



FUERZA AÉREA DE CHILE

Publicación de la Fuerza Aérea de Chile ISSN 0716 - 4866
Volumen LXXVII Nº275 2018

1930 **80** AÑOS **2018**

SIENDO LA FUERZA QUE UNE A LOS
CHILENOS A TRAVÉS DE LOS CAMINOS
DEL AIRE QUE NOS PERMITE CONTINUAR
ABRIENDO HORIZONTES DE NUESTRA
PATRIA PARA VOLAR CADA DÍA MÁS ALTO.

SÍGUENOS



El F-22 “Raptor” y el F-35 A “Lightning II” de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, junto a un F-16 de la FACH vuelan en el sector del monte Aconcagua, rumbo a sus presentaciones en FIDAE 2018.



Editorial

Esta primera edición del año de Revista Fuerza Aérea está centrada en la conmemoración del octogésimo octavo aniversario de la Fuerza Aérea de Chile como rama independiente de la Defensa Nacional, cuyo acto central fue la tradicional y solemne ceremonia realizada el 21 de marzo en la Base Aérea “El Bosque”, cuna del Poder Aéreo Nacional.

El discurso del Comandante en Jefe, General del Aire Jorge Robles Mella, hizo hincapié en las claves doctrinarias y valóricas de la misión institucional y de sus aportes al país, teniendo en cuenta su carácter polivalente y de avanzada tecnología para defender la paz y estar presente junto a los chilenos, especialmente para dar conectividad al territorio y concurrir para servir y proteger a la ciudadanía, siguiendo el legado de nuestros predecesores.

Asimismo, como coronación del Mes del Aire, se realizó a principios de abril, la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE 2018, cuya importancia y principales características están ampliamente consignadas en esta edición. Se trató de la vigésima FIDAE, que ratificó su carácter de referente mundial de la aeronáutica y del espacio, mostrando los avances tecnológicos en cada rubro, con la participación de 500 expositores de 50 países y que fue visitada por más de 120.000 personas.

La Revista también ofrece a sus lectores un reportaje acerca de cómo la Fuerza Aérea de Chile aportó con su tecnología satelital con diversos sensores y medios operativos para

evitar la ocurrencia de incendios forestales, que en 2017 arrasaron con bosques y poblados.

En lo formativo, la Revista informa acerca de los 25 años de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, plantel que contribuye a la educación continua del Personal del Cuadro Permanente, otorgándole los cursos que le permiten un nivel de conocimientos y de competencias, acordes con una Fuerza Aérea moderna, eficiente y tecnológica.

Otro interesante material es el reportaje a los últimos aviones anfibios que tuvo la Fuerza Aérea de Chile y un homenaje a la insigne aviadora chilena Margot Duhalde, recientemente fallecida, quien dejó un ejemplo de admirable temple al participar voluntariamente por el país de sus ancestros y desarrollar la labor de trasladar aviones al frente de batalla durante la Segunda Guerra Mundial.

Con ese mismo interés de difundir acontecimientos relevantes de la historia mundial, incluimos también una entrevista a la autora del libro “León Bávaro”, que rescata las vicisitudes de un soldado de las tropas de Napoleón Bonaparte, quien se ve obligado a participar en la trágica campaña del emperador francés al territorio ruso en 1812.

También los invitamos a leer las tradicionales secciones de la revista y que consignan hechos de actualidad y una revisión de notas del pasado.

El Director

REVISTA FUERZA AÉREA DE CHILE
Fundada en abril de 1941

ORGANISMO RESPONSABLE:
Departamento Comunicacional
Comandancia en Jefe

DIRECTOR:
Mario Jorquera Solís
Coronel de Aviación (AD)

SUBDIRECTOR:
Reinaldo Neuling Bárcena
Comandante de Grupo (DA)

EDITOR:
Jaime Ercilla A.

DISEÑO:
Tatiana Acevedo L.

PERIODISTAS:
Claudia Castro S.
Carolina Contreras R.
Francesco Daveggio C.

COLABORACIÓN:
Sebastián Donoso S.
Simón Blaise O.
Cristián Vásquez A.

FOTOGRAFÍA:
Suboficial Ricardo Torres A.
Claudio Pérez F.
Kamila Pinto K.

ADMINISTRACIÓN:
Antonio Plaza C.

DIRECCIÓN:
Edificio Comodoro Arturo Merino Benítez
Base Aérea "Los Cerrillos"
Fono: 229765394 - 229765393
email: rppfach@gmail.com
Cerrillos, Santiago - Chile

PORTADA:
88º Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

IMPRESIÓN:
Gráfika 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.

Índice



DESTACADO

“Los aviadores somos actores permanentes del desarrollo del país”

Comandante en Jefe de la Institución resaltó que “Chile necesita a su Fuerza Aérea sólida y prestigiada, enfatizando el compromiso de plena integración con la sociedad, para servir y proteger a los chilenos”.

Actualidad



04 Destacan valioso aporte de la FACH en su 88º aniversario

Con una solemne ceremonia realizada en la cuna de la aviación militar chilena.

44 Rescatan historia de un soldado de Napoleón

Descendiente del protagonista, narra las peripecias de un carpintero del Reino de Baviera, que marchó con las tropas de Bonaparte en la trágica campaña sobre Rusia.

Reportajes



16 FIDAE 2018 ratificó su fama de referente mundial

Expositores y shows acrobáticos, fueron parte de la vigésima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio.

42 A la par con los desafíos aeronáuticos del siglo XXI

Este año la Escuela que perfecciona al Personal del Cuadro Permanente cumple 25 años de existencia.

46 Cámaras con sensores térmicos detectaron en tiempo real los focos de incendios forestales

Monitoreo desde el aire, con equipos de gran capacidad tecnológica.

Histórico



50 Los últimos aviones anfibios de la FACH

Desde 1958 hasta 1978, los Grumman Albatross operaron principalmente en las Bases Aéreas de Quintero, de Puerto Montt y de Punta Arenas.

56 Margot Duhalde, réquiem para la mujer alada

La autobiografía de la insigne aviadora fallecida en febrero último, a los 97 años, entrega las claves de su pasión por volar, sin rendirse jamás ante decenas de tribulaciones.

Misceláneos



62 Exploración Espacial

65 Libros

66 Sitios Web

67 Sucedió en...

68 ¿Sabías qué?

69 Archivo Histórico



Ceremonia en la Base Aérea El Bosque

Destacan valioso aporte de la FACH en su 88^o aniversario

El Presidente de la República Sebastián Piñera Echenique y el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella, enfatizaron en sus discursos la contribución de la Fuerza Aérea de Chile a la paz, el progreso y seguridad de la Nación, así como a la cooperación internacional.

Con una solemne ceremonia realizada en la cuna de la aviación militar chilena, la Fuerza Aérea de Chile conmemoró el 88^o aniversario de su creación, acto que contó con la presencia del Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique y del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella. También estuvieron presentes el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina, el Alto Mando Institucional, además de autoridades militares y civiles nacionales y extranjeras.

En la ocasión, el General Robles señaló que en esta fecha tan especial, “en que han transcurrido 88 años, en una diaria batalla por ganar la paz, con legítimo orgullo podemos reiterar que la Fuerza Aérea de Chile no es una Institución que se ha quedado en el pasado o ha llegado al final de una época. Por el contrario, día a día trabajamos por hacer de nuestra Institución una organización que sirva eficientemente al país y a los chilenos”.

“Por esta razón, al ver los logros y el desarrollo Institucional desde su creación, debemos sentir una gran satisfacción y el firme compromiso de continuar abriendo nuestras mentes, nuestros sueños para que la Fuerza Aérea siga siendo la Institución que esté siempre dispuesta y preparada para socorrer a sus compatriotas”, agregó. (Discurso completo en página 8).

Posteriormente, la ceremonia continuó con las imposiciones de la condecoración “General Diego Aracena Aguilar” a seis integrantes de la Institución, entre Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y civiles, por sus acciones extraordinarias y relevantes para beneficio de la FACH, ejecutadas más allá de las funciones profesionales.

En su primera ceremonia oficial de aniversario con una de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, el Primer Mandatario hizo uso del pódium para recordar a los próceres que marcaron los inicios de la historia institucional, destacando, asimismo, que “la Fuerza Aérea de Chile ha sido siempre pionera y ha sabido adelantarse

a los tiempos razón por la que nos sentimos orgullosos de lo que ha logrado en sus 88 años de vida”, enfatizando, asimismo, que “nos sentimos esperanzados por lo que va a seguir aportando a la seguridad y el desarrollo de nuestro país”.

