVIDEO:**

# Vuelos de largo aliento

**El desplazamiento de aviones F-16 Block 50 y F-5 Tigre III, a las ciudades de Texas y Montevideo, respectivamente, son una clara muestra de las actuales capacidades operacionales de nuestra Institución.**





*Reabastecimiento en el aire a un F-16 chileno que vuela junto a otra aeronave similar estadounidense, durante el entrenamiento en Texas.*

*El avión KC 135 en los momentos que entrega combustible en el aire al F-5 Tigre III en el vuelo directo a Uruguay.*

El 20 de octubre de 2012 una escuadrilla de aviones F-16 Block 50 perteneciente al Grupo de Aviación N°3, se dirigió hasta Estados Unidos para participar en un ejercicio combinado con la Guardia Aérea Nacional de Texas.

Los aviones se trasladaron en vuelo sin escalas hasta la Base Aérea de Lackland, en la ciudad de San Antonio Texas.

Por primera vez aviones de combate nacionales realizaban un viaje de cerca de 9 horas de duración en traslado directo a Estados Unidos, siendo reabastecidos en vuelo por los aviones tanqueros KC-135.

Para cumplir exitosamente esta misión se planificaron los distintos aspectos del viaje como la meteorología, los puntos para el reabastecimiento de las aeronaves y las pistas alternativas en caso de una emergencia.

En Lackland, los pilotos de F-16, su grupo de mantenimiento y la tripulación de uno de los tanqueros KC-135, participaron en el entrenamiento

de diferentes misiones aéreas junto a los integrantes del Ala de Combate 149, especialistas en la operación de este sistema de armas.

La evaluación de las misiones realizadas fue muy positiva por parte de los organizadores del entrenamiento, los oficiales estadounidenses destacaron la preparación y el alto estándar de los pilotos chilenos.

### **Tigres Australes en Montevideo**

El 13 de marzo de 2013 una bandada de aviones F-5 Tigre III despegó desde la Base Aérea Chabunco en Punta Arenas con rumbo a Montevideo, para representar a la Fuerza Aérea en los actos conmemorativos del Centenario de la Aviación Militar Uruguaya.

La agrupación, que viajó al mando del Comandante del Grupo de Aviación N° 12, Comandante de Grupo (A) Javier Dublé, arribó a Uruguay luego de casi tres horas de vuelo, siendo apoyados en su trayecto por el avión tanquero KC-135, que los reabasteció de combustible y les permitió llegar sin escalas a dicho

país tras recorrer más de dos mil kilómetros.

Asimismo, parte del Personal y el apoyo logístico fue transportado por un avión Hércules C-130, de dotación del Grupo de Aviación N° 10.

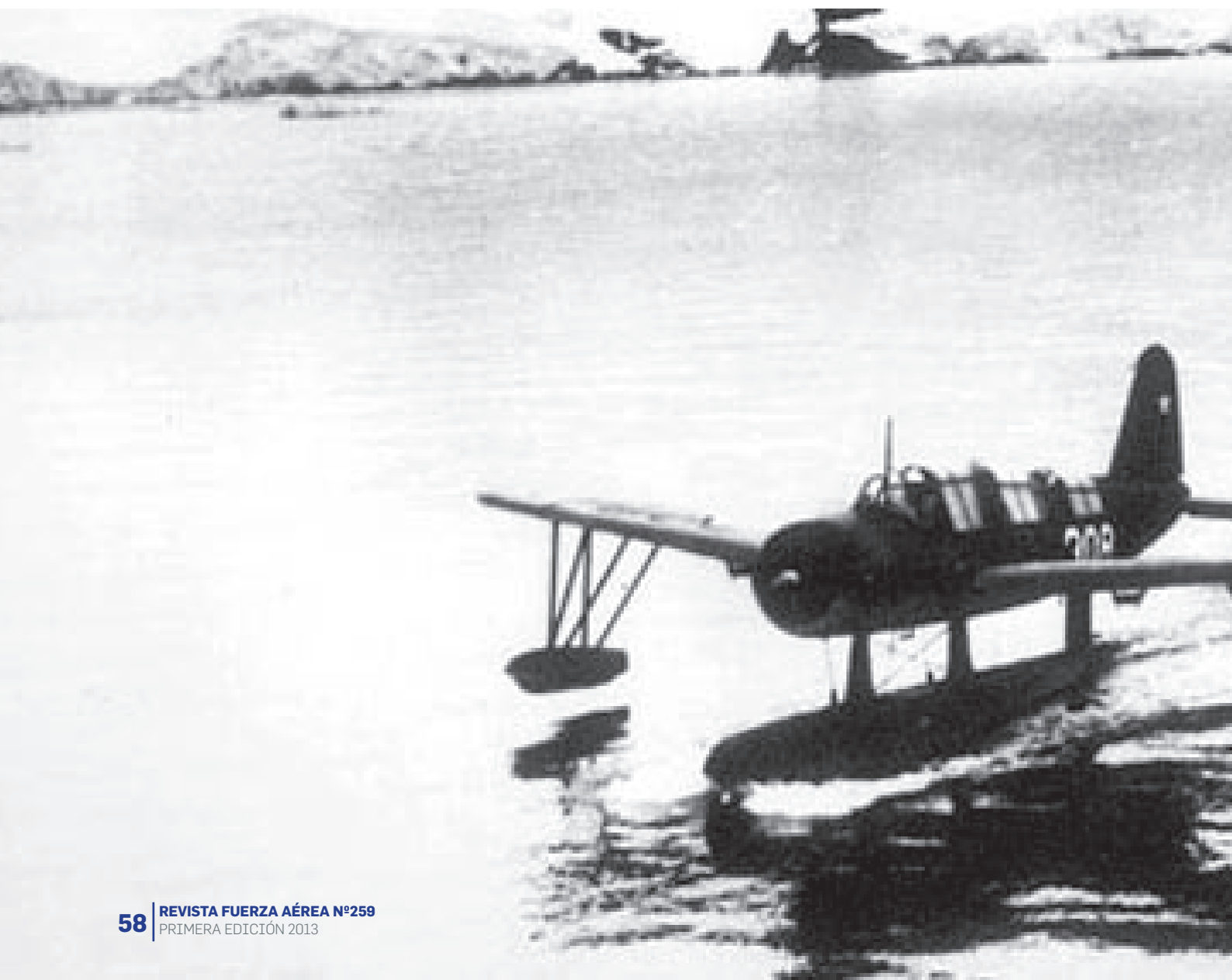
La agrupación tuvo un papel destacado en el desfile aéreo de la ceremonia de conmemoración, realizada el viernes 15 de marzo en la Base Aérea Capitán Juan Manuel Boiso Lanza.

Al día siguiente, la delegación nacional participó en la Jornada de Puertas Abiertas que se realizó en la Base Aérea de Carrasco, donde el avión F-5 III Tigre de la Fuerza Aérea chilena fue centro de atención de las miradas de los cientos de asistentes que llegaron a presenciar las exhibiciones aéreas.

Como despedida, el domingo 17 de marzo los "Tigres Australes" volaron en formación de diamante sobre la concurrida Rambla Presidente Wilson de la capital uruguaya donde demostraron un alto nivel de entrenamiento a los miles de asistentes del espectáculo aéreo.

**SOBERANÍA ANTÁRTICA**

# Alas chilena continente



# s en el blanco

*El Teniente Parodi en su Vought Sikorsky volando sobre la Antártica.*



**Las bases de la FACH, en especial su Centro Meteorológico creado en virtud del Tratado Antártico, son vitales para el soporte de vida desde el mar de Drake al Polo Sur.**

Con el propósito de asentar la soberanía, asumir el control del espacio aéreo y apoyar la actividad de exploración antártica, la Fuerza Aérea de Chile inicia, el año 1947, sus actividades en el continente blanco.

El 15 de febrero de 1947, el Teniente 1° Arturo Parodi Alister, al mando de una aeronave Vought Sikorsky voló por primera vez sobre este continente. En dicha oportunidad, el avión fue llevado a bordo del transporte “Angamos” y una vez

cumplida la histórica misión, regresó al continente en el mismo navío.

Cuatro años más tarde, el 12 de marzo de 1951, se inaugura la primera Base Antártica de la Institución con el nombre de Base Aérea “Presidente Gabriel González Videla”, instalación que tuvo como propósito concentrar e impulsar toda actividad científica relacionada con la meteorología, oceanografía y glaciología.

En 1955 se inaugura la segunda instalación de la Fuerza Aérea, la Base Aérea “Presidente Pedro Aguirre Cerda”, en la Isla Decepción. Ese mismo año se efectúa el primer vuelo directo desde Punta Arenas en un avión PBY-5, bautizado como “Skua”, el que amarizó en un sector aledaño a la Isla.

La base fue completamente destruida en 4 de diciembre de 1967 a causa de la erupción de un volcán submarino que lanzó toneladas de rocas y lava. El personal de la FACH fue evacuado por el buque piloto Pardo que se encontraba en el área tras el recambio de las dotaciones.

Tras este dramático episodio, se optó por construir, en el verano de 1968-1969, la Base Presidente Eduardo Frei Montalva, en la Isla Rey Jorge, en las Shetland del Sur, donde se creó el Centro Meteorológico que tiene la responsabilidad de suministrar la información pertinente de sustento a las actividades de exploración científica, según acuerdo tomado en 1966 en Melbourne por las naciones miembros del Tratado Antártico que data de 1961.

### **Pista Antártica**

Con el fin de verificar el comportamiento de los instrumentos de la aeronave bajo condiciones extremas y entrenar a las tripulaciones para futuras operaciones antárticas, el 1 de noviembre de 1979 un avión C-130 “Hércules” de la Institución cruza el Círculo Polar Antártico. Paralelamente se construye el aeródromo “Teniente Rodolfo Marsh Martin”, que lleva



*El 12 de marzo de 1951 se inaugura la primera Base Antártica de la institución a la que se le dió el nombre del Pdte. Gabriel González Videla.*



*El 07 de marzo de 1969 es inaugurada la Base Pdte. Eduardo Frei Montalva en la Isla Rey Jorge.*



*Primer aterrizaje de un avión Hércules C-130 en el aeródromo Teniente Marsh de la Base Pdte. Eduardo Frei Montalva.*

el nombre de uno de los mártires de los vuelos australes, desaparecido con su avión el 29 de mayo de 1937. La pista es la principal puerta de entrada al Continente blanco desde América del Sur.

El 12 de febrero de 1980 y por primera vez, dos aviones DHC-6 “Twin Otter” del Grupo de Aviación N° 6 aterrizan en el Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh, provenientes de Punta Arenas. Con este acontecimiento se inauguraron los vuelos regulares entre el continente y la Antártica, lo que ha permitido desarrollar diferentes misiones en el continente helado. Ese mismo año, el 22 de marzo, se efectúa el primer aterrizaje de un C-130 “Hércules”. La aeronave repite su misión el 21 de junio, día del solsticio de invierno, con una pista cubierta de hielo y de mil 300 metros de longitud, con uno de los extremos cercano a las aguas de bahía Fildes. Para posibilitar el frenado del pesado avión de transporte, el personal de la base debió corrugar el terreno. Asimismo, para el posterior despegue, el Hércules utilizó cohetes “JATO”, adosados al fuselaje, de manera de propulsarse en el decolaje.

### Villa Las Estrellas

Dentro de la política antártica y para fortalecer los derechos de soberanía en la Antártica, el 9 de abril de 1984 se inaugura Villa “Las Estrellas”, primer poblado asentado en ese territorio, donde un grupo de familias pertenecientes a la Fuerza Aérea, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), científicos del Instituto Antártico Chileno (INACH) y profesores vive en forma permanente. Está dotado de una Oficina de Registro Civil, escuela, atención de salud, oficina de correos, banco y capilla, entre otros servicios.