Luego, el Jefe de Estado impuso la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile”, en el Grado de “Cruz de Servicios Distinguidos” al General de Brigada Aérea (S) Rodrigo Hernández Vyhmeister, por sus logros en el área médica de cardiología.

Desfile aéreo y terrestre

La ceremonia de aniversario culminó con un desfile aéreo y terrestre que se inició a los sones de la marcha “Gloria a Los Héroes”, por parte de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, que tomó posición frente a la Tribuna de Honor al paso de las Compañías de Cadetes, al mando de su Director.

En la presentación aérea participaron la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones con sus aviones Extra 300L que abrieron el desfile con la tradicional estela de humo con los colores de la bandera nacional, seguido por los aviones T-35 “Pillán”, utilizados para la instrucción de vuelo de los futuros pilotos de la Institución.

Al mando de los escalones aéreos y terrestres desfiló el Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) Hugo Rodríguez González. Luego, frente a la tribuna oficial se presentaron los Estandartes de Combate de las Unidades asentadas en la Guarnición General Aérea de Santiago.

Posteriormente, correspondió la presentación de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”, al mando de su Director. La Banda de Guerra e Instrumental del plantel interpretó la marcha “Viejos Camaradas”, que acompañó el desfile de las Compañías de Alumnos, mientras surcaron el aire aviones F-16 y aeronaves KC-135. En tanto, un destacamento compuesto por personal de las Guarniciones Aéreas de “El Bosque”, “Cerrillos” y “Pudahuel” al mando del Comandante del Grupo de Operaciones Espaciales, desfiló frente a la Tribuna Oficial.

También surcaron los cielos capitalinos un Boeing 707, aviones C-130 “Hércules” y helicópteros UH-1H y BELL 412 pertenecientes al Grupo de Aviación Nº 9. La exhibición finalizó con la presentación de una Compañía de Fusileros de Aviación y otra de Fuerzas Especiales, Comandos de Aviación, integrada por Oficiales y Personal del Cuadro Permanente.

“A lo largo de la historia de la Aviación, Chile siempre ha contado con ese compromiso y entrega que caracterizó a sus jóvenes pioneros y héroes...”

“Los hombres y mujeres que componen la Fuerza Aérea han demostrado esa entrega cada vez que la Patria los ha necesitado”





**“Recuerda con gratitud el pasado.
Vive con pasión el presente.
Ábrete con esperanza al futuro”.**

General del Aire Jorge Robles Mella:

“Los aviadores somos actores permanentes del desarrollo del país”

Comandante en Jefe de la Institución resaltó que “Chile necesita a su Fuerza Aérea sólida y prestigiada, enfatizando el compromiso de plena integración con la sociedad, para servir y proteger a los chilenos”.

“Con este mensaje de su Santidad el Papa Juan Pablo II, que nos insta a valorar agradecidamente nuestro glorioso pasado institucional; a vivir con pasión cada día en que tenemos la oportunidad de escribir una nueva página de nuestra historia, y abrir la mente hacia un mágico futuro, en los cielos de nuestra Patria donde no hay límites para soñar; doy inicio a esta solemne ceremonia en la que conmemoramos el octogésimo octavo aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile.

Hoy nos encontramos reunidos en el escenario histórico en que nació la Aviación Militar chilena, en esta ya centenaria Base Aérea El Bosque, cuna del poder aéreo nacional.

Damos una cordial bienvenida a las más altas autoridades del país y distinguidos invitados que nos honran hoy con

su presencia y a quienes acogemos con sincero aprecio y amistad. Saludo con especial respeto a Su Excelencia, el Señor Presidente de la República, Don Sebastián Piñera Echenique, quien preside esta ceremonia, a solo algunos días de haber asumido este cargo por segunda vez.

Por ello, junto con desearle el mayor éxito en su gestión de mando, le aseguramos Sr. Presidente que en nuestras Bases, en nuestras Unidades, encontrará siempre la disposición de los aviadores de la Fuerza Aérea de Chile para contribuir al logro de sus objetivos, en la seguridad que su éxito, es el éxito de todos los chilenos.

Hoy recordamos con orgullo a nuestros pioneros aviadores, por el resultado de sus experiencias, éxitos y fracasos; por la gallardía y audacia en su actuar, que permitieron el primer vuelo militar en Chile, en esta Base Aérea el año 1913 y el histórico cruce de Los Andes en 1918, dando origen a lo que es hoy la Aeronáutica Nacional, e inspirando unos años más tarde al Comodoro Arturo Merino Benítez, quien con certera visión de futuro, ideó las organizaciones civiles y militares, que permitieran disponer de un gran sistema aeronáutico, naciendo así la Fuerza Aérea de Chile, un 21 de marzo de 1930.

Ese atrevido espíritu descubridor y conquistador que caracteriza a un aviador, nos llevó a realizar, entre otras actividades, el primer vuelo en la Antártica el año 1947, y activar posteriormente la instalación de nuestra primera Base en dicho continente el año 1951.

Ese mismo año, tras un histórico vuelo que sorprendió a la sociedad de la época, se unió por el aire el continente con nuestra mística Isla de Pascua, en un osado vuelo de alrededor de 19 horas.

Asimismo, en el año 1960, nuestra Institución participa por primera vez en un ejercicio multinacional, con el despliegue de aviones F-80 y C-47, hacia Panamá, operando en forma combinada con las Fuerzas Aéreas de Brasil, Colombia, Estados Unidos y Perú, en el ejercicio denominado "Banyan Tree III".

Posteriormente, en el año 1980 un avión C-130 aterrizó por primera vez en la Base Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva", vuelo que además instó a otras Fuerzas Aéreas y organizaciones civiles de investigación científica a llegar y permanecer en este mágico continente. Es así como en 1984, llegamos con nuestros medios al Polo Sur, donde continuamos operando hasta el día de hoy, en el Glaciar Unión.

Este mismo espíritu innovador y desafiante, nos llevó a realizar en el año 1980, la primera versión de la "Feria Internacional del Aire" FIDA, que hoy con casi cuarenta

años de experiencia está próxima a efectuar su vigésima versión, convirtiéndose en la "Feria Internacional del Aire y del Espacio", FIDAE, una de las más importantes muestras aeronáuticas de la región.

Por otra parte, nuestra Institución desde sus inicios ha dispuesto sus medios para apoyar en situaciones de emergencias, los traslados de personas, de apoyo médico y carga logística, como lo demuestran los puentes aéreos que se efectuaron luego de las catástrofes naturales que afectaron a nuestro país, los años 1939, 1960, 2010, 2014 y 2015.

Asimismo, resaltan los 22 operativos médicos que se han efectuado en la Isla de Pascua y el traslado periódico de estudiantes, carga y pasajeros a diferentes partes de nuestro país.

En el ámbito internacional y de acuerdo a los compromisos del Estado de Chile, desde el año 1991 nuestra Institución ha participado en operaciones de paz, organizadas por Naciones Unidas en Kuwait, Irak y en Haití, misión esta última a la que pusimos término luego de 13 años de operación, con 25 dotaciones y más de 17.000 horas de vuelo.

Por otra parte y también dentro del ámbito internacional, la Institución, como miembro del sistema de cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas SICOFAA, participa desde el año 2008 en un ejercicio de apoyo mutuo ante situaciones de catástrofe en la región, denominado "Cooperación", producto del cual en el mes de enero de 2017, ante los incendios forestales que afectaron la zona centro sur del país, recibimos el generoso apoyo de las Fuerzas Aéreas de Brasil, Colombia y Perú, las cuales inter operaron junto a nosotros, con material aéreo y personal.

Posteriormente, y con este mismo espíritu de colaboración regional, durante el año pasado trasladamos nuestros medios para apoyar labores de las Fuerzas Aéreas de Perú y México, llevando la ayuda que el país había comprometido, ante los lamentables acontecimientos por inundaciones en Perú y por el fuerte terremoto ocurrido en México.

Ganar la paz y Servir a Chile

En esta fecha tan especial, en que han transcurrido ochenta y ocho años, en una diaria batalla por ganar la paz, con legítimo orgullo podemos reiterar que la Fuerza Aérea de Chile, no es una Institución que se ha quedado en el pasado o ha llegado al final de una época, por el contrario, día a día trabajamos por hacer de nuestra



Institución una organización que sirva eficientemente al país y a los chilenos.

Por lo señalado anteriormente, podemos afirmar que los aviadores, por doctrina, no somos observadores, somos actores permanentes del desarrollo del país, lo que nos ha permitido mantener la soberanía de nuestro espacio aéreo, como asimismo apoyar a nuestros compatriotas, gracias al fortalecimiento y a la capacidad de polivalencia de nuestros medios.

Al ver los logros y el desarrollo institucional desde su creación, no debemos sino sentir una gran satisfacción y el firme compromiso de continuar abriendo nuestra mente y nuestros sueños, para que la Fuerza Aérea de Chile siga siendo la Institución que está siempre dispuesta y preparada para socorrer a sus compatriotas.

Pero hoy como Institución, tampoco estamos ajenos a los efectos de la avalancha en la transmisión y recepción de información por todo tipo de medios, que puede llegar incluso a vulnerar la confianza pública de la sociedad, en las instituciones de la Defensa.

En este ámbito tan sensible y que se ha manifestado en el último tiempo, la Fuerza Aérea ha enfrentado periodos complejos en el área comunicacional. Es mi deber destacar la gran satisfacción que hemos experimentado al confirmar que la Fuerza Aérea de Chile ha mostrado más fortalezas que debilidades, y es reconocida por tener prácticas transparentes y responsables por responder y dar cuenta de sus actos y especialmente por el cumplimiento a nivel de gestión pública.

Al respecto, debo reconocer y valorar que esta favorable percepción respecto a nuestro trabajo se debe a la formación y correcto desempeño de cada uno de sus integrantes.

Ante este escenario y considerando que ya nos encontramos a 12 años de cumplir nuestro primer centenario, estimo necesario resaltar cuales son los énfasis para poder proyectarnos a dicha conmemoración, el año 2030.

Aquí la respuesta es clara y precisa, para nuestro centenario queremos ser una Institución que mantenga y represente

la esencia del ideal que forjaron y cultivaron miles de aviadores durante su primer siglo de existencia.

Debemos seguir siendo, una Institución dimensionada de acuerdo a las necesidades y a las posibilidades del país y dedicada por entero a servirlo.

Para lo anterior, hemos fijado una ruta que posee **dos ámbitos específicos, que estamos trabajando y continuaremos desarrollando.**

El primer ámbito corresponde a seis parámetros que hemos definido para un trabajo interno, para todos los integrantes de nuestra Institución los que continuaremos cultivando y fortaleciendo.

Primero, nuestra identidad, en el sentido de reforzar nuestras virtudes y valores propios de un aviador militar, comprometido a disponer su persona y sus competencias al servicio del país.

Segundo, nuestro compromiso esencial. Chile necesita a su Fuerza Aérea y la necesita unida y sólida, disciplinada y prestigiada.

Tercero, nuestra responsabilidad social que definimos en dos palabras: servir y proteger.

Cuarto, el rol de nuestros Comandantes que requiere ejercer el mando en forma correcta, justa, eficiente y honorable.

Quinto, lo conjunto, como Institución moderna, plenamente integrada a la sociedad, comprometida con el progreso y el futuro de la Nación, en un trabajo armónico con todas las instituciones de la Defensa.

Sexto, el Sistema Aeroespacial Nacional que se desarrolla en un escenario muy flexible y dinámico, en el que interactúan con fluidez la aviación general, la civil, deportiva y comercial, en paralelo con la aviación militar.

En el segundo ámbito, quiero referirme al nivel en que debemos dejar la Institución por parte de nuestra generación de aviadores, para que las próximas puedan comenzar a enfrentar los desafíos ante un futuro siempre vertiginoso.

Aquí, hemos definido tres áreas de trabajo, donde debe estar presente ese espíritu de nuestros antecesores que se atrevieron a soñar.

Ciertamente, tal reflexión no puede ser pensada en forma individual como Institución sino que obedece a una respuesta multidisciplinaria que abarque desde las consideraciones políticas, las tareas y funciones que espera el país y la sociedad de sus Fuerzas Armadas, la estimación de los desarrollos científicos y tecnológicos con las estrategias que vayan definiendo los sucesivos

“La Fuerza Aérea de Chile ha mostrado más fortalezas que debilidades y es reconocida por tener prácticas transparentes y responsables (...)”.



mandos institucionales en la ruta hacia el primer centenario.

En una primera área de trabajo, debemos continuar siendo capaces de adaptarnos a los requerimientos de nuestra sociedad. La Institución no es ajena a la comprensión de la dinámica social y su cambio.

Hoy, un error institucional, aunque sea menor, pero que vulnere la confianza pública, puede representar una seria amenaza y poner bajo sospecha a la organización completa, por lo que requiere cada vez mejores estándares de excelencia y capacidad de responder al escrutinio de la opinión ciudadana.

En este sentido, nos hemos preocupado y continuaremos en este esfuerzo para que las actuales y futuras generaciones de aviadores tengan una sólida formación académica y profesional, con una gran capacidad para resolver variados problemas; por lo que necesitamos fomentar e incrementar el pensamiento analítico y la comunicación de nuestros integrantes.

En otro aspecto, la polivalencia de nuestros medios, tiene un gran efecto en la preparación de los futuros aviadores ya que esta puede abarcar diversas áreas, desde la información geoespacial, hasta acciones de rescate y de apoyo aéreo a la población.

En el área de la información geoespacial, debemos contribuir tanto a las medidas de prevención de efectos de las catástrofes, como al monitoreo permanente a las diferentes crisis y emergencias previsibles.

Debemos asegurar al país la capacidad de continuar obteniendo imágenes tanto satelitales, como por nuestros medios aéreos, ya sean tradicionales o los piloteados remotamente.

Estas imágenes, procesadas por especialistas de nuestro Servicio Aerofotogramétrico, nos permitirán contar con información útil y oportuna, para su empleo antes, durante y después de las catástrofes y para la toma de decisiones.

En el área de búsqueda y salvamento, cabe resaltar los llamados puentes aéreos, que ya son parte del patrimonio nacional.

Debemos encauzar nuestros mejores esfuerzos para mantener y modernizar las actuales capacidades de transporte aéreo, de manera que permitan optimizar el traslado de personas y de carga, acorde a nuestra geografía y permanente exposición a las catástrofes, permitiendo así cubrir las necesidades estratégicas y conjuntas de la Defensa.

Cooperación Internacional

Un punto que merece especial atención dentro de lo que nos demanda y espera la sociedad de su Fuerza Aérea, son las actividades y operaciones que lleva adelante nuestra Institución en el continente antártico.

Hacia finales de los años 70 existían en este continente 25 bases, de las cuales 11 se encontraban en el territorio chileno y de éstas sólo 5 pertenecían a nuestro país.

Posteriormente, en el año 1980, con la construcción de la pista de aterrizaje en la Base Presidente Frei la presencia nacional e internacional se incrementó considerablemente, existiendo a la fecha un total de 82 bases, de las cuales 28 se encuentran en nuestro territorio, 15 chilenas y 13 internacionales.

Lo anterior, nos permite apoyar más de 20 programas antárticos internacionales de diferentes países del mundo. Por las razones señaladas podemos afirmar que hemos sido actores protagónicos de su apasionante historia, hemos obtenido importantes logros y grandes experiencias y nuestra permanencia en este continente resulta imprescindible para estar a la vanguardia del quehacer antártico tanto en materias de investigación científica y tecnológica, como en cooperación internacional, a través de nuestras bases e infraestructura aeronáutica.

Sin duda las actividades antárticas nacionales requieren de una readecuación considerando que luego de más de tres décadas de operación en ese difícil ambiente, las instalaciones y sistemas de la base Frei deben cumplir con exigentes niveles de sustentabilidad medioambiental y de diseño funcional.

El desafío aquí es que podamos responder a estos requerimientos como país, en forma integrada entre todos los sectores que realizan actividades en dicho continente, como un proyecto nacional.

En una segunda área de trabajo, como Institución debemos adaptarnos a la nueva realidad medioambiental y de cambio climático, que ha demostrado sus efectos en el país y en el mundo, en los últimos años.

Al respecto, nuestra Institución deberá fortalecer todos los procesos insertos en la temática medioambiental y, principalmente, con aquellas actividades que se relacionan con los efectos producidos por el cambio climático tanto para la protección de las personas y de sus instalaciones, como en las necesarias adecuaciones que implicará operar en condiciones meteorológicas cambiantes.

Nuestra gente, nuestras bases aéreas y sus dependencias, a lo largo y ancho del territorio continental e insular,

deben continuar realizando y ejercitando procedimientos orientados a la disminución de la huella de carbono y de los efectos nocivos que producen aquellos elementos que ya utilizamos y que deben ser regulados de acuerdo a estrictos estándares sobre esta materia.

Asimismo, debemos plantearnos nuevas consideraciones y previsiones para asegurar la operatividad de nuestras Unidades ante eventos relacionados con el cambio climático, analizando los distintos factores de riesgos, tales como inundaciones y exposición a incendios forestales, entre otros.

Por otro lado, nuestro país está en una condición geográfica de excepción para ser parte de los estudios de cambio climático y nuestra Institución debe continuar desarrollando sus capacidades para colaborar en estos estudios.