Allí se registra ese año el primer nacimiento de un chileno en la Antártica. Se trata de Juan Pablo Camacho,



*Vista panorámica de la Villa Las Estrellas y la Base Aérea Presidente Frei.*



*El Comandante en Jefe de la época, General Fernando Matthei en un encuentro con las primeras familias que habitaron la Villa Las Estrellas, en 1984.*



*En enero de 2013, los Hércules C-130 llegaron hasta el Círculo Polar Antártico aterrizando en la pista de hielo en el Glaciar Unión.*

que hoy tiene 29 años, de profesión médico cirujano.

### Misiones al Polo

En noviembre de 1984, se desarrolló la Operación Estrella Polar, primera travesía al Polo Sur, que culminó exitosamente con el anevizaje de dos aviones DHC-6 Twin Otter. Debido a las condiciones de la Antártica esta misión requirió una preparación y planificación especial desde el punto de vista operativo, comunicaciones, meteorológico y de apoyo logístico.

A fin de continuar con la política de reconocimiento del territorio nacional y facilitar las operaciones al Polo Sur, en 1995 un C-130 “Hércules” aterriza en la superficie de hielo de Patriot Hills, comenzando las operaciones en ese sector y consolidando la ruta. Ese mismo año y por segunda vez, dos aviones “Twin Otter” anevizaron en el Polo Sur.

De igual forma, un helicóptero UH-60 “Black Hawk” de la Institución aterriza en el Polo Sur el 28 de enero

de 1999, operación conocida como “AONIX” o “Halcón Polar” que constituye un hito en la aeronáutica mundial. La aeronave realizó un raid de 12 días para cubrir una distancia de 4 mil 650 kilómetros, desde Punta Arenas, apoyada por dos aviones Twin Otter. El Comandante de la misión y piloto de uno de los Twin Otter fue el entonces Comandante del Grupo N°6 y actual Inspector General de la FACH, General de Aviación Leopoldo Moya Navarro. El piloto del Black Hawk fue el Coronel de Aviación (A) Hugo Rodríguez, a la fecha Agregado Aéreo en Brasil. El otro avión fue pilotado por el Coronel de Aviación (A) Fernando Sánchez, próximo a cumplir misión en una Agregaduría Aérea.

El 6 de diciembre de ese mismo año, como parte de la consolidación de la ruta, comienza a operar la Estación Polar “Teniente Arturo Parodi Alister”.

Todas estas operaciones refujan la constante preocupación de la Fuerza Aérea por hacer soberanía en este alejado territorio, para reconocer y abrir caminos,

permitiendo que hoy Chile sea capaz de controlar operaciones aéreas y de rescate en el Polo, así como apoyar las actividades científicas de reconocimiento en ese amplio territorio.

En enero de 2013, dos aviones C-130 Hércules aterrizaron en el Glaciar Unión, en el Círculo Polar Antártico para dar apoyo logístico a la instalación de una nueva Base Conjunta, misión que fue encabezada por el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique.

Las aeronaves al mando del Coronel de Aviación (A) Manuel Sainz despegaron desde el aeropuerto Carlos Ibáñez de Punta Arenas para cruzar el mar de Drake y adentrarse en el continente blanco, en la más reciente misión aérea de gran aliento a la Antártica.

La pista del glaciar se encuentra a 1.200 kilómetros del Polo Sur. Su superficie de hielo es un desafío para los pilotos, quienes deben mantener el control de las aeronaves en esta resbalosa superficie, mientras el viento y temperaturas bajo cero presentaron dificultades adicionales, las que fueron superadas con destreza y el habitual trabajo en equipo de la FACH.



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

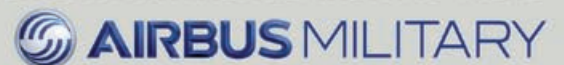
avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada. O el A330 MRTT, sumamente



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](http://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

# Personajes

**MANUEL ÁVALOS PRADO**

Precursor de las alas de la Patria, se graduó de piloto en Francia. En 1913 organizó la Escuela de Aeronáutica Militar y protagonizó el primer vuelo de un avión militar en Chile, siendo instructor de las 6 primeras generaciones de aviadores. Su legado, no obstante su temprana partida, en 1919, a la edad de 34 años, víctima de un tifus, ha perdurado en el tiempo, sirviendo de ejemplo a generaciones de oficiales que se han formado en la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado, bautizada así en 1944, en homenaje a su memoria.

**DAGOBERTO GODOY FUENTEALBA**

Integrante del tercer curso de la Escuela de Aeronáutica Militar, desde un comienzo destacó por sus condiciones profesionales y de pilotaje. El 12 de diciembre de 1918, en un frágil monoplano Bristol M-1C, realizó el primer cruce de Los Andes en avión por su parte más alta, entre Santiago y Mendoza, hazaña de la aviación mundial, hasta entonces por muchos intentada sin resultados, que dio honor y fama a la patria. Falleció a los 92 años. En memoria suya, el Grupo de Aviación N° 3 ostenta su nombre.

**ARMANDO CORTÍNEZ MUJICA**

Realizó su curso de pilotaje en 1915, en la Escuela de Aeronáutica Militar, donde destacó por su arrojo y valentía. Impulsado por un sentimiento de hermandad, el 5 de Abril de 1919, cruzó en avión Los Andes por su parte más alta, aterrizando en Mendoza llevando un saludo al pueblo argentino al cumplirse un nuevo aniversario de la Batalla de Maipú. Siguiendo la ruta inversa, el 16 de Abril retornó a Santiago por la vía aérea, siendo el primer aviador en el mundo en efectuar el doble cruce del macizo andino.

**CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO**

Nacido en Linares en 1887, ejerce como Presidente de la República en dos ocasiones: 1927 a 1931 y de 1952 a 1958. Oficial de Ejército, ocupaba en 1927 simultáneamente los cargos de Ministro del Interior y de Comandante en Jefe del Cuerpo de Carabineros cuando por renuncia del entonces Presidente Emiliano Figueroa Larraín accede a la primera magistratura.

En ese primer periodo presidencial crea la Fuerza Aérea Nacional, el 21 de marzo de 1930, al unificar los servicios aéreos del Ejército y la Marina, otorgando decidido respaldo al Comodoro Arturo Merino Benítez. En 1952 es elegido nuevamente Presidente de la República por voto popular. Falleció a la edad de 82 años en 1960.

**ARTURO MERINO BENÍTEZ**

Ya en 1918, adelantándose a su época, abogó por la importancia que tendría la aviación, por lo que se le considera un líder dentro de la aeronáutica mundial. Convencido de que el porvenir de la patria estaba en los cielos, al asumir el mando de las alas militares chilenas, en 1928 creó el Club Aéreo de Chile, en 1929 la Línea Aeropostal Santiago-Arica y en 1930 la Fuerza Aérea Nacional, de la cual fue su primer Comandante en Jefe. En mérito a sus múltiples acciones en favor de la Aviación Nacional, el principal aeropuerto del país fue bautizado con su nombre.



# de nuestra historia



**JOSÉ OJEDA PACHECO**

Como alumno del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1916, se distinguió por sus especiales condiciones de pilotaje, logrando posteriormente en 1919 el récord sudamericano de la época, al elevarse sobre las nevadas cumbres de Los Andes a 6.500 metros de altura.

Integrante de la 1ª Compañía de Aviación, en la década del veinte del siglo pasado fue movilizadado a la zona norte del país con motivo de los problemas de Tacna y Arica, donde resaltó por su patriotismo y entrega a la patria.



**DIEGO ARCENA AGUILAR**

En 1914 ingresa a la Escuela de Aeronáutica Militar. En 1922 realiza un raid a Brasil llevando un saludo a la hermana nación con motivo del centenario de su independencia, constituyendo su vuelo una de las más grandes hazañas de la aviación de la época. En 1932 es nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional. Por indicación suya en 1937, la Institución toma el nombre de Fuerza Aérea de Chile. Al mando del arma aérea de la nación le cupo una extraordinaria labor, logrando a pesar de la grave crisis económica dotarla de moderno material de vuelo de procedencia alemana e italiana.



**ARMANDO CASTRO LÓPEZ**

Nacido en San Felipe ingresa a la Escuela Militar en 1912, graduándose como Oficial de Artillería en 1913. En 1919, forma parte del sexto curso de pilotos obteniendo el su título de piloto militar en 1921. En 1924 lidera el primer raid de aviones militares Santiago-Tacna-Santiago. Luego, en 1926, realiza el primer vuelo directo Santiago Buenos Aires. Fue Director de la Escuela de Aviación en 1936 y desde el 1939 a 1943 ejerce como Comandante en Jefe, año en que crea la Escuela de Especialidades y establece el ingreso de civiles la Escuela de Aviación, a partir de 1942. Para el terremoto de Chillán ordena el primer puente aéreo con aviones Avro y JU-86.



**CARLOS ABEL KREFL**

En 1930, obtiene su título de Piloto de Guerra. Realiza los primeros vuelos aerológicos en el país, para determinar el efecto de la altura en las tripulaciones y su incidencia en el desarrollo de las operaciones aéreas. Como Jefe de la Línea Aérea Experimental a Magallanes, le corresponde efectuar exploraciones terrestres y marítimas, tendientes a determinar los mejores lugares donde los aviones anfibios harían escalas en sus vuelos a Punta Arenas. En 1936 es designado para traer al país los aviones Sikorsky con que será dotada la nascente empresa, cuyo inicio se debe en gran medida a sus destacadas competencias profesionales, esfuerzos y sacrificios.



**ROBERTO PARRAGUÉ SINGER**

La llegada del avión anfíbio PBV-5A y OA-10A "Catalina", le permitió cumplir un sueño largamente anhelado. Se trataba de una travesía nunca antes intentada en el mundo; volar sin escalas entre Quintero e Isla de Pascua. Para ello venció un sinnúmero de dificultades, logró la habilitación de una precaria pista en Matorverí y obtuvo la autorización del Presidente de la época. El 20 y 21 de Enero de 1951, al mando del OA-10A Catalina "Manutara" Nº 405, efectuó el viaje de ida a Pascua, lo que fue considerado otra hazaña de la aviación mundial. En 1959, realizó un nuevo vuelo, de ida y regreso a Pascua, empleando el avión "Manutara", con lo que reafirmó que el enlace regular era cosa de voluntad y recursos.



**DIEGO BARROS ORTÍZ**

En 1929, ingresa a la Escuela de Aviación. En 1955 es nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, realizando una admirable labor, que incluso lo lleva a ocupar la cartera de Educación. Durante su período de mando, la Fuerza Aérea recibe un decidido impulso en material de vuelo de instrucción, transporte, exploración aeromarítima, bombardeo y de caza. Instituyó el 21 de Marzo como Día de la Fuerza Aérea y el 12 de Diciembre, como Día de la Aeronáutica Nacional. De gran capacidad creativa, es autor del Himno Institucional "Camaradas", además de canciones, poemas y libros.

# Mártires legendarios



## TENIENTE FRANCISCO MERY AGUIRRE

Integrante del primer curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en 1913. Nacido en La Serena era oficial de Artillería. Aprobó su curso de piloto el 13 de agosto y en septiembre participa en la desfile aéreo del Parque Cousiño. El domingo 11 de enero de 1914 se convierte en el primer mártir de la Aviación Militar al estrellarse en los terrenos de El Bosque en su aeroplano Blériot XI bautizado como “Manuel Rodríguez”.