Aquí nos encontramos con la gran magnitud de información que tiene la dirección meteorológica de la D.G.A.C. y los aportes que como Institución podemos hacer con la información satelital obtenida por el Grupo de Operaciones Espaciales, como por nuestro Servicio Aerofotogramétrico.

Nuevos desafíos Tecnológicos

En una tercera área de trabajo, debemos orientar nuestro desarrollo, de manera de hacer frente a los nuevos horizontes tecnológicos que moldearán el futuro del arma aérea.

En el pasado, se entendió la necesidad de unificar los servicios aéreos del Ejército y la Armada de Chile, para enfrentar los desafíos que imponía la irrupción de un

tercer dominio, el del aire, que se sumaba a los ya por siglos conocidos dominios de tierra y del mar.

Este hecho constituyó el argumento necesario para la conformación de la Fuerza Aérea de Chile como Institución independiente. Luego, a estos tres dominios se agregó el espacial. Hoy es casi impensable concebir las actividades de la vida moderna sin asociar a ella: las telecomunicaciones, la navegación satelital e información meteorológica, por nombrar algunas.

En este sentido nuestra Institución a nivel nacional fue pionera en incorporar el desarrollo espacial en beneficio del país en la década de los 90.

Hoy contamos con una capacidad espacial que contiene otros elementos considerados esenciales como la exitosa conformación de una masa crítica de especialistas en temas espaciales, además de una infraestructura terrestre de alta calidad.

Se suma a estas capacidades, las aportadas por la D.G.A.C. en materia de recepción y análisis de información meteorológica satelital de última tecnología y la habilitación del nuevo sistema de alerta satelital MEOSAR, que permitirá la localización casi instantánea de siniestros aéreos.

Últimamente y dado el vertiginoso avance en materia de tecnologías de la información y comunicaciones y de la conectividad global asociada a ellos se acepta la concepción de un quinto dominio: el del Ciberespacio.

Por sus características, creo que con la velocidad del cambio tecnológico, es posiblemente el rasgo más distintivo en nuestra ruta al centenario.

El Ciberespacio debe suponer un nuevo desafío para los

estados, la sociedad y por supuesto para las actividades de la Defensa.

Dada su cobertura y permeabilidad es un dominio que no puede ser enfrentado por cada sector por separado.

En resumen, en virtud de los nuevos desafíos que enfrenta y deberá enfrentar la defensa, creo que nuestro desarrollo institucional al 2030 y en adelante debe apuntar a convertirnos en una fuerza aérea espacial y ciberespacial, siguiendo en ese sentido la tendencia asumida por otras fuerzas armadas más desarrolladas.

Reconocimientos

En este solemne marco de conmemoración de un nuevo aniversario institucional queremos expresar nuestro agradecimiento a las personas cuyos servicios hayan sido meritorios para la Fuerza Aérea mediante la imposición de la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico” y condecoración “Diego Aracena Aguilar” que han sido establecidas con este propósito agradeciéndoles, a cada uno de ellos, su compromiso con la Institución.

Señor Presidente, distinguidas autoridades civiles y militares amigos de la Fuerza Aérea de Chile, Camaradas: A todos Ustedes les agradezco el respeto y reconocimiento hacia nuestra Institución, cuyo prestigio se ha construido gracias al trabajo responsable y leal de todos sus integrantes.

Reflexión Final

Su presencia en esta significativa ceremonia nos compromete a mejorar cada día para seguir siendo la Fuerza que une a los chilenos a través de los caminos

del aire de nuestra Patria; para continuar abriendo horizontes y volar cada vez más alto, sin olvidar jamás que el sueño de volar que dio origen a nuestra Institución, mediante la conquista del espacio aéreo ha permitido progresivamente conectar al país entre sus puntos más alejados en beneficio de nuestra Patria y de todos los chilenos.

En el último año de mi periodo al mando de la Institución, agradezco el esfuerzo, el trabajo comprometido, leal y entusiasta de los integrantes del Alto Mando, de los Oficiales, del Personal del Cuadro Permanente, empleados civiles, Soldados Conscriptos y miembros de la Institución en condición de retiro y a toda la gran Familia Aérea, reiterando el significativo mensaje de S.S. el Papa Juan Pablo II: “Los insto a recordar con gratitud nuestro pasado a vivir con pasión el presente y por sobre todo a abrir nuestra mente con esperanza al futuro”.

Agradeciendo a Dios por permitirnos formar parte de la historia de la Institución y rogando por cada uno de nosotros, para que el conocimiento, la prudencia y la sabiduría guíen nuestro actuar en el cumplimiento de nuestra misión. Abordemos con alegría este maravilloso vuelo que nos llevará por la ruta del centenario, dejémonos encantar por las sorpresas que nos depara este viaje, donde cada uno de nosotros somos protagonistas. Volar siempre más alto es seguir soñando sin límites. Las estrellas, el cosmos, este universo, al que nos acercamos cada día más, está esperando por nosotros.

Muchas gracias”



FIDAE 2018 ratificó su fama de referente mundial

533 expositores de 59 países, más de 120 aeronaves, shows acrobáticos, ingenios de última generación y conferencias de primer nivel, fueron parte de la vigésima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, visitada por más de 120 mil personas.



Con singular éxito, en dependencias de la Base Aérea “Pudahuel”, se desarrolló la vigésima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE 2018, considerada la muestra aeroespacial, de defensa y seguridad más importante de América Latina.

Contribuyó al interés nacional y extranjero de la feria la presencia de 533 expositores de 59 países, así como la exhibición de más de 120 aeronaves de uso militar, civil y comercial. Por primera vez Finlandia, Ucrania, Bielorrusia, Portugal se sumaron como países expositores. Destacaron también las exhibiciones de ingenios con tecnología de punta en diversos rubros de la aviación, defensa, seguridad, así como el pabellón Espacial, el pabellón Chile y el pabellón de RPAS/UAV (drones) como muestra del compromiso de la Feria con la pequeña y mediana empresa nacional.

La exhibición aérea contó con shows acrobáticos y la presencia de aviones de quinta generación como el F-35 Lightning II y el F-22 Raptor, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. La última aeronave realizó maniobras en vuelo en alta y baja velocidad, con despegue casi vertical desde una posición estática, así como retroceder en el aire, como si fuera un automóvil, demostrando de paso que es el avión más rápido (2.410 K/h) y moderno del mundo.

También lucieron la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” de la FACH, la “Escuadrilla da Fumaça” y la Escuadrilla Acrobática chilena “Team RV”, además del espectáculo del reconocido piloto acrobático “Skip” Stewart. Entre las agrupaciones de paracaidismo, se presentó la Escuadrilla “Boinas Azules” de la Fuerza Aérea de Chile y “Wings Of Blue” de la USAF. La FIDAE fue inaugurada oficialmente por el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero, acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Jorge Robles Mella y del Presidente de FIDAE, General de Aviación Álvaro Aguirre Warden. La ceremonia contó, además,

con la presencia de cerca de quinientos invitados, entre los que se encontraban diferentes autoridades civiles y militares como Ministros de Estado nacionales y extranjeros, embajadores, miembros del cuerpo diplomático acreditado en Chile, además de directivos y representantes de empresas expositoras.

El Presidente de FIDAE destacó los orígenes de esta feria en 1980, cuando la Fuerza Aérea cumplía 50 años. De eso han pasado 38 años en que FIDAE ha estado marcada por una senda de progreso. “Estamos seguros de que este es el escenario propicio para que todos nuestros expositores puedan presentar variados productos, lograr acuerdos e intercambiar ideas y experiencias en la principal plataforma comercial de la Región”, dijo.

En tanto, el Ministro de Defensa Alberto Espina, señaló que esta feria es un ejemplo para el mundo, ya que “goza de prestigio gracias al trabajo profesional y el esfuerzo de todos estos años, que la han transformado en lo que es hoy, contando con más de quinientos expositores”.

El titular de la cartera ministerial, añadió que “es un avance enorme para ir perfeccionando el sistema de defensa de los países, que permitirá preservar la paz entre las naciones”.

El término de la ceremonia dio paso al recorrido oficial por las instalaciones de la muestra, por parte de las autoridades, quienes visitaron los Pabellones de Brasil, Chile y Estados Unidos, entre otros.

Delegaciones

Tras la inauguración de FIDAE 2018, el General Robles junto al Ministro de Defensa Nacional, se reunieron con las delegaciones extranjeras que asistieron a la ceremonia de lanzamiento de la muestra aérea.