## TENIENTE ALEJANDRO BELLO

Nació en abril de 1887 e ingresó a la Escuela Militar en 1909. Antes de convertirse en piloto militar obtuvo el brevet de piloto aviador en la Escuela de Aviación de Sánchez Besa en Mourmelon Le Grand, en Francia. El 9 de marzo de 1914, junto a otros tres pilotos en sus respectivas aeronaves, debía efectuar una prueba de vuelo en el triángulo comprendido en la zona de Lo Espejo, Culitrín, Cartagena, Lo Espejo. Las condiciones climáticas eran inestables cuando despegaron a las 5 de la mañana. Bello, en su avión Sánchez Besa número 13 regresa para reintentar el raid. En tanto, el Teniente Julio Torres aterriza de emergencia en Mallarauco y el avión queda semidestruido, mientras el Teniente Tucapel Ponce logra llegar a Culitrín, pero no continúa debido a la neblina. Por su parte, el Teniente Bello corre fatal suerte al extraviarse para siempre, supuestamente en la ruta a Cartagena, cayendo probablemente al mar.



## SARGENTO 1º ADOLFO MENADIER ROJAS

Ingresó a la aviación militar chilena en 1913, siendo enviado a Francia donde realizó su curso de vuelo y obteniendo además de su brevet de piloto, su especialidad como mecánico de aviones Breguet recién adquiridos para la Escuela de Aeronáutica Militar. Por causas del destino, el 17 de Agosto de 1914, mientras efectuaba un vuelo en uno de aquellos aviones perdió la vida en las cercanías del Aeródromo El Bosque. En homenaje a su memoria, la Escuela de Especialidades, formadora del Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Chile, ostenta su nombre.



## GUARDIAMARINA GUILLERMO ZAÑARTU

Falleció el 3 de mayo de 1921. Tras aprobar el curso, el Oficial de la Armada volaba junto al Teniente de Ejército Marcial Espejo. Al precipitarse a tierra en El Bosque, Zañartu logró salvar ileso pero regreso al avión en llamas para socorrer a su amigo. Ambos murieron. Por tal razón su nombre quedó inscrito entre los primeros héroes de la aviación militar. El aeródromo de Puerto Williams y una isla de la Región de Magallanes tienen su nombre.



## CAPITÁN JULIO FUENTE ALBA

Nacido en Chillán en 1904, el Oficial de Ejército sobresalió como deportista especialmente en la disciplina de esgrima. Ingresó a la Escuela de Aeronáutica en 1927. Estaba destinado a la ruta aerpostal Santiago-Arica. Falleció el 17 de marzo de 1929 al caer su avión De Havilland DH-60 Cirrus Moth, en las cercanías de Varillas, cerca de Antofagasta. Fue en sus funerales cuando el Comodoro Merino Benítez expresara: “Mañana, cuando sean realidad cotidiana los viajes aéreos, los que recorran seguros en aviones confortables, mirando desde lo alto, el agrio y desolado desierto.....no recordarán cómo se logró eso, a costa de qué esfuerzos, de qué abnegados sacrificios, de unos muchachos valerosos que quisieron vencer las dificultades, los peligros y la muerte”.



## TENIENTE ANÍBAL VIDAL SILVA

Nacido en 1907 ingresó a la Escuela Militar en 1920 y en 1926 a la Escuela de Aeronáutica Militar. El 11 de enero de 1929 recibe su título de piloto aviador militar, junto con su destinación a la Escuadrilla de Bombarderos. Por sus habilidades se determinó su pase al año siguiente a la Escuadrilla de Anfibios en Puerto Montt y luego a servir en la Línea Aérea recién extendida a Aysén. El valeroso aviador rindió su vida en la indómita geografía y clima, cuando los vientos huracanados golpearon su avión Vickers Vedette, arrojándolo al mar. El día 23 de enero de 1930 se convirtió en el primer mártir de la Línea Experimental Austral. El aeropuerto de Coyhaique lleva su nombre.



## CAPITÁN ALFREDO FUENTES MARTÍNEZ

Valeroso piloto de los cielos australes. Perdió la vida en el fatídico accidente de Aguas Frescas en la zona del Estrecho de Magallanes, cuando volaba en un avión trimotor Junkers junto al Comodoro Arturo Merino Benítez. Sobrevivieron este último y, el Intendente Manuel Chaparro el mecánico Fritz Reiche y el Sargento Uldario Espinoza. Fallecieron el Sargento Alfredo Moreno y el radioperador Sargento Luis Soto. En homenaje a la memoria del Capitán Fuentes, el aeródromo de Porvenir en Tierra del Fuego fue bautizado con su nombre.



## TENIENTE RODOLFO MARSH MARTÍN

En 1929, ingresa a la Escuela de Aviación. Durante la década de los años treinta del siglo pasado fue uno de los más destacados pioneros de la aviación chilena, contribuyendo con su profesionalismo a la proyección y conectividad del país hacia la región de Magallanes. Su obra permitió abrir los cielos australes, para el regocijo de todas aquellas esforzadas chilenas que hacían patria en esas lejanas y frías tierras de la patagonia. En 1937 lamentablemente cayó en cumplimiento del deber en las cercanías de la isla de Chiloé, al intentar rescatar a los pasajeros de un avión que en esos momentos hacía la ruta Puerto Montt - Punta Arenas. El aeropuerto de la Base Aérea Antártica Presidente Frei fue bautizado con su nombre.



## SUBTENIENTE JOHN WALL HOLLCOMB

Nació en noviembre de 1934 e ingresa a las Escuela de Aviación en 1953. Por sus excelentes calificaciones es comisionado para efectuar un curso de vuelo en Estados Unidos. El 1 de enero de 1955 recibe el título de piloto militar y un año más tarde su pioleta de piloto de guerra como Subteniente de la Fuerza Aérea de Chile. El accidente que le costó la vida ocurre el 3 de septiembre de 1957 en la Base Cerro Moreno de Antofagasta. Al caer la aeronave en que volaba, salva con heridas. Sin embargo, regresa al avión para rescatar al mecánico Cabo Domingo García Bustillo, pero al acercarse se produjo la explosión del combustible, muriendo ambos. Por su heroísmo, la calle principal de la Base Aérea Cerro Moreno tiene su nombre, así como la promoción de Oficiales del período 1974-1976.

# Aeronaves de un siglo



BLÉRIOT XI.- Fue empleado por el Capitán Ávalos para efectuar el primer vuelo militar en 1913. Su creador Louis Blériot lo utilizó para su proeza de cruzar el Canal de la Mancha en 1909.

SÁNCHEZ BESA.- Biplano construido por el chileno radicado en Francia, Luis Sánchez Besa, adquirido por la Escuela Aeroanutica en sus inicios. En uno de éstos, se perdió el Teniente Bello en 1914.



BRISTOL M-1C.- Monoplano inglés dotado con una ametralladora Vickers, en que el Teniente Godoy cruzó Los Andes en 1918. Otro similar pilotó el Teniente Cortínez para el cruce ida y vuelta en 1919.

JUNKERS R-42.- Bombardero trimotor alemán recibido en 1926. Fue empleado por Arturo Merino Benítez en los inicios de la ruta aérea a Magallanes.



DE HAVILLAND DH-60 CIRRUS MOTH.- Adquiridos por la Escuela Aeronáutica en 1928, fueron empleados también para la apertura de la Línea Aérea Postal. Estaban dotados con un motor de 80 hp., a diferencia del Gipsy Moth que llegó en 1919 con un motor de 100 hp.

CURTISS O1-FALCON.- Biplano de observación y bombardeo de origen estadounidense. Una treintena se construyeron a partir de 1931, en la fábrica que hubo en Los Cerrillos, hasta 1932. Estuvo operativo hasta 1940.



Consolidated PB5A/OA-10 Catalina .- Anfibio del Grupo de Aviación Nº 2 de Quintero desde 1943, vital para llevar ayuda a los pobladores de zonas aisladas e insulares. Fue la aeronave en que el Capitán Roberto Parragué hizo el viaje a Isla de Pascua en 1951.

DOUGLAS C-47 / DC-3.- En 1946 se reciben los primeros aviones de transporte C-47 y DC-3, que fueron asignados al Grupo de Transportes Nº 1, luego Grupo de Aviación Nº10. También fueron vitales en el Puente Aéreo de 1960, sirviendo hasta 1980.



DE HAVILLAND DH-115 VAMPIRE.- Con esta aeronave la FACH se incorpora a la era del Jet. El primer vuelo en Santiago se registró el 28 de abril de 1954.



BEECHCRAFT B-45 / T-34 MENTOR.- Estas unidades fueron recibidas para la Escuela de Aviación en 1954. Después de 33 años de ininterrumpido empleo como avión de instrucción, fue reemplazado por el T-35 Pillán, en 1987.

DOUGLAS B-26 INVADER.- Bombardero bimotor fabricado durante la Segunda Guerra Mundial. Llegó al Grupo de Aviación N° 8, de Antofagasta, en 1954. En 1958, varias escuadrillas de estos aviones fueron trasladados a Chabunco, en Punta Arenas.



SIKORSKY H-19 / S-55C Chickasaw.- Ingresó al inventario de la FACH en 1957, mostrando todas sus capacidades en las misiones de rescate y traslado de personas y cargas, especialmente para el terremoto de 1960.

LOCKHEED F-80 SHOOTING STAR.- Arribaron al Grupo de Aviación N° 7 en Los Cerrillos en febrero de 1957. Fueron las primeras aeronaves que integraron las primera Escuadrilla de Alta Acrobacia "Los Cóndores de Plata".



BELL UH-1H.- Los primeros ingresaron en 1966 como UH-1D. Fueron remotorizados y redesignados UH-1H al igual que los recibidos posteriormente.

DE HAVILLAND DHC-6 TWIN OTTER.- Adquiridos desde 1966. Sus capacidades les permiten operar en pistas reducidas de zonas aisladas y lejanas del territorio. También cumplen misiones en la Antártica desde 1980.



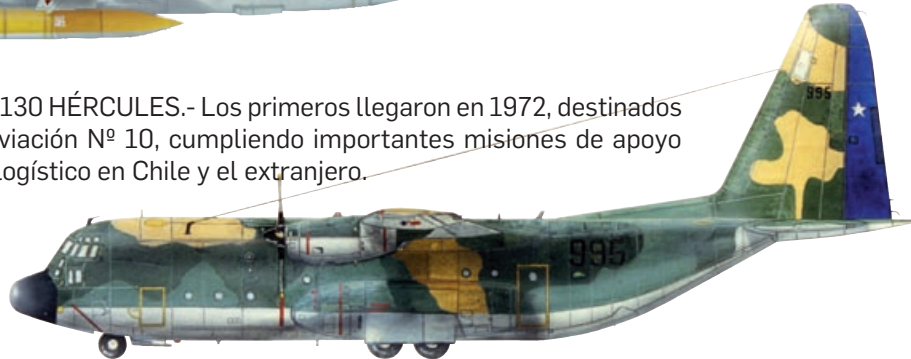
DOUGLAS DC-6B.- Fueron recepcionados en 1967 para el Grupo de Aviación N° 10. Con ellos los enlaces institucionales fueron extendidos a Estados Unidos, Isla de Pascua y otros países. Estuvieron operativos hasta 1981.





HAWKER HUNTER.- Recibido en 1967, por el Grupo de Aviación N° 7, para luego dotar los grupos N° 8 y 9.

LOCKHEED C-130 HÉRCULES.- Los primeros llegaron en 1972, destinados al Grupo de Aviación N° 10, cumpliendo importantes misiones de apoyo operacional y logístico en Chile y el extranjero.



CESSNA A-37 DRAGONFLY.- Fue recibido en el Grupo de Aviación N° 1 en 1975. Veterano en la guerra de Vietnam, también dotó los Grupos de Aviación N° 3 y N° 12. Sirviendo hasta 2009.



NORTHROP F-5E / TIGRE III.- Primer Caza Súperónico. Llegó en 1976 como dotación del Grupo de Aviación N° 7. Desde 2010, están en el Grupo de Aviación N° 12, en la Base Aérea de Chabunco.

DASSAULT MIRAGE PANTERA.- Fue recibido a partir de 1980, para el Grupo de Aviación N° 4. Tras 27 años, fueron retirados del servicio el 28 de diciembre de 2007.



CASA/ENAER A-36 HALCÓN.- De dotación de la Escuela Táctica del Grupo de Aviación N° 1 desde 1983 ha sido uno de los principales aviones de instrucción de los actuales pilotos de combate de la FACH. También dotó el Grupo de Aviación N° 3.

ENAER/PIPER T-35 PILLÁN.- Fabricado en Chile desde 1986 como avión de instrucción para la Escuela de Aviación. También ha sido vendido a diferentes países.



SIKORSKY S-70A / UH-60 BLACK HAWK.- Es incorporado en 1998. Posee grandes capacidades para operar en distintas condiciones por su gran autonomía y potencia de sus turbinas. El 28 de enero de 1999, aterriza en el Polo Sur.

BELL 412.- Fue recibido inicialmente por el Grupo de Aviación Nº 9 en el año 2000. Con la última partida de 2010, hoy se encuentra en todas las Brigadas Aéreas brindando apoyo en las misiones de ayuda humanitaria, rescate y enlace.



CESSNA CJ-1 CITATION.- Ingresó al inventario del Grupo de Aviación Nº 5 en 2001 para entrenar a los pilotos en el vuelo por instrumento a bordo de un birreactor. Por su velocidad ha sido útil en el traslado de órganos.

LOCKHEED MARTIN F-16 C/D/BLOCK 50.- Llegan desde los Estados Unidos en el 2006 para el Grupo de Aviación Nº 3 de Iquique. Es el más moderno cazabombardero del continente.



LOCKHEED MARTIN F-16 C/D/MLU FIGHTING FALCON.- Adquiridos a Holanda fueron recepcionados, también a partir de enero de 2006, para los Grupos Nº 7 y Nº 8 de Cerro Moreno.

BOEING 767.- Llega al Grupo de Aviación Nº 10, el 29 de agosto de 2009. Su gran autonomía le permite volar sin escalas hasta unos 11 mil kilómetros.



A-29 SÚPER TUCANO.- Fue recibido en la Escuela Táctica del Grupo de Aviación Nº 1 en 2009. Los pilotos que ya aprobaron el curso de vuelo por instrumento y que postulan al área de combate pueden hacer la instrucción en el A-29.



BOEING KC-135E STRATOTANKER.- Ingresó al inventario del Grupo de Aviación Nº 10 en febrero de 2010. Aparte de su rol de abastecedor de combustible en vuelo, posee una gran capacidad de carga.





TORRE  
EL BOSQUE



Ceremonia en El Bosque:

# 100 Años de la Aviación Militar Chilena y la Escuela de Aviación

El 7 de marzo, la Fuerza Aérea de Chile conmemoró ambos hitos aeronáuticos con una ceremonia encabezada por el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique, y el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Rojas Ávila.





**El Presidente Sebastián Piñera es condecorado con la “Gran Cruz del Centenario” por el General Rojas.**



**El General Rojas impone la medalla “Cruz del Centenario” al Ministro de Defensa Nacional.**



**Los Estandartes de la Escuela de Aviación, de la Brigada de Aviación del Ejército y de la Aviación Naval, también recibieron la medalla “Cruz del Centenario”.**

Un inédito despliegue material y humano que contempló la participación de más de 80 aeronaves y mil efectivos, marcó la emotiva y espectacular ceremonia con que la Fuerza Aérea de Chile conmemoró el centenario de dos de los hechos más significativos para la Institución: los cien años del primer vuelo militar chileno y la creación de la Escuela de Aviación.

El acto se llevó a efecto el jueves 7 de marzo en la Base Aérea El Bosque, lugar hasta donde llegaron cerca de mil personas, encabezadas por el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique, acompañado del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Rojas Ávila, además de autoridades civiles y militares, entre los que se contaron representantes de doce Fuerzas Aéreas extranjeras e invitados especiales.

Una ocasión en que el Presidente Piñera destacó el nivel profesional y tecnológico alcanzado por la Institución en estos cien años de historia aeronáutica militar, manifestando que la Fuerza Aérea siempre ha estado a la vanguardia y marcando rumbos. “Siento emoción y un legítimo orgullo por lo que ha sido nuestra aviación militar y nuestra Fuerza Aérea”, dijo, junto con resaltar el rol del General Rojas al mando de la Institución. “Le agradezco el saber transmitir esta tradición a la Fuerza Aérea”, señaló, junto con instarlo a “seguir volando alto, porque en un país como Chile, tan aislado del mundo por desiertos, montañas y océanos, la aviación ha sido un elemento de integración que nos ha permitido acercarnos a los países vecinos... nos ha permitido integrarnos mejor con el mundo”.

Posterior a los honores a las autoridades que asistieron al evento, se dio paso a uno de los momentos más emotivos de la jornada cuando una bandada de 20 aviones de instrucción T-35 Pillán sobrevoló la Base de

poniente a oriente formando el número 100 ante la expectación y aplausos de los asistentes.

Luego, el General Rojas se dirigió a los presentes destacando, entre otras cosas, el enorme avance que ha experimentado la aviación en Chile en el transcurso del último siglo. “Hoy podemos afirmar con total convicción y orgullo, que el sistema aeronáutico planteado por nuestros antecesores, es una palpable realidad, en su plena madurez, moderno e integrado, que contribuye a la defensa, conectividad y desarrollo de sus habitantes”, dijo. (Discurso completo en páginas 76 a 85)

Posteriormente, y como una manera de dejar un sello indeleble en aquellos que dentro de su ámbito de acción han sido un real y significativo aporte para la Aviación Militar chilena y la aeronáutica nacional, se llevó a efecto la imposición de la Condecoración “Centenario de la Aviación Militar Chilena y de la Escuela de Aviación” en las categorías “Gran Cruz del Centenario” y “Cruz del Centenario”.

Fue así como, de manos del General Rojas, recibió la condecoración “Gran Cruz del Centenario”, el Presidente Sebastián Piñera quien, a su vez, la impuso a los Estandartes de Combate de la Escuela de Aviación, Brigada de Aviación del Ejército de Chile y Aviación Naval de la Armada de Chile.

La condecoración “Cruz del Centenario”, en tanto, le fue impuesta al Ministro de Defensa, a los Comandantes en Jefe de las FF.AA., de Orden y Seguridad Pública del país, y a los Comandantes en Jefe de la Fuerza Aérea de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, España, Paraguay, Perú y Uruguay, presentes en la jornada.

A continuación, la losa de la Base se transformó en escenario de una inédita presentación, a cargo de 60 integrantes de la Banda Instrumental de la Institución. Al son de diversas



**Los Comandantes en Jefe del Ejército y la Armada, junto al General Director de Carabineros y el Director General de la PDI, una vez impuesta la presea “Cruz del Centenario”.**



**Jefes aéreos de ocho instituciones extranjeras presentes en la ceremonia también fueron condecorados.**



**Un momento emotivo se vivió cuando 20 aviones T-35 Pillán cruzaron la losa formando el número cien.**



*Un inédito Tatroo militar efectuó la Banda Instrumental de la FACH, en que se combinaron los talentos musicales con la marcialidad de sus integrantes.*



*El paso de los Estandartes de Combate de las Unidades de la Institución dieron inicio al desfile.*

piezas musicales como Aída, Un Puente sobre el Río Kwai, la marcha Radetzky, la Guerra de las Galaxias y el himno Camaradas, los músicos dieron vida a un atractivo Tatroo militar -término utilizado para llamar a la tropa a las barracas-, una particular forma de marchar coreográficamente y que en esta oportunidad incluyó la formación del N° 100.

El detalle nostálgico estuvo dado por la presencia de la réplica exacta del monoplaza Blériot XI, denominado

“Chile”, que pilotó el Capitán Manuel Ávalos Prados hace cien años en esta misma Base y que pudo ser apreciado por todos los asistentes. De esta manera, se dio inicio a un espectacular desfile aéreo y terrestre, con el paso de más de 80 aeronaves y mil efectivos.

Una bandada de Extra 300L, una escuadrilla de T-35 Pillán, aviones C-130, KC-135, helicópteros UH-1H, Bell 206 y Bell 412, A-29 Súper Tucano y tres bandadas de F-16 que rugieron frente al palco de honor formaron parte

de la presentación aérea, a la que se sumaron aeronaves pertenecientes al Ejército y Armada de Chile.

En la losa, efectivos de la FACH, Ejército, Armada y Carabineros de Chile, además de Cadetes de doce Fuerzas Aéreas extranjeras, entre las que se contaron Alemania, Argentina, Brasil, Ecuador, España, Estados Unidos, Italia, Perú, Reino Unido, Turquía y Uruguay, desfilaron con gallardía frente a las autoridades e invitados especiales.



*Una bandada de aviones A-29 Súper Tucano, del Grupo de Aviación N°1.*



*Tres bandadas de aviones F-16 rugieron frente al Palco Oficial.*



*Cadetes de doce fuerzas aéreas extranjeras participaron de la presentación terrestre.*



*Gallardos, los Cadetes de la Escuela de Aviación desfilaron frente a la Tribuna de Honor.*



*Impecable, la Unidad de Formación de la Escuela de Especialidades brindó su homenaje en este Centenario.*



*Una agrupación de Defensa Antiaérea es acompañada desde el aire por helicópteros de dotación del Grupo de Aviación Nº 9.*

General Jorge Rojas Ávila:

**“El ejemplo de  
nuestra inspira**



# Los pioneros es ción permanente”

**En su discurso, el Comandante en Jefe resaltó que el desafío planteado por los aviadores de los primeros tiempos ha sido debidamente desarrollado por las sucesivas generaciones, para hacer de nuestros cielos, caminos aéreos de progreso y comunicación.**

**E**n el centenario de la Aviación Militar, El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general del Aire Jorge Rojas Ávila rindió homenaje a quienes consolidaron el dominio de los cielos patrios y destacó las actuales capacidades de la institución para contribuir a las tareas de la Defensa, a la conectividad y el desarrollo de los chilenos.

A continuación se consigna su intervención ante las principales autoridades del país y representantes de distintos ámbitos del quehacer nacional e invitados del extranjero.

“Me ha correspondido el alto honor de estar comandando la Fuerza Aérea de Chile, en este año 2013, en el que se cumplen dos hitos trascendentes para la aeronáutica nacional y para el país: el Centenario de la Aviación Militar Chilena y el Centenario de la Escuela de Aviación.

Los aviadores del presente hemos querido conmemorar ambos hechos en esta solemne ceremonia, que se ve realizada por la presencia de

las más altas autoridades nacionales, de muy apreciados invitados extranjeros y nacionales, de representantes del mundo aeronáutico y de la gran familia aérea.

Les agradecemos profundamente a todos su amable presencia, y en forma muy especial, a S.E. el Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique, que nos hace el honor de presidir esta ceremonia; los saludamos con nuestro mayor aprecio y les damos nuestra más cordial bienvenida a esta histórica Base Aérea El Bosque, cuna de la aviación militar chilena.

## **Un siglo de alto vuelo para Chile**

Hace poco más de 100 años, el 11 de Febrero de 1913, se creó en este mismo lugar la Escuela de Aeronáutica Militar, con unas frágiles aeronaves, propias de los inicios de la aviación en el mundo. Hoy, ese mismo establecimiento, transformado en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, imparte instrucción de vuelo a sus cadetes en aviones T- 35 “PILLÁN” fabricados en Chile y exportados también a otros países.

Hace también 100 años, el 07 de marzo de 1913, en un día como



*El Capitán Manuel Ávalos se apronta a volar en el Blériot XI.*

hoy, el Capitán Manuel Ávalos Prado realizó en este aeródromo el primer vuelo de un avión militar chileno, pero las reducidas capacidades del avión le permitieron solamente sobrevolar el campo aéreo y sus alrededores. El pasado mes de Octubre, aviones de combate chilenos se trasladaron en vuelo directo y con reabastecimiento en el aire, desde Iquique hasta los Estados Unidos, a más de 6.000 kilómetros de distancia y cruzando el espacio aéreo de siete países.