Posteriormente, el Comandante en Jefe se entrevistó con los Oficiales de la delegación de Estados Unidos, recibió los saludos protocolares del Director de la Agencia de Cooperación de Defensa y Seguridad, Teniente General Charles Hooper; de la Secretaria Adjunta de la USAF, Heidi Grant, y de la Embajadora de esa nación en nuestro país, Carol Z. Pérez.

También recibió los saludos protocolares del Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General Enrique Amrein; del Jefe del Estado Mayor Conjunto de Uruguay, General Juan Francisco Saavedra y del Comandante General de la Fuerza Aérea Peruana, General del Aire Javier Ramírez Guillén. Asimismo, presentaron sus saludos protocolares el Comandante de Operaciones de la Royal Air Force, Air Marshal Sir



Brian Reynolds y el Comandante del Comando del Teatro Occidental de la Fuerza Aérea China, General Zhao Houshun.

Luego, en el Centro de Prensa de la feria, el General Robles respondió las consultas de un centenar de periodistas de la prensa especializada de varios países y de medios nacionales. “Esta es la versión número 20 y creo que ha sido la mejor consolidación después de 38 años de trabajo. Es una gran vitrina para que la gente venga como familia y pueda observar cuáles son los futuros desarrollos que se están viendo en los distintos ámbitos”, señaló.

Otro punto fuerte de FIDAE fue la realización de conferencias de gran nivel, entre las que destacó la primera edición de Aviation Leaders Forum (ALF) y la IV versión de UNVEX América, que reunieron a las principales autoridades civiles y militares de la aviación civil-comercial y de tecnologías relacionadas con los UAV a nivel mundial. Por su parte, La FACH organizó la IV Conferencia Espacial “El Espacio como un Desafío para la Humanidad”, desarrollada en el Centro de Conferencias. En dos sesiones: la primera, “Mirando el Espacio desde Chile al mundo” y la denominada “Grandes Desafíos Espaciales”, la cual busca generar espacios de legitimización intersectorial para fomentar el desarrollo espacial liderado por la FACH. (NOTA EN PAG. 36)

También se desarrolló la IV edición de la Conferencia Internacional Semana Latinoamericana de la Percepción Remota, LARS, “Sustentabilidad, un desafío para todos”, organizada por el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile, SAF, en conjunto con la Sociedad Internacional de Fotogrametría y Percepción Remota (ISPRS, por sus siglas en inglés). (NOTA EN PAG. 40)

Ciencias aeroespaciales

Los integrantes del Centro de Investigación y Desarrollo de Ciencias Aeroespaciales (CIDCA), de la Academia Politécnica Aeronáutica de la FACH, participaron en el "Latin American S&T International Forum 2018", el cual tuvo como objetivo discutir temáticas de colaboración respecto al desarrollo científico e innovación tecnológica en la Región. En la actividad, organizada por la Oficina de Investigación Científica de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (AFOSR), participaron Oficiales, científicos y representantes del Laboratorio de Investigación Científica de la USAF (AFRL), además de delegaciones pertenecientes a Argentina, Estados Unidos, México y Chile.

En la oportunidad, el Director del Centro, Comandante de Escuadrilla (I) Jorge Ávila, presentó las actuales líneas de investigación que se encuentra desarrollando el CIDCA, mientras que el Doctor en Física Renato Zamora, expuso acerca de sus estudios respecto a Cromodinámica Cuántica y la propuesta de un proyecto destinado a construir un acelerador de partículas, que permita profundizar tanto en el estudio de esta área en forma experimental, como en sus diversas aplicaciones tecnológicas.

También, los días sábado 7 y domingo 8 de abril, se desarrolló la Feria Tecnológica Institucional, la cual contó con la participación activa de la Academia Politécnica Aeronáutica y del CIDCA. En la oportunidad, Oficiales Alumnos del Instituto Superior en conjunto con investigadores y científicos del Centro, presentaron distintos proyectos e investigaciones en ámbitos tales como la biocorrosión ocasionada por bacterias en materiales aeronáuticos, estudios y métodos de ensayo en materiales compuestos, utilización de arreglos de cámaras para monitoreo atmosférico y el desarrollo de distintos aparatos a través de control automático.

El stand habilitado para la ocasión, contó con una alta cantidad de asistentes, quienes pudieron compartir sus conocimientos e interrogantes ante las líneas investigativas desarrolladas por ambas entidades académicas.

Jornadas para la comunidad

Como es tradicional, el fin de semana estuvo consagrado al público general. Entre sábado y domingo llegaron hasta el recinto de la Base Aérea "Pudahuel" más de 120 mil personas que recorrieron los pabellones temáticos

y pudieron observar la exhibición de aeronaves y los diversos shows aéreos, con aeronaves nacionales y extranjeras.

También hubo espacio para los shows musicales brindados por las bandas de la Institución como la presentación de la banda de la Escuela de Aviación "Toque y Despegue", la cual está compuesta por Cadetes de Tercer Año de la Escuela, quienes interpretaron 10 canciones, tanto en inglés como en español. Posteriormente, la Big Band de la Fuerza Aérea de Chile, compuesta por 23 de sus músicos, deleitaron al público con temas populares.

Cierre

El último día de la muestra, concurrió el Presidente de la República Sebastián Piñera Echenique, quien recorrió la

muestra aeronáutica junto al Ministro de Defensa Nacional y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Distendidamente y acompañados de algunos de sus familiares, las autoridades realizaron un recorrido por los pabellones, donde visitaron el stand de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para luego dirigirse a la exhibición estática de aeronaves, donde compartieron con las tripulaciones del avión F-35, el B-52 y el C17 Globemaster de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

En la instancia, el General resumió el valor de FIDAE al afirmar que "la Fuerza Aérea ha cumplido y presentado a Chile y a la comunidad internacional, una feria de primer nivel, una gran plataforma de negocio y de intercambio de tecnología". Así, desde el 3 al 8 de abril, se vivió una de las más exitosas ferias de nivel mundial, que constituye un verdadero patrimonio nacional y que causó la admiración de más de 120 mil personas que asistieron hasta la Base Aérea "Pudahuel" y que concitó una amplia cobertura de los medios de prensa nacionales y extranjeros.

El General Robles junto al Ministro de Defensa Nacional y las delegaciones extranjeras que visitaron FIDAE 2018..



Más de 120 aeronaves

59 países participantes

Coronel de Aviación (A)
Jaime Reyes
Director Ejecutivo FIDAE 2018

“La Feria ostenta un prestigio reflejado en el significativo aumento de expositores, generando importantes proyecciones en vista a su edición del año 2020”.

6 días de exposición

Más de 120 mil visitantes

4 Pabellones Temáticos

533 empresas expositoras

Comandante de Grupo (A)
Raúl Mera
Próximo Director Ejecutivo de la Feria

“FIDAE se ha consolidado como referente de la industria. Tiene un reconocimiento mundial avalado por la gran cantidad de países que participan desde hace 38 años”.

11 conferencias oficiales

Aviones de combate

Aeronaves militares de última generación acapararon la atención de público en FIDAE 2018. Esta vez llegaron desde Estados Unidos dos de los aviones de combate más modernos del mundo: el F-22 “Raptor” y el F-35A “Lightning II”, a los que se sumó el Bombardero B-52. La Fuerza Aérea de Chile presentó uno de sus aviones F-16 MLU, el cazabombardero más avanzado de Sudamérica, y el también supersónico F-5 “Tigre III”. Aquí, una galería de estas aeronaves y testimonios de los pilotos estadounidenses que viajaron en vuelo directo con reabastecimiento de combustible en el aire.

B-52 Stratofortress USAF

Teniente Coronel Pat Booker

“Llevo 22 años y casi cuatro mil horas de vuelo en este avión. Más que un trabajo, para mí es realmente un orgullo poder volarlo porque es una de las aeronaves más conocidas del mundo con más de 31 misiones de combate y otras tantas de transporte. Su construcción se remonta al año 61 y su vida útil se extenderá hasta el año 2050. Lo más complejo de este avión se encuentra en tierra firme pues mide casi 30 metros de ancho, lo que requiere mucha habilidad por parte del piloto y su tripulación”.



F-22 “Raptor” USAF

Mayor Paul “Loco” López

“He volado este avión por siete años y es realmente emocionante. Una de sus mayores fortalezas es la maniobrabilidad ya que puede hacer giros cerrados y ascender en ángulos casi verticales. También destaca por su polivalencia pues tiene la capacidad de participar en cualquier tipo de equipo ya sea de Estados Unidos o del extranjero. Puede volar a casi el doble de la velocidad del sonido y ha participado en diferentes conflictos del mundo”.