Estos dos ejemplos, resumen lo que ha sido el desarrollo de la aviación militar en estos cien años, en cielos nacionales y extranjeros; una verdadera epopeya que representa las vivencias y los anhelos de miles de personas y de sus familias; la voluntad de autoridades visionarias que respaldaron a la aviación, y fundamentalmente, los esfuerzos y sacrificios de miles de aviadores que imbuidos de su ideal aéreo, quisieron enfrentar los desafíos, los peligros y la muerte.

Todos los integrantes de la Aviación Militar Chilena, ya sean de la Aviación del Ejército, de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea; merecen ser recordados con agradecimiento y respeto; y para ello, los aviadores del presente les rendimos hoy nuestro más sentido homenaje.

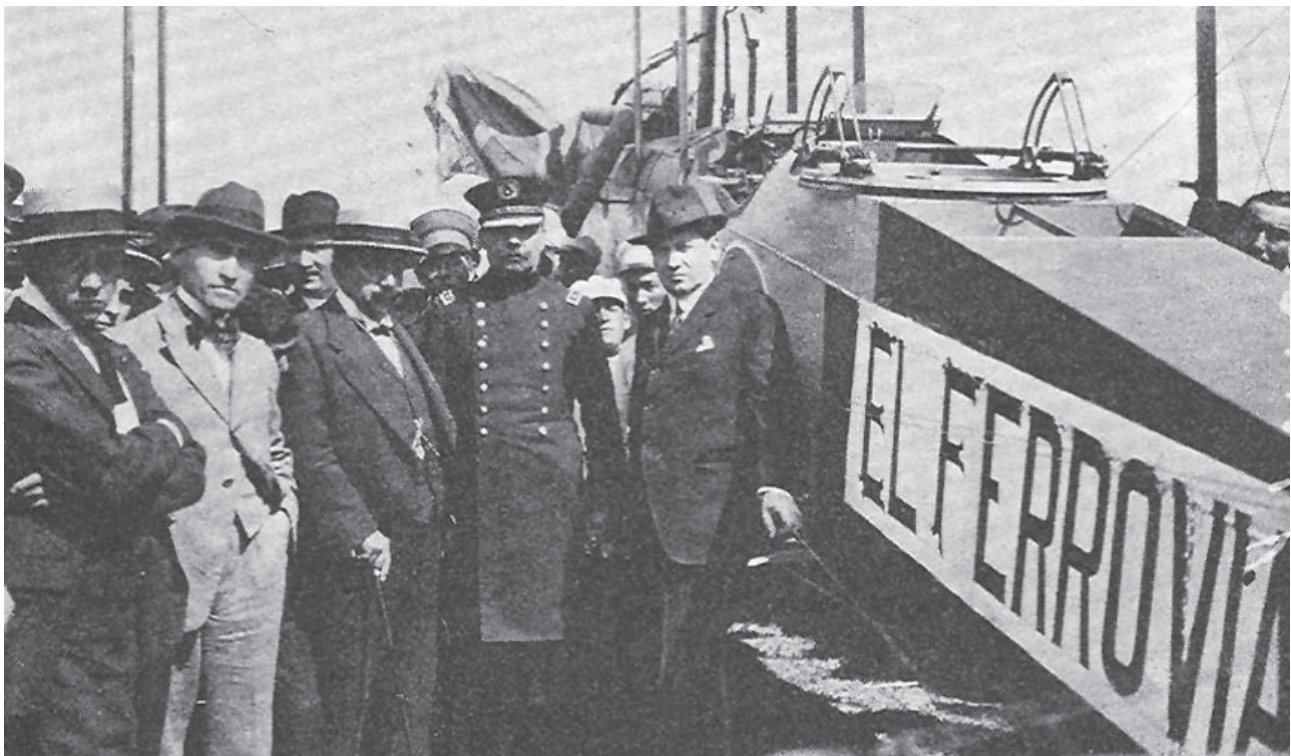
Quienes dieron origen a la aviación en el país, a comienzos del siglo pasado, intuyeron que en ella estaba la clave que la modernidad nos ofrecía, no solo para la conectividad interna de nuestro territorio, sino también para la de Chile con el resto del mundo. Sin embargo, aquella intuición chocaba con dos obstáculos formidables.

Uno de ellos era la inmensa barrera natural de la Cordillera de los Andes, todo un desafío a vencer para crear accesos al exterior, por la vía aérea. El otro obstáculo, era la insuficiente tecnología disponible, la misma que hacía parecer un sueño la idea de cruzar en vuelo el macizo andino.

Hitos como el cruce de la Cordillera de Los Andes en 1918 por el Teniente Dagoberto Godoy, el doble cruce de la misma, al año siguiente, por el Teniente Armando Cortínez, o el raid Santiago-Río de Janeiro del Capitán Diego Aracena en 1922, mostraron a los chilenos que nuestra geografía podía y debía tener una mejor y más eficaz conectividad, si se desarrollaba en plenitud a la aviación.

La sociedad, las autoridades, nuestros conciudadanos, asumieron este gran desafío y fue así como en estas diez décadas, se forjaron sucesivos caminos alados para la Patria, hasta llegar a conectar plenamente la tricontinentalidad de Chile, en sus dimensiones continental, antártica e insular pacífica y más aún, se abrieron los cielos del mundo para nuestros compatriotas.

Por eso, si hoy nuestra mirada se dirige hacia el pasado, es para agradecer el legado que recibimos generosamente de quienes nos precedieron en los cielos patrios.



**El Presidente Arturo Alessandri Palma (a la derecha) recibe el avión DH-9 "El Ferroviario", aeronave que el Capitán Diego Aracena usó para el raid a Brasil.**



No puede menos que admirarse la visión futurista y la convicción del Presidente Ramón Barros Luco y de sus asesores en 1913, quienes apostaron por el futuro de la aviación para Chile, cuando la población nacional recién alcanzaba los 3 millones y había en el país solamente 21 automóviles. No menos loable fue la predisposición del Ejército y luego de la Armada, para incorporar el medio aéreo a sus potenciales bélicos. Esto llevó pronto a una perspectiva más amplia, por cuanto además de la aviación militar, se consideró también el desarrollo de la aviación civil, de la comercial, de una industria aeronáutica propia y el fomento de una conciencia aérea en la población.

Esta concepción se materializó fundamentalmente entre 1926 y 1930, gracias al empuje, la tenacidad y la visión del Comodoro Arturo Merino Benítez, quien logró iniciar la aviación comercial con la creación de la Línea Aeropostal Santiago-Arica, reorganizó el Club Aéreo de Chile y estableció la primera fábrica militar de aviones, en Cerrillos, todo lo anterior, con una creciente acogida ciudadana hacia la aviación.

### **La Fuerza Aérea de los chilenos**

Los logros indicados abrieron el camino hacia un propósito mayor, la creación de un arma aérea independiente, como empezaba a ser realidad en otros países. Fue así como, el 21 de Marzo de 1930, el Gobierno determinó fusionar la Aviación del Ejército con la Aviación Naval, para concentrar en una sola Institución y bajo un solo mando, todo lo concerniente a la aeronáutica militar. Chile se inscribía así entre los cinco primeros países del mundo en contar con una Fuerza Aérea independiente.

De nuestros ancestros militares y navales recibimos no sólo sus dotaciones, aviones e instalaciones, sino también un valioso legado de experiencias, valores y tradiciones, que han facilitado siempre el entendimiento



*Evacuación aeromédica en Haití, donde la FACH ha desplegado, a la fecha, dieciocho dotaciones, desde 2004.*

y nuestra acción conjunta dentro de la Defensa Nacional.

La Fuerza Aérea asumió la continuación de este vuelo de progreso. Durante décadas, hemos cumplido millones de horas de vuelo, en el territorio continental, antártico e insular de la República, especialmente en aquellos lugares donde sólo el avión o el helicóptero pueden conectarlos con el corazón del país, enfrentando climas y geografías consideradas entre las más difíciles del mundo. En 1930, el Comodoro Merino Benítez planteó el gran desafío de utilizar “el camino de los cielos de Chile” para unir a los habitantes de sus lugares más extremos o lejanos, y lo hemos logrado plenamente, reforzando en ellos su sentido de pertenencia a nuestra Patria.

Nuestra actividad se ha proyectado también al extranjero, honrando los compromisos de la política exterior de Chile ante la comunidad mundial, especialmente en Operaciones de Paz de Naciones Unidas. Recientemente, con nuestra Unidad de Helicópteros, cumplimos 12.000 horas de vuelo como integrantes de la Misión de las Naciones Unidas para la Estabilización de Haití-MINUSTAH.

Mantenemos nuestro entrenamiento y alistamiento operacional, participando en diversos ejercicios, con Fuerzas Aéreas de avanzado nivel, practicando modalidades de coaliciones aéreas internacionales, que eventualmente pudieran ser empleadas en pro de la paz mundial.

Pero fundamentalmente, nuestra trayectoria representa las vivencias, el esfuerzo, los sueños y la historia de alrededor 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.

Hoy podemos afirmar con total convicción y orgullo, que el sistema aeronáutico planteado por nuestros antecesores, es una palpable realidad, en su plena madurez, moderno e integrado, que contribuye a la defensa, a la conectividad, y al desarrollo de sus habitantes.

Dentro de este sistema, la Fuerza Aérea ha sido siempre una Institución con un fuerte componente tecnológico, el cual asimila para sí, pero también lo desborda hacia la

comunidad nacional, en beneficio de su bienestar y progreso.

Una nueva estructura sistémica, generada en la década de los años ochenta y más adelante una visión política moderna del desarrollo y empleo conjunto de las Fuerzas Armadas, nacida en la década de los noventa, han llevado a que la Fuerza Aérea del presente tenga un rol disuasivo plenamente vigente y reforzado, como un importante pilar de la defensa nacional.

La incorporación de sistemas de armas de cuarta generación, de moderno material de transporte estratégico y de helicópteros, nos dan la capacidad de apoyar efectivamente la política exterior del Estado en situaciones de crisis, de empleo del Poder Militar, o a través de Operaciones de Paz de Naciones Unidas, cuando sea requerido.

Desde otra dimensión, también hemos aportado efectivamente a la integración de los chilenos, especial-

mente en zonas apartadas y hemos estado junto a ellos para socorrerlos ante desastres naturales o emergencias médicas.