F-16 MLU Fuerza Aérea de Chile



F-5 “Tigre III” Fuerza Aérea de Chile

Aviación de Transporte Militar

Una completa gama de aviones de transporte militar estuvo presente en la vigésima edición de la feria, entre éstos el legendario C-17 Globemaster III, KC-390, KC-10 Extender, C-130 Hercules, A-400M y el C-27 Spartan, todos capaces de cumplir funciones polivalentes para el traslado de tropas, paracaidistas, carga y ayuda humanitaria, entre otras capacidades.

DHC-6 Twin Otter
Fuerza Aérea de Chile

KC-390
Brasil

C-17 - Globemaster III USAF
Teniente Coronel Jorge Carrera

"Nuestro Escuadrón tiene su base de operaciones en Nueva York y forma parte de la Guardia Nacional Americana. Es la primera vez que visitamos FIDAE y lo hicimos para exhibir nuestro avión así como para transportar al personal y equipos de las aeronaves de combate F-22 y F-35. Hemos participado de importantes misiones humanitarias tanto para transportar carga y personal de rescate, como en los huracanes "Irma" y "María". Su capacidad de carga es de 80 toneladas, es decir un tanque o dos helicópteros".

Airbus A400M
Ejército del Aire de España

C-130 Hercules
Fuerza Aérea de Chile

Airbus EC130 B4.



Airbus Helicopter H-125 Ecureuil.

Aviación civil y comercial

Destacaron las aeronaves Airbus 350 y 320, el Boeing 737 Max 8, los helicópteros Bell-429 Global Ranger, el Bell 505 y los Airbus H-155, H-145, H-125 y Cougar. También, los aviones civiles Honda, Gulfstream, Cessna y Beechcraft, entre otros.



El Boeing 737 Max 8.



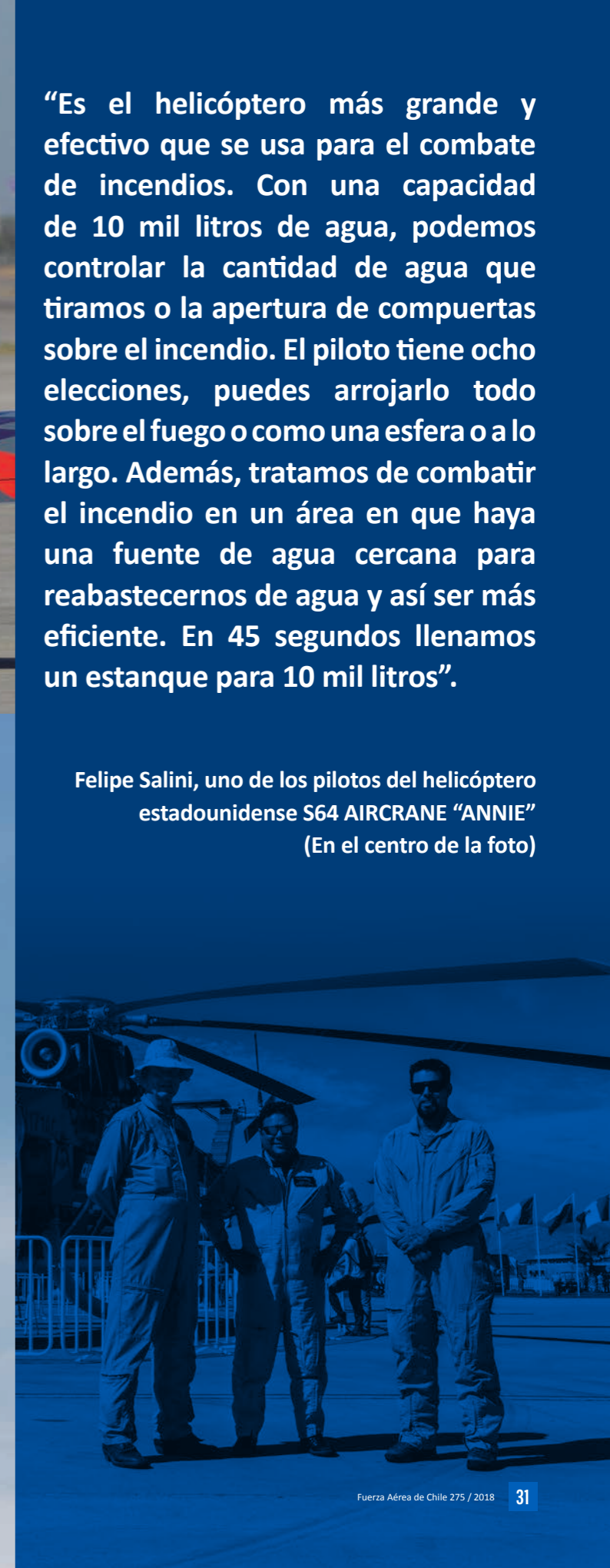
Team RV.

“Es el helicóptero más grande y efectivo que se usa para el combate de incendios. Con una capacidad de 10 mil litros de agua, podemos controlar la cantidad de agua que tiramos o la apertura de compuertas sobre el incendio. El piloto tiene ocho elecciones, puedes arrojarlo todo sobre el fuego o como una esfera o a lo largo. Además, tratamos de combatir el incendio en un área en que haya una fuente de agua cercana para reabastecernos de agua y así ser más eficiente. En 45 segundos llenamos un estanque para 10 mil litros”.

Felipe Salini, uno de los pilotos del helicóptero estadounidense S64 AIRCRANE “ANNIE”
(En el centro de la foto)



S64 Aircrane “Annie”.



Líderes de la aviación civil-comercial se reunieron en FIDAE 2018

Desarrollo aeroportuario, seguridad operacional y ciberseguridad, fueron algunos de los temas que se debatieron en la primera edición de “Aviation Leaders Forum” (ALF).

Con la presencia de más de 15 autoridades en materia aeronáutica nacional e internacional, se inauguró durante el segundo día de FIDAE, la primera edición de la Conferencia “Aviation Leaders Forum” (ALF), encuentro organizado por la Fuerza Aérea de Chile a través de FIDAE, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la firma norteamericana Kallman Worldwide. En la oportunidad, se debatieron aspectos relativos al desarrollo aeroportuario, seguridad operacional, ciberseguridad y se analizó el impacto que ha tenido durante los últimos años el ingreso al mercado de las aerolíneas low cost.



Entre los expositores, destacó la presencia de la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Doctora Fang Liu, y el Director de la DGAC, General de Aviación Víctor Villalobos. “Aviation Leaders Forum representó una inmejorable oportunidad de conocimiento y marcó la pauta para todos quienes confluyen en un sector que avanza rápidamente, con desafíos en todos sus niveles, mientras que para FIDAE su desarrollo es la consolidación de la constante innovación y evolución de la principal plataforma comercial de América Latina”, destacó el Director Ejecutivo de FIDAE, Coronel de Aviación (A) Jaime Reyes.



Uso de RPAS/UAV (drones)

La cuarta edición de UNVEX AMÉRICA (Unmanned Vehicles exhibition), organizada por la empresa española IDS, en conjunto con FIDAE, se enfocó en las diversas aplicaciones civiles y militares de los RPAS/UAV (drones) y estuvo dirigida a los profesionales interesados en esta nueva tecnología, usuarios, legisladores, academia e industria.

“América Latina por su geografía y condiciones climáticas es sin duda una región en la que los sistemas remotamente tripulados son una herramienta indispensable para prevenir o mitigar las emergencias. Chile que hemos definido como un país multi-desastres, gasta anualmente 3 mil 200 millones de dólares en tareas de reconstrucciones por la ocurrencia de desastres naturales. El país ha tomado sus medidas en cuanto a construcción, pero se han abierto nuevos flancos debido al cambio climático. Los vehículos no tripulados, con sensores de alta tecnología permiten prever y mitigar los efectos de los desastres naturales”.

(Extracto de la exposición de la Directora del Observatorio de riesgos de la UBO, Fabiola Barrenechea).

“Los drones pueden cumplir tareas de monitoreo de áreas específicas, detección de daños en infraestructuras, labores de rescates y entrega de ayuda en terrenos escarpados o de acceso limitado a otras aeronaves. Son capaces de soportar temperaturas extremas, y trabajar en altitudes, lo que los hace muy eficientes para acometer misiones de riesgo y proporcionar información importante para ayudar a la percepción remota en la elaboración de un mapa de riesgo”

(Extracto de la conferencia de Drone Sar)

“El mercado civil mundial de drones superará los 20.000 millones de euros anuales, lo que necesariamente requiere su regulación, ya que el rol militar y de seguridad representa un volumen estimado en aproximadamente un tercio de ese total. La aparición de empresas prestadoras de servicios con drones está creciendo para servir en áreas audiovisuales y otras más complejas como la agricultura o la fotogrametría, que exigen sensores y software muy sofisticados de gestión de la información. Nuevas tecnologías, nuevas posibilidades de uso y empleo requieren de operadores cualificados, capaces de asegurar un uso profesional, seguro y acorde con las demandas del mercado pero sin olvidar las obligaciones legales y sociales. Sin operadores fiables el sector se ve comprometido y socialmente rechazado”.