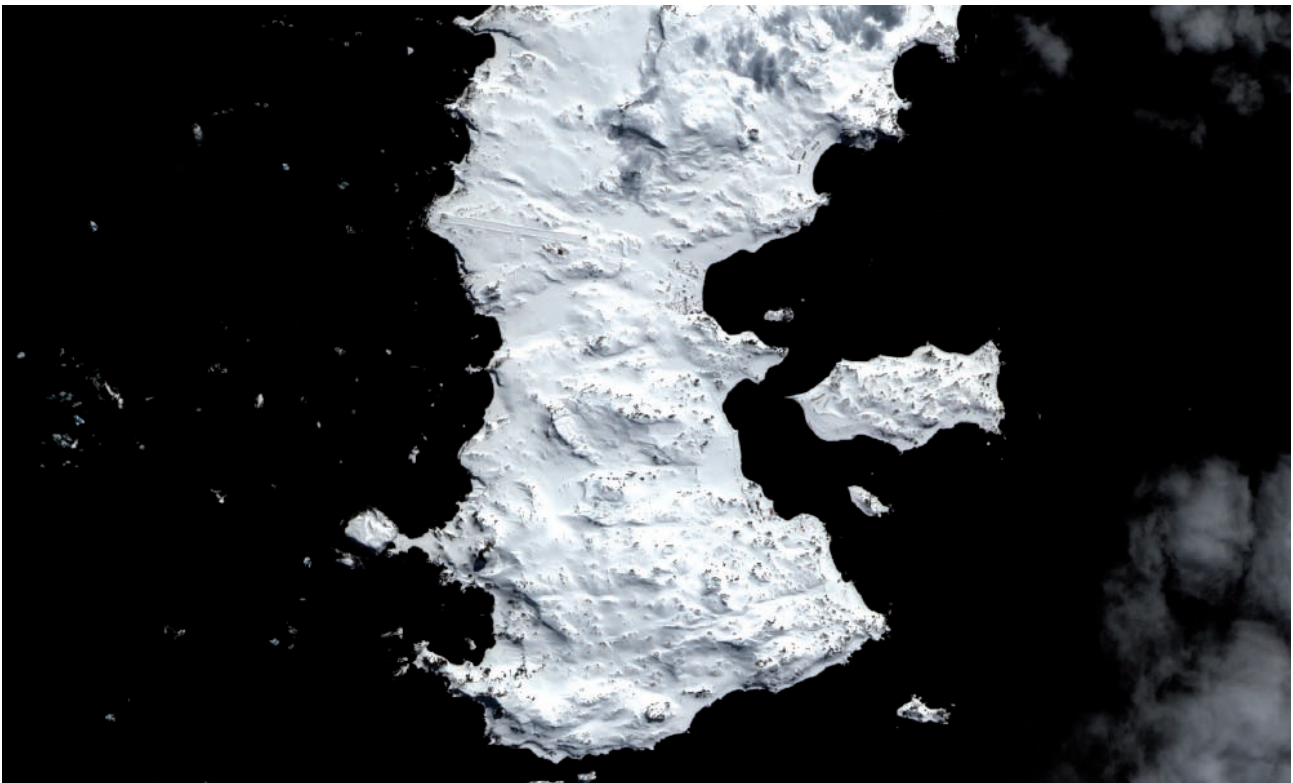
Las rutas que hemos abierto en los cielos nacionales, las hemos prolongado para proyectar al país más allá de sus fronteras terrestres, llegando a cualquier lugar del mundo donde lo dispongan nuestras autoridades y hemos llevado esta idea de conectividad aérea, hacia su prolongación natural, el espacio exterior, a través de nuestros proyectos satelitales de la serie FASAT, que comenzamos a poner en órbita a partir de los años 90.

El más reciente de ellos, el FASAT CHARLIE, en poco más de un año, operando a 600 kilómetros de altura, entrega imágenes de alta calidad que combinamos con capas fotográficas aéreas para abrir a la comunidad una plataforma de información precisa para proyectos y estudios, como también para apoyar

la formulación de políticas públicas sobre el territorio nacional.

No menos importante resulta actualmente, la actividad y el apoyo que tienen la aviación comercial, civil y deportiva, que impulsara tempranamente el Comodoro Merino Benítez. Al día de hoy se encuentran matriculadas más de 1.600 aeronaves civiles, las cuales comparten con las de naturaleza militar una red aeroportuaria de 347 aeródromos y 127 helipuertos, distribuidos entre Arica y la Antártica y los territorios insulares. En ellas se realizan anualmente más de medio millón de operaciones aéreas. Para graficar lo que esto significa, recordemos que en los inicios de la aviación comercial chilena, en 1930, se transportaban 5.200 pasajeros anuales; hoy son más de 15 millones y se mueven por aire, cerca de 320 mil toneladas de carga.

Esta red cuenta con modernas ayudas a la navegación y servicios



*Imagen de la Isla Rey Jorge, en la Antártica, captada por el satélite FASat-Charlie.*

## Espacio Aéreo Controlado



meteorológicos apoyados por redes satelitales, con un 100% de cobertura radárica, cuya información fluye interconectada y en tiempo real a lo largo de todo el territorio. Este sistema es operado por personal altamente calificado y entrenado, cuyos estándares y niveles de exigencia nos convierten en uno de los países más seguros para el vuelo a nivel regional y mundial.

Esta afirmación está avalada por el hecho de que la FAA- la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, considera desde 1991

a nuestro país en Categoría Uno en términos de seguridad operacional, lo que significa que los aviones de Chile pueden acceder y operar libremente en el espacio aéreo estadounidense, lo que es de primordial importancia para las empresas aéreas que realizan el transporte entre ambos países, tanto de pasajeros como de carga.

Por otra parte, Chile se encuentra catalogado desde 1997 entre los diez mejores países del mundo, de acuerdo a las auditorías de seguridad operacional que realiza la Organización

de Aeronavegación Civil Internacional – O.A.C.I. A través de esta misma organización se le ha entregado a nuestro país la responsabilidad del control y ayuda a la aeronavegación en un espacio aéreo controlado, que se superpone sobre una superficie de 31,9 millones de kilómetros cuadrados, siendo una de los mayores del planeta.

Los límites Oeste y Sur de este Espacio Aéreo Controlado por Chile tienen una especial importancia.

Hacia el Oeste, más allá de 5.000 kilómetros en el Océano Pacífico, nuestro Espacio limita con aquellos asignados a la responsabilidad de Tahití y de Nueva Zelanda, conformando el acceso natural aéreo de Chile hacia la Región de Asia/ Pacífico. Hacia el Sur, nuestro Espacio Aéreo Controlado se prolonga hasta el mismo Polo. Esta es una de las razones por las cuales la Fuerza Aérea ha mantenido desde la década de los 80 una constante penetración hacia la profundidad del territorio antártico, estableciendo sub-bases y llegando en varias oportunidades a la zona polar.

El control y apoyo a la aeronavegación que se realiza sobre estos 31.9 millones de kilómetros cuadrados, es una responsabilidad compartida entre la Fuerza Aérea y la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de un trabajo integrado de alta exigencia, que requiere una acabada preparación profesional y un entrenamiento constante, para enfrentar grandes volúmenes de tráfico con precisión y oportunidad, velando por las miles de vidas humanas a bordo de las aeronaves.

De allí entonces que, en lo que se refiere al control del Espacio Aéreo, la Fuerza Aérea y la Dirección General de Aeronáutica Civil constituyen en la práctica dos partes de un mismo todo, afiatado y eficaz, que labora en equipo para otorgar confianza y seguridad a los operadores y a sus pasajeros.

Puede concluirse entonces, que el desafío planteado por las autori-

dades y los aviadores de los primeros tiempos, ha sido debidamente recogido y desarrollado por las sucesivas generaciones, para hacer de nuestros cielos verdaderos caminos aéreos de progreso y comunicación.

El desarrollo aeronáutico nacional no solo se expresa en las actividades de vuelo, sino también en otras expresiones que lo proyectan hacia la comunidad, como han sido la creación de la Empresa Nacional de Aeronáutica-ENAER; la realización periódica de la Feria Internacional del Aire y del Espacio-FIDAE y el complejo trabajo que realiza el Servicio Aerofotogramétrico-SAF.

La aviación llega también hacia los ciudadanos en las presentaciones de nuestras Escuadrillas de Alta Acrobacia "HALCONES" y de Paracaidistas "BOINAS AZULES"; en las embajadas

culturales de nuestra Banda Sinfónica a lo largo del país y, especialmente, en el estrecho contacto con nuestros compatriotas durante los operativos aeromédicos que realizamos a lo largo del territorio.

Los antecedentes indicados avalan la enorme importancia que tiene para Chile su espacio aéreo, como recurso inagotable de crecimiento y de proyección, entendiéndolo como un bien nacional de uso público y un instrumento abierto al progreso nacional.

Para mantener y potenciar su desarrollo, es necesario poner énfasis en factores específicos, como son las tecnologías, los costos, la inversión en infraestructura aeroportuaria, las relaciones económicas entre el sector público y el sector privado, y sobre todo, en la naturaleza mixta de una

red aeronáutica civil/militar, que garantiza no sólo el desarrollo económico, sino que también la estabilidad y la seguridad de su tráfico aéreo.

## Nuestra Profesión

De acuerdo a las actividades que he mencionado, se podrá apreciar que hemos sostenido el ritmo de nuestro quehacer y que mantenemos el alistamiento operacional que nuestra misión nos demanda. Lo hemos hecho porque tenemos la convicción como aviadores, que nuestra profesión es de servicio público. Servir a nuestra Patria, ayudando a mantener una seguridad nacional, a producir una estabilidad que permita a la ciudadanía trabajar y desarrollarse en paz, viene a ser, en último término, la manifestación más concreta y valiosa de nuestra Responsabilidad Social institucional.



*Los Boinas Azules en una de sus presentaciones en el litoral central.*



*Estandartes de Combate de la Fuerza Aérea de Chile desfilan en la Parada Militar.*

La profesión de aviador militar, es una actividad seria, delicada y difícil, que necesita de todas nuestras energías y dedicación. Esto se ha hecho más acuciante en la medida que hemos incorporado tecnologías más complejas. Por ende, la Fuerza Aérea está en la búsqueda permanente de modalidades y contenidos, para crear mejores profesionales y darles la mayor capacitación que requieran para el cumplimiento de sus deberes, sin descuidar su formación de soldados.

Nuestra meta permanente es disponer de una dotación profesional, que funcione como un equipo disciplinado y coordinado. Es fundamental que esta dotación esté cimentada sobre los valores y virtudes del aviador, porque ellos son el pilar y fortaleza

de los hombres y mujeres que han elegido servir a la Patria a través de la Fuerza Aérea de Chile.

Por esta razón debe tener un conjunto de valores y virtudes encarnadas en su persona y debe transmitirlos con su propio ejemplo a los demás, en forma especial, a sus subordinados. Este deber moral es especialmente exigible en el caso de los Oficiales. Un Oficial, junto con asignarle su deber, se le entrega valioso capital humano y recursos materiales de alto costo.

La delicada labor de fijar en forma indeleble este conjunto valórico en los Oficiales, es la responsabilidad primordial de la Escuela de Aviación. Continuada de la primera Escuela de Aeronáutica Militar, que se creara

en 1913, ha sido durante sus cien años de vida un verdadero crisol de virtudes que impregnan y distinguen a quienes han pasado por sus centenarias aulas.

A partir de 1942 se iniciaron en ella los cursos de Cadetes de Aviación, condición en la que más de 10.000 jóvenes chilenos han integrado sus filas, algunos continuando la carrera y otros buscando nuevos horizontes en la vida civil. Desde entonces, nuestra Alma Mater ha entregado 84 promociones de Oficiales a la Fuerza Aérea, que la han servido con dedicación, justicia, fortaleza y prudencia, honrando el lema de la Escuela: "COMPOS SUI", Dueño de Sí mismo, y haciendo patente la formación que recibieron, inspirada en los valores básicos de la Institución:

Honor, Lealtad, Cumplimiento del Deber y Excelencia en el Servicio.

Representando el sentir de todos mis camaradas y de todos aquellos que tuvimos la honra de vestir el uniforme de Cadete de Aviación, presento mi saludo más afectuoso a la Escuela de Aviación al cumplir sus 100 años de existencia y formulo sinceros votos porque continúe siempre su vuelo exitoso “con la vista clavada en los cielos”, como dice su himno, rumbo a la superación.

### Condecoraciones

Cumplidos los cien años de estos dos hechos que hoy conmemoramos, hemos querido dejar un sello indeleble de ellos, a través de la Condecoración “CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR CHILENA Y DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN” que se entregará por única vez, con este motivo.

La hemos establecido para expresar un reconocimiento material y permanente, hacia aquellas personalidades que dentro de su ámbito de acción, hayan efectuado un aporte significativo a la Aviación Militar Chilena y a la aeronáutica nacional.

A través de esta presea, los aviadores queremos hacer presente nuestro reconocimiento hacia quienes han vibrado con nuestros logros y nos han ayudado a obtenerlos, estando cerca nuestro con su amistad y apoyo. Es también una forma propicia para reforzar los lazos con todos quienes tienen un lugar especial en nuestros afectos y para demostrarles nuestra consideración y aprecio de una forma especial y tangible.