(Extracto conferencia UNVEX)



“El espacio como desafío para la humanidad”

Científicos nacionales y extranjeros de los sectores más representativos del área espacial a nivel mundial, se dieron cita en esta conferencia organizada por la Fuerza Aérea de Chile, a través del Grupo de Operaciones Espaciales (GOE), sobre la capacidad espacial en el desarrollo de la humanidad.



Oleg Kótov
Doctor en medicina y cosmonauta
 Pasó 526 días en la EEI y realizó 37 horas de caminata en el espacio.

“El principal objetivo de los científicos espaciales es prepararse para su llegada a Marte. En la Estación Espacial Internacional (EEI) estamos haciendo nuevos procesos para controlar lo que es el aire, como reciclar el aire en el viaje y optimizar el consumo de agua durante el viaje. La Luna es un trampolín hacia Marte y esperamos llegar a ese planeta el año 2030”.



David Brain
Astrofísico y matemático de la Universidad de Colorado

Investigador principal de la misión Maven.

“Tanto el viento solar como la radiación ultravioleta han sido claves en la fuga de la atmósfera marciana, ya que en el pasado el Sol tenía una actividad más intensa que en la actualidad (...) Aunque el tiempo durante el cual la atmósfera marciana se mantuvo estable fue muy corto -Marte tuvo condiciones de habitabilidad entre unos 100 mil y 10 millones de años- fue suficiente para que la vida pudo haber aparecido en forma de seres unicelulares”.

Guido Girardi
Senador de la República de Chile
 Presidente de la Comisión de Desafíos del Futuro, Ciencia y Tecnología e Innovación.

“Chile debiera ser un líder en materia satelital. No solo debemos depender de la tecnología foránea, tenemos que asociarnos y aliarnos, además de generar nuestra propia tecnología (...) Como país debiésemos tener una política de espacio y la Fuerza Aérea de Chile es la que tiene la mayor potencialidad. El futuro se encuentra fuera de la Tierra, el desafío del mañana es el universo”.

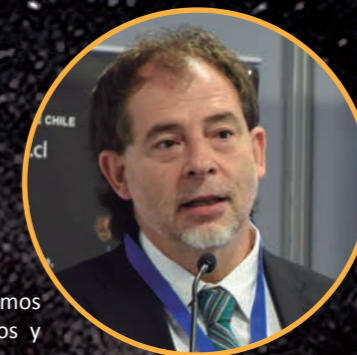


Simonetta Di Pippo
Doctora
 Directora de la Oficina para Asuntos del Espacio Exterior de Naciones Unidas.

La FACh está bien preparada y es el punto inicial para poder generar los conocimientos, los requisitos para el desarrollo espacial del país e impulsar el desarrollo de una agencia espacial. Chile ha participado y es un miembro importante de esta comunidad y la idea es que refuerce su participación en Naciones Unidas para tener un mejor desarrollo en el área espacial”.

Gloria Hutt
Ingeniera Civil
 Ministra de Transporte y Telecomunicaciones.

“Desde el año 2014 al 2020 se ha desarrollado una política nacional espacial que esperamos se concrete en el futuro Ministerio de Ciencia y Tecnología. Es una de las decisiones que hay que tomar y creo que dada esta discusión respecto al satélite, es la oportunidad para ampliar el ámbito y no solo enfocarnos en si es necesario reforzarlo, modificarlo o invertir en uno nuevo, hay que pensar más bien en cómo abordamos el desarrollo espacial, qué compromiso tomamos como país”.



Cristian Puebla Menne
General de Brigada Aérea (I)
 Director de Personal y Logística de la FACh.

“Siendo fiel a la política nacional espacial que se ha propuesto, la FACh tiene la convicción de que es ahora el momento de accionar proactivamente en el espacio ultraterrestre como un motor de desarrollo del país sobre la base de nuestra identidad, valores y principios. Desde estos, la Institución se encuentra preparada para colaborar activamente con su capacidad de innovación, su experiencia y sus potencialidades para generar y alcanzar soluciones a los grandes problemas de Chile y de la humanidad como son, entre otros, la seguridad humana ampliada ante el cambio climático”.



Eduardo Bendek
Astrofísico
 NASA.

“De aquí al 2025 Chile va a ser el anfitrión del 70% de la infraestructura mundial en la astronomía. Cuando decimos que Chile es el mayor productor de cobre en el mundo estamos hablando del 30% de la producción mundial de cobre. Acá estamos hablando del 70% de todo el dinero invertido en el mundo en astronomía y eso es algo que hay que aprovecharlo en el sentido que hay que hacer transferencia tecnológica, crear todo un ecosistema alrededor de los observatorios que existen en el país”.

Percepción Remota para proteger el planeta

La información geoespacial obtenida por los sensores remotos tiene una importancia vital para la elaboración de las políticas públicas y para enfrentar con mayor eficacia y eficiencia, por ejemplo, las emergencias naturales.



Felipe Ward
Ministro de Bienes Nacionales

“Un foro de estas características contribuye enormemente a fortalecer el diálogo y las redes de apoyo para el desarrollo de nuevas investigaciones y el respaldo para la labor que en esta materia están realizando los distintos países en la región”.



General del Aire Jorge Robles Mella
Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

“Esta es una instancia para generar procesos de innovación, crecimiento y actividades científicas de intercambio de conocimiento para impulsar el desarrollo científico, social y económico de cada uno de los países y de la Región en general. La Fuerza Aérea de Chile, a través del Servicio Aereofotogramétrico, es consciente de la importancia y los aportes que entrega la percepción remota junto al beneficio que entregan los congresos y conferencias”.

“Sustentabilidad, un desafío para todos”, fue el lema del foro organizado por el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile, SAF, en conjunto con la Sociedad Internacional de Fotogrametría y Percepción Remota (ISPRS, por sus siglas en inglés).

Ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine en su visita a FIDAE:

“Vamos a fortalecer la infraestructura aérea”

En la oportunidad, el titular de la cartera señaló que el tráfico aéreo está creciendo sobre 10% por año y eso trae más movilidad para las personas, más oportunidades y más libertades al conectar los distintos puntos del país.

El Ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, asistió a la inauguración de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE 2018) y recorrió las instalaciones del evento junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Jorge Robles; el Ministro de Defensa, Alberto Espina; la Ministra de Transportes, Gloria Hutt; y el Ministro de Minería, Baldo Prokurica.

“Hemos recorrido FIDAE y hemos quedado impresionados con el desarrollo que ha alcanzado esta feria con el despliegue de la tecnología de la aviación. Creemos que este es el tipo de encuentro que promueve el desarrollo de la navegación aérea de la industria aeronáutica en Chile en todas sus dimensiones y nos parece un evento extraordinariamente positivo”, dijo el Ministro Fontaine. En la oportunidad, la autoridad señaló que se tiene contemplado fortalecer la infraestructura aeroportuaria tanto en Santiago como en regiones, así como mejorar la eficiencia de las terminales con el objetivo de entregar a los usuarios de transporte aéreo un mejor servicio y más comodidad. “El tráfico aéreo está creciendo sobre 10% por año y eso trae más movilidad para las personas, más oportunidades y más libertades porque conecta y une a los distintos puntos del país, incluso los más remotos”, dijo el Ministro Fontaine.

La autoridad afirmó que el Ministerio de Obras Públicas está apoyando ese desarrollo a través de la ampliación de los aeropuertos. La construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB) de Santiago registra a la fecha un avance total de 20% y de acuerdo al contrato debiera estar terminado en su totalidad en noviembre del año 2020. Según explicó el Ministro Fontaine, la ampliación triplica la superficie del aeropuerto.



“Debemos tener la capacidad de hacernos cargo de que la industria de la aviación comercial crece más rápido de lo que crecen los servicios públicos. No fuimos capaces, precisamente, de prever esta situación y, por tanto, tenemos que proponer diseños e infraestructuras acordes con lo que necesita el mercado”.

Director de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, Boris Olguín.



“Somos un referente a nivel mundial. FIDAE es una plataforma para dar a conocer la labor que realiza la DGAC en materia de seguridad aérea.”

Director General de Aeronáutica Civil
General de Aviación Víctor Villalobos Collao.

Aeromodelos en FIDAE 2018

Cerca de diez aeronaves radio controladas sorprendieron al público con sus maniobras.