Tendremos el honor de imponerla, en primer término, en la persona de Su Excelencia el Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique, en quien hemos encontrado siempre una gran comprensión, empatía y apoyo irrestricto con los diversos temas relativos a la Institución y a la actividad aérea, en sus diversas

manifestaciones. Sabemos su interés por nuestra actividad, lo hemos percibido cuando ha volado en nuestras aeronaves a lo largo del territorio, lo hemos apreciado en su contacto llano y directo con nuestras tripulaciones, avalado por su experiencia como piloto y por todo ello, agradecemos profundamente su confianza y soporte.

Esta Condecoración será impresa hoy también al Estandarte de la Escuela de Aviación. Este establecimiento, que ha sido durante un siglo un verdadero crisol generoso de aviadores para Chile, lo sigue siendo para hombres y mujeres como estos Cadetes aquí presentes, que buscan en ella alas para la vida y un propósito para sus existencias, a través de la desafiante carrera de Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Entregaremos también esta Condecoración al Sr. Ministro de Defensa Nacional, don Rodrigo Hinzpeter Kirberg, quien dentro de sus altas funciones, ha tenido una gran preocupación, permanente respaldo y total colaboración respecto del quehacer institucional, su equipamiento y su nivel de alistamiento operacional, dentro de la perspectiva conjunta, que caracteriza la moderna arquitectura de la defensa nacional.

Impondremos esta condecoración a los Sres. Comandantes en Jefe del Ejército y de la Armada, como también al Sr. General Director de Carabineros y al Sr. Director General de Investigaciones, como una forma de renovarles nuestro reconocimiento por su permanente amistad hacia la Fuerza Aérea, reflejada en la confianza, apertura y amplio espíritu de colaboración con que interactuamos día a día y lo hemos hecho a lo largo de nuestra historia.

Queremos rendir también el más sincero y agradecido homenaje a nuestros ancestros, la Aviación del Ejército y la Aviación Naval, que en 1930 se fundieron en un abrazo noble y generoso para darle a Chile el arma

aérea que los tiempos señalaban y que el país requería. Hemos invitado especialmente a ambas, para que estén representadas por una sección con su Estandarte de Combate, al cual prenderemos esta Condecoración, como muestra permanente de reconocimiento, agradecimiento, respeto y hermandad aérea.

Con especial fraternidad y camaradería aérea, impondremos esta Condecoración a los Sres. Comandantes Aéreos titulares de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, España, Paraguay, Perú y Uruguay, que han concurrido a Chile con un mensaje de confraternidad, permanente apoyo y buen entendimiento, que apreciamos en toda su valía y que agradecemos profundamente. Igualmente, se han hecho merecedores a esta Condecoración los Sres. Jefes Aéreos titulares de Alemania, Ecuador, Estados Unidos, Francia, Italia, Reino Unido y Turquía, representados aquí por sus delegaciones, y la cual les será entregada oportunamente en nuestras Embajadas en sus respectivos países.

Hago propicio este momento para saludar particularmente y destacar, la presencia de las delegaciones de las Escuelas Militar y Naval de Chile y de las Escuelas Matrices aéreas de países amigos, que han concurrido a manifestar su adhesión y homenaje con motivo del Centenario de la Aviación Militar y de la Escuela de Aviación.

### Conclusión

Quiero finalizar mis palabras recordando, especialmente a estas jóvenes generaciones formadas frente a nosotros, que el progreso de la aeronáutica ha sido y sigue siendo incontenible, y así lo hemos visto en estos cien años, por lo que debemos estar siempre preparados para los avances que vienen. Pero no debemos olvidar por ello, a quienes hicieron posible este progreso, a los miles de hombres y mujeres que en cada época



**Los F-5 Tigre III vuelan en los cielos de Magallanes.**

entregaron su aporte personal y a veces sus vidas, por cumplir con su deber y por hacer cada vez más grande a su Patria.

Todos ellos, enfrentaron duros desafíos, algunos materiales, otros de incompreensión, pero todos exigieron lo mejor de sí mismos para potenciar sus fortalezas, suplir sus carencias y cumplir a todo trance con su deber. No fue fácil, especialmente al principio, en un difícil territorio como el nuestro, pero lucharon contra el desierto o las heladas planicies australes, vencieron el calor agobiante o el intenso frío, sostenidos por la convicción de estar forjando nuevos rumbos de progreso para Chile.

Desde aquellos biplanos, con sus cabinas abiertas a las inclemencias del tiempo, hemos llegado a los actuales aviones supersónicos, de

sofisticada tecnología. Por lo mismo, debemos recordar con un gran respeto y agradecimiento los nombres de aquellos intrépidos pioneros y a quienes les siguieron, porque ellos plantaron las bases sobre las cuales se yergue esta Fuerza Aérea del siglo XXI, moderna y altamente tecnologizada, pero igualmente aguerrida y pujante, como nuestros precursores.

Sus logros son un ejemplo de vida, que merece todo nuestro agradecimiento y que nos debe servir de inspiración para superarnos cada vez más.

En este día tan especial para la Aviación Militar de Chile y para la Escuela de Aviación, exhorto a mis camaradas de la Fuerza Aérea, hombres y mujeres, jóvenes chilenos, para que unamos nuestras voluntades y redoblemos nuestros esfuerzos para

seguir siendo un aporte para Chile y para todos nuestros compatriotas. Junto con agradecer profundamente su trabajo esforzado día a día en nuestras Bases y Unidades, los insto a que sigamos entregando toda nuestra capacidad intelectual y profesional, y nuestro ejemplo personal, para mantener esta Fuerza Aérea sólida, cohesionada, moderna y eficiente, como nuestros conciudadanos esperan de nosotros.

Continuemos afianzando los caminos aéreos de la Patria, porque es ella la que explica nuestro pasado y no concebimos el porvenir sin estar a su pleno y total servicio.

Volemos siempre más rápido, más alto, más lejos, porque allá está el futuro y debemos conquistarlo”.

Muchas gracias.

# Celebraciones de

Durante el mes de marzo, todas las Unidades de la Fuerza Aérea desplegadas a lo largo del país, conmemoraron el centenario con diversas actividades realizadas en conjunto con la ciudadanía.



*La jornada de Puertas Abiertas realizada en la Base Aérea Pudahuel congregó a miles de personas que disfrutaron de una completa muestra estática y espectaculares exhibiciones aéreas de aeronaves institucionales.*



*La 1ª Brigada Aérea efectuó una exitosa segunda versión de la Expo FACH, en la Zofri S.A en Iquique, donde la comunidad nortina pudo conocer más sobre el quehacer institucional en la zona.*



*Con éxito se desarrolló la muestra organizada por Personal de la Vª Brigada Aérea en el Mall Plaza de Antofagasta. Aeronaves y equipamiento de defensa fueron algunas de las atracciones presentes.*



*Una muestra realizada en el Mall Espacio Urbano y en el Zona Austral de Punta Arenas también fue punto de encuentro entre la Fuerza Aérea y la comunidad magallánica.*



*Más de dos mil personas se interiorizaron del quehacer de la FACH en la Región de Los Lagos, gracias a una muestra estática realizada por Personal de la IIIª Brigada Aérea en el Mall Paseo Costanera de Puerto Montt.*



*La costanera del Estrecho de Magallanes fue el escenario escogido por la IVª Brigada Aérea para presentar su material aéreo a la población.*



# norte a sur

Niños de todo el país tuvieron la posibilidad de compartir con personal institucional que los visitó en diversos establecimientos, oportunidad en que los aviadores les dieron a conocer las diversas labores que la Fuerza Aérea realiza a lo largo del país.



*La Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" y de Paracaidismo "Boinas Azules" visitaron a los niños del Hospital Luis Calvo Mackenna.*



*Más de 600 niños de entidades como la Teletón o Coaniquem fueron invitados a conocer el Museo Nacional del Aire y del Espacio.*



*El Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales "Escuela Táctica" visitó el hogar "Pequeño Cottolengo". Juegos, entrega de golosinas y trabajos de restauración marcaron la jornada.*



*Personal de la Iª Brigada Aérea entregó regalos y compartió con los niños que son atendidos en la Unidad de Pediatría del Hospital Regional de Iquique.*



*La Unidad de Pediatría del Hospital Base de Puerto Montt recibió la visita de pilotos de la IIIª Brigada Aérea. La actividad también se desarrolló en el Instituto Teletón de la capital porteña.*



*Muy agradecidos se mostraron los niños que se atienden en el Hospital de Antofagasta tras la visita de Personal de la Vª Brigada Aérea que, además de compartir con ellos, les hicieron entrega de entretenidos regalos.*



*Tripulaciones de los Grupos de Aviación Nº 6 y 12 de la IVª Brigada Aérea visitaron a los niños del Hospital Clínico de Magallanes.*

Eventos culturales, además de actos cívicos y simbólicos también marcaron estos homenajes que quedaron plasmados en la memoria de quienes forman parte de la Institución y en todos los chilenos.

*El 13 de marzo, el Senado hizo un alto en sus quehaceres para homenajear a la FACH con una solemne ceremonia encabezada por el entonces Presidente de la Cámara Alta, Camilo Escalona Medina.*



*“Aviación Militar: 100 años de seguridad y progreso para Chile” se denominó la conferencia dictada por el General Rojas y que congregó a invitados del ámbito civil, militar y aeronáutico.*



*Durante un siglo, la Cápsula del Tiempo de la Escuela de Aviación cobijará elementos y símbolos propios de los Cadetes que actualmente componen el Plantel.*

*El Teatro Municipal de Santiago fue escenario de un Concierto de Gala de la Banda Sinfónica de la FACH. El Comandante en Jefe y su esposa fueron los anfitriones de la jornada que tuvo entre los asistentes al Ministro de Defensa Nacional.*



**El deporte también formó parte de la celebración. Corridas atléticas que congregaron a deportistas y aficionados de todo el país, además de clásicos hípicos realizados en los principales recintos capitalinos, marcaron la jornada.**



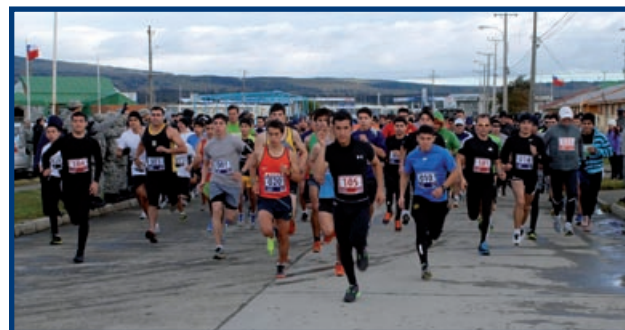
*El frontis de la Universidad Arturo Prat fue el punto de llegada para el evento deportivo que reunió en Iquique a más de mil competidores de todas las edades, quienes destacaron en varias categorías.*



*Más de tres mil personas llegaron hasta la Plaza de Puerto Montt para participar de la Iª Corrida y Cicletada Familiar "Fuerza Aérea de Chile", organizada por la IIIª Brigada Aérea.*



*El jinete David Sánchez y su caballo "Get The Color", propiedad de Abraham Pichara, resultaron ganadores del "Clásico Fuerza Aérea de Chile" del Hipódromo Chile. El Jefe de la División de Bienestar Social, General de Brigada Aérea (A) Jorge Gebauer Bittner, entregó el premio de la Institución.*



*Hasta el gimnasio institucional de Bahía Catalina llegaron cerca de 300 competidores para participar en las pruebas de 5 y 10 kilómetros, que se desarrollaron por la costanera del Estrecho de Magallanes.*



*El tradicional "Clásico Fuerza Aérea de Chile" realizado en el Club Hípico de Santiago tuvo como ganador al caballo "Tigrito" y su jinete, Héctor Isaac Berrío. La delegación de Oficiales fue encabezada por el Jefe de la División de Recursos Humanos, General de Brigada (A) Víctor Villalobos Collao.*

**Orgullosa y agradecida, la Fuerza Aérea recibió los saludos protocolares de autoridades nacionales y extranjeras que viajaron al país exclusivamente para participar de la conmemoración.**



*El General Rojas recibe el saludo del Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General Normando Costantino.*



*En representación de la Fuerza Aérea Turca, asistió el General de Brigada Aérea Fatih Sert.*



*El Coronel Luca Massimi entregó los saludos en representación de la Fuerza Aérea de Italia.*



*El Comandante General de la Fuerza Aérea Peruana, General del Aire Jaime Figueroa Olivo, durante su visita al General Rojas.*



*El Jefe del Estado Mayor de la Real Fuerza Aérea de Canadá, Teniente General Yvan Blondin, durante su saludo al General Rojas.*



*También presentó sus saludos a la Institución, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Uruguay, General del Aire (AV) Washington Martínez Angelucci.*



*El Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire de España, General del Aire Francisco Javier García Arnaiz, también se hizo presente en la Comandancia en Jefe.*



*El Director de Relaciones Internacionales, Comodoro (DA) René Jorquera Escobar, recibió los saludos del representante de la Real Fuerza Aérea Británica (RAF), Coronel Greg B T Hammond.*



*El Jefe de Estado Mayor General, General de Aviación Jorge Robles Mella, recibió los saludos del representante de la Fuerza Aérea Alemana, General de Brigada Aérea Bernhard Schlaak.*



*General Rojas recibe los saludos protocolares del Comandante de la Fuerza Aérea de Paraguay, General de División Luis Noceda Riveros.*

**DTS**® MANTENIMIENTO Y SOPORTE SISTEMAS DE DEFENSA

Para el centenario de la Aviación Militar en Chile, **DTS** ha incorporado dos nuevas capacidades: **Mantenimiento de Sistemas Optrónicos** y **Desarrollo de Bancos de Prueba**

**Área de Optrónica:**

- Visión Nocturna
- Telemetría Láser
- Cámaras Termales

**Diseño de Banco de Pruebas:**

- Bancos Virtuales
- Simulación en Tiempo Real
- Portabilidad

Rosas 1444, Santiago de Chile - Fono: (562) 3971052 • Fax: (562) 3971205 - info@dts.cl • www.dts.cl

**CKSA**  
EQUIPAMIENTOS AERONÁUTICOS

**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 : 27373735 - 27356392**

**CKSA@CKSA.CL**

**WWW.CKSA.CL**

# Saluda a la Fuerza Aérea de Chile con motivo de su 83° Aniversario Institucional



1930-2013:

# 83 años de La FACh

Tras los actos del centenario, el 21 de marzo, la Base Aérea El Bosque fue escenario de la ceremonia conmemorativa del aniversario institucional, presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Jorge Rojas Ávila.







A las 11.00 horas del jueves 21 de marzo se dio inicio a la ceremonia con que la Fuerza Aérea conmemoró 83 años de vida.

La cita fue en la Base Aérea El Bosque, lugar hasta donde llegó el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Rojas Ávila, acompañado del Alto Mando Institucional, Oficiales, Suboficiales, personalidades aeronáuticas e invitados especiales.

“Quiero dirigirme en forma muy especial a los hombres y mujeres que conforman nuestra dotación para reiterarles en este aniversario mi más profundo agradecimiento por su trabajo y compromiso con la Institución”, comenzó diciendo el General Rojas, junto con destacar que gracias a su apoyo se han podido concretar las directrices que la Institución se ha planteado para mantener el alistamiento

operacional de acuerdo a su misión y lo que el país espera de ella.

Indicó que el éxito también depende de los desempeños diarios y los valores, señalando con orgullo que “lo hemos logrado, buscando siempre la excelencia y trabajando bien en lo que nos corresponde, aprendiendo de los errores que podemos tener como seres humanos, persistiendo en el cumplimiento del deber y siendo siempre leal con nuestra misión, con nuestra Fuerza Aérea y con nuestros camaradas. Esa es la forma correcta de honrar nuestro compromiso con la Patria”.

Posteriormente, se hizo entrega de la condecoración “Diego Aracena Aguilar” a quienes destacaron por sus capacidades en las más diversas áreas, siendo distinguidos el Comandante de Grupo (BA) Samuel Mujica, el Cabo 2° Cristián Sepúlveda y la Personal a Contrata Ximena Cid.

También se impuso la condecoración “Centenario de la Aviación Militar y Escuela de Aviación” en la categoría “Gran Cruz del Centenario” a los Estandartes de Combate de las Escuelas Matrices y Unidades de la Fuerza Aérea de Chile y, en la categoría “Cruz del Centenario”, a los Oficiales Generales de Aviación, Generales de Brigada Aérea, ex Comandantes en Jefe y al actual Director y ex Directores de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.

A los sonos de la marcha “Gloria a los Héroes”, la Banda de Guerra Instrumental de la Escuela de Aviación inició su presentación, la que fue acompañada desde el cielo por el paso de una escuadrilla de aviones de instrucción T-35 Pillán.

Luego desfilaron frente a la Tribuna Oficial, el Block de Estandartes de las Unidades Tácticas de la Institución, seguido de la Escuela de Aviación.





*Imposición de la Condecoración "Diego Aracena Aguilar".*



*El General del Aire Fernando Matthei Aubel junto al General Rojas durante la imposición de la condecoración "Cruz del Centenario" a los ex Comandantes en Jefe.*



*Oficiales Generales de Brigada Aérea reciben la condecoración "Cruz del Centenario".*

Lo mismo hizo la Banda de la Escuela de Especialidades que, a los sones de la marcha "Viejos Camaradas", dio paso a la presentación de dicho plantel formador del futuro Personal del Cuadro Permanente.

Desde el sur aproximó una bandada de aviones Súper Tucano del Grupo de Aviación N° 1, seguido por una bandada de aviones F-16 del Grupo de Aviación N° 8.

Frente a la Tribuna Oficial desfiló el Destacamento de 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. A continuación, una aeronave EB-707 de Alerta Temprana escoltada por dos aviones F-16 sobrevoló la Base.

El Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales "Escuela Táctica" se presentó con una Compañía de Misileros Antiaéreos y Comandos de Aviación. Desde el aire lo hizo un avión KC-135, escoltado por dos aeronaves F-16; una bandada de aviones Hércules C-130 y una Escuadrilla de Helicópteros del Grupo de Aviación N° 9, compuesta por material aéreo UH-1H, Bell-206 y Bell 412, que sellaron la conmemoración de este nuevo aniversario institucional.



*El Estandarte de Combate de la Escuela de Especialidades luce la condecoración "Gran Cruz del Centenario".*



*Oficiales Generales de Aviación recién condecorados.*



*El Destacamento Unidades es acompañado desde el aire por un KC-135, escoltado por dos aviones F-16.*



*La Escuela de Aviación rinde honores frente a la tribuna oficial.*



*Cerró la presentación una compañía de Comandos de Aviación y una escuadrilla de helicópteros del Grupo de Aviación N° 9.*

# 83° Aniversario



*Con una ceremonia militar realizada en la Avenida Prat de la ciudad de Iquique, la 1ª Brigada Aérea conmemoró los 83 años de vida de la Institución. Discursos, condecoraciones, un desfile terrestre y aéreo, además del Juramento a la Bandera donde los Soldados Conscriptos prometieron dar la vida por la Patria si fuese necesario, capturaron la atención y aplausos del público asistente.*

*La Base Aérea Cerro Moreno fue el escenario donde la Vª Brigada Aérea conmemoró este nuevo aniversario institucional. En la ocasión, su Comandante en Jefe, General de Brigada Aérea (A) Álvaro Aguirre Warden, se dirigió a los presentes destacando estar siempre disponibles en caso de ser requeridos ante catástrofes y tareas de auxilio a los compatriotas.*



*Dos contingentes de Soldados Conscriptos que realizan su Servicio Militar en El Tepual, además de un contingente de Reservistas de la IIIª Brigada Aérea y el paso de aeronaves DHC-6 Twin Otter y CJ-1 Citation formaron parte del desfile terrestre y aéreo con que la Brigada conmemoró este nuevo aniversario. La cita fue en la Plaza de Armas de la ciudad de Puerto Montt, lugar hasta donde llegaron autoridades civiles y militares, además de público que se congregó desde temprano en el lugar.*

# en Brigadas



*La IVª Brigada Aérea celebró el 83º Aniversario Institucional con un desfile aéreo y terrestre efectuado en la Plaza de Armas de Punta Arenas. En la conmemoración participaron integrantes de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad, además de aviones F-5 Tigre III de dotación del Grupo de Aviación Nº 12, aviones Twin Otter y helicópteros Bell-412 de dotación del Grupo de Aviación Nº 6. La Brigada también se presentó en Puerto Natales con medios aéreos y terrestres.*

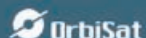


*Con una ceremonia realizada en Bahía Paraíso, el personal de la Base Antártica Presidente Gabriel González Videla conmemoró este aniversario. En la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, en tanto, se conmemoró junto a los Jefes de Bases nacionales y extranjeras, Gobernación Marítima, invitados y las familias que habitan en Villa las Estrellas.*



Nuestra área de actuación es extensa.  
Nuestras soluciones, a medida.

Con una presencia creciente en el mercado global, la Embraer Defensa & Seguridad es una empresa que cuenta con alianzas estratégicas para desarrollar soluciones integradas de defensa y seguridad. Nuestra tecnología personalizada permite una actuación eficiente en tierra, mar y aire. Al fin de cuentas, proteger personas, territorios y patrimonios es nuestra misión.





Obtén hasta

# 25%<sup>\*</sup> Dcto.

Para siempre

Planes Multimedia	Planes Multimedia Cuenta Exacta
Plan de Voz Total	Banda Ancha Móvil

## Beneficio exclusivo para funcionarios de Fuerza Aérea de Chile

### Planes Multimedia

Plan	Cargo fijo	Minutos libres	Valor minuto adicional	Internet móvil	SMS Incluidos a Todo Destino	Descuento Exclusivo FACH	
						20% Dcto.	25% <sup>*</sup> Dcto.
Multimedia 200	\$ 22.990	200	\$ 70	Ilimitado*	200	\$ 18.392	\$ 17.243
Multimedia 350	\$ 29.990	350	\$ 70	Ilimitado*	50	\$ 23.992	\$ 22.493
Multimedia 500	\$ 39.990	500	\$ 70	Ilimitado*	50	\$ 31.992	\$ 29.993
Multimedia 800	\$ 49.990	800	\$ 70	Ilimitado*	50	\$ 39.992	\$ 37.493
Multimedia 1.000	\$ 59.990	1.000	\$ 70	Ilimitado*	50	\$ 47.992	\$ 44.993

**\*25% Dcto. si acredita con Cuenta Corriente, y 20% Dcto. al acreditar con otros medios.**



Ejecutiva de Ventas: Claudia Ponce / celular: 72132426  
 Jefe de Ventas: Claudio Sánchez  
 E-mail: claudio.sanchez@clarochile.cl



Claro que tienes más

Los Planes Multimedia 200 y 350 bajan su velocidad de transferencia a 256 Kpbs máximo después de los 1 GB consumidos.  
 Los Planes Multimedia 500 y 800 bajan su velocidad de transferencia a 256 Kpbs máximo después de 2 GB consumidos.  
 El Plan Multimedia 1.000 baja su velocidad de transferencia a 256 Kpbs máximo después de 3 GB consumidos.



# Valor Compartido Bci es



En Bci reforzamos nuestro compromiso de **generar valor social y económico, aportando al crecimiento del país y de todos los chilenos.**

La banca que queremos, para el país que soñamos.

[www.bci.cl](http://www.bci.cl) [BancoBci](#) [@BancoBci](#) 2692 8000