Durante FIDAE se presentó el Club de Aeromodelos RC "Jabalí" el que realizó una serie de presentaciones durante los días de exhibición comercial y show aéreo en la vigésima edición de la feria.

Fueron más de diez aeronaves, entre las que destacaron dos F-16 a escala, que deleitaron a los asistentes con piruetas aéreas similares a las de un avión de tamaño real.

Cabe destacar que "Jabalí" participa permanentemente en FIDAE, apoyando al Grupo de Presentaciones de la FACH. "Para nosotros fue un honor estar en FIDAE y que sigan confiando en nosotros. Estamos trabajando para mejorar aún más nuestras presentaciones y entregar un mejor espectáculo a la gente, acercando el mundo aeronáutico a la ciudadanía", señaló Gian Brunetto, Presidente de "Jabalí".



Convocatoria FIDAE 2018:

Junto a la numerosa presencia de expositores nacionales e internacionales del mundo de la aeronáutica, la vigésima edición de la muestra reunió a profesionales, conferencistas, científicos y público en general que, durante seis días, dieron vida a la principal vitrina aeroespacial de Latinoamérica.

Destacó la gran cantidad de jóvenes, estudiantes y niños que se interiorizaron y disfrutaron con las aeronaves y las novedades científicas y tecnológicas presentes en los pabellones, muestras estáticas y cielos de la Base Aérea "Pudahuel".



Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" Chile



Acrobacia

Una de las exhibiciones más espectaculares estuvo a cargo del piloto Skip Stewart con su Pitts S2 S Prometheus, que brindó una rutina impresionante. También estuvieron presentes los teams acrobáticos Halcones de la Fuerza Aérea de Chile, Da Fumaça de Brasil y RV-Team de Chile.



Da Fumaça Brasil



PITTS S2 S PROMETHEUS
Piloto Skip Stewart

"Lo que yo hago requiere mucho trabajo porque es muy peligroso. Por lo mismo debes ser muy apasionado en lo que haces, dedicarle mucho tiempo, esfuerzo y energía...el nivel de seguridad que debes tener es muy alto. Para mí es una oportunidad de ser libre, de expresarme, es un arte, siento que nací para hacer esto. Me gusta que la gente sienta esa excitación de poner en riesgo mi vida, que valoren esa conexión entre el hombre y la máquina".

25 años de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales

A la par con los desafíos aeronáuticos del siglo XXI

19 mil alumnos han pasado por sus aulas, dotando a la FACH y a otras instituciones, del Personal competente ante los avances tecnológicos y par el desempeño eficiente en sus áreas de gestión profesional.

Desde la creación de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales “SOM Óscar Ossa Galdames” (EPS) se ha orientado al cumplimiento de su misión que es capacitar, perfeccionar y especializar al Personal del Cuadro Permanente, Empleados Civiles, Administrativos y Soldados Conscriptos, liderando los diversos procesos educativos ejecutados a través de cursos presenciales y a distancia aplicados.

Los inicios de la EPS

La educación en la Fuerza Aérea tiene sus orígenes con la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar el año 1913. Posteriormente, en 1939, se fundó la Escuela de Especialidades, la cual acogió y comenzó la formación de las primeras generaciones del Personal de Cuadro Permanente que la Fuerza Aérea requería. Pero debido a que los avances tecnológicos eran cada vez más frecuentes, la Institución decidió crear en 1966 la Sección de Entrenamiento Integrado (S.E.I.), la cual tenía

como principal misión dictar los cursos de requisito de ascenso del Personal. En 1975 la sección es incorporada al Departamento de Perfeccionamiento de Suboficiales para seis años más tarde depender de la Escuela de Especialidades como el Grupo de Instrucción de Suboficiales. En esa época se amplió la acción educativa, realizando Cursos de Perfeccionamiento Profesional, consolidándose de esta manera en la enseñanza de todo el Personal del Cuadro Permanente. Finalmente, el año 1993, junto con la creación de la Brigada de Instrucción, se crea el 15 de abril de 1993 la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, la cual continúa con la tarea de sus precursores.

19 mil Alumnos

En estos 25 años de historia de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, han pasado por sus aulas más de 19.000 alumnos en los diferentes cursos que otorga, entre las que destacan: Asesor del Mando,

alumnos, a través de los diferentes cursos que se imparten”.

La educación continua

Por otra parte, la Escuela realiza el programa de capacitación de Soldados Conscriptos, en las diversas Brigadas Aéreas. La materialización de dicho programa es a través de un convenio con el Servicio de Capacitación y Empleo, más conocido como SENCE, el cual depende del Ministerio del Trabajo que bajo un convenio, otorga los



requisito para ascender a Suboficial Mayor, Habilitación para el Ascenso a Sargento 2° y Suboficial, Capacitación Pedagógica, Instructor Técnico, Supervisor Educacional, Seguridad de Redes (CISCO), Seguridad Operacional y Medio Ambiente (SOMA), habilitación a Soldados de Tropa Profesional, Capacitación a Personal Antártico, entre otros, a nivel institucional y con la participación, en algunos de ellos, de representantes del Ejército, Armada, Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones, en sus tres formas; presencial, a distancia y bimodal, el cual combina clases presenciales y a distancia.

Para el presente año se tiene proyectado recibir un total de 1.300 alumnos, los cuales se integrarán a los 38 cursos que se desarrollarán durante diferentes periodos de este 2018.

Su actual Director, Coronel de Aviación (I) Nelson Bravo sostiene que “el éxito en el cumplimiento de la misión encomendada a la Escuela, radica en el esfuerzo permanente de casi medio centenar de integrantes, quienes bajo su conducción buscan la mejora continua en los procesos educacionales y administrativos de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, para entregar competencias que permitan enfrentar los desafíos del siglo XXI en el ámbito aeronáutico, a cada uno de sus

fondos para la contratación por parte de la Institución, de cursos que otorguen una capacitación en un oficio a los Soldados Conscriptos, que permita su empleabilidad en el mundo laboral una vez concluido el Servicio Militar en la Fuerza Aérea de Chile.

También la Escuela tiene como misión supervisar los Procesos de Adiestramiento y Entrenamiento en el Trabajo de todo el Personal del Cuadro Permanente, que otorgan un nivel de competencia a cada uno de ellos, en base a sus conocimientos técnicos y experiencia en las diferentes funciones y tareas que desarrolla en su especialidad.

Asimismo, la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales debe tomar los exámenes para el Personal del Cuadro Permanente que postula a agregadurías aéreas, comisión antártica y de ascenso de los Empleados Civiles Técnicos y Administrativos, entre otros.

La Fuerza Aérea de Chile siempre está preocupada de la formación de su Personal del Cuadro Permanente y Soldados Conscriptos, lo que la ha mantenido como una de las más respetadas de la Región. Ejemplo de ello es la EPS, plantel del que egresa personal altamente calificado y preparado para enfrentar los desafíos aeronáuticos del siglo XXI.

LÍNEA DEL TIEMPO

1913

11 de febrero, se crea la Escuela de Aeronáutica Militar.

1939

16 de octubre, se crea la Escuela de Especialidades.

1966

Se crea la Sección de Entrenamiento Integrado (S.E.I.).

1975

Dependiente del S.E.I., se integra al Departamento de Perfeccionamiento de Suboficiales.

1981

Cambia de nombre a Grupo de Instrucción de Suboficiales y depende de la Escuela de Especialidades.

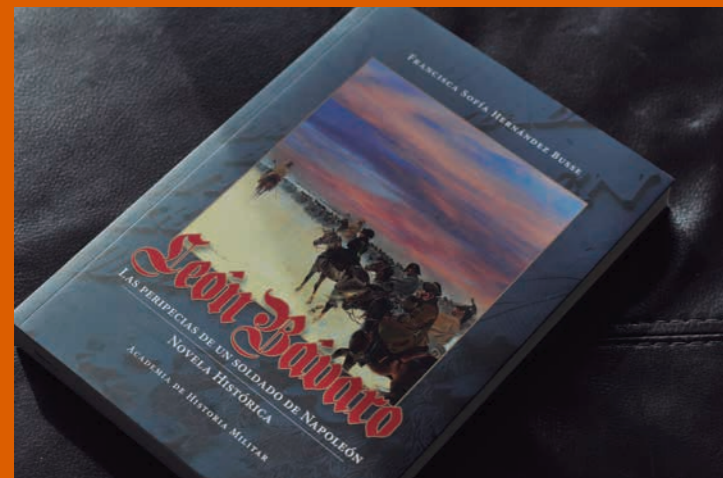
1993

El 15 de abril, se crea la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales (E.P.S).

“León Bávaro”

Rescatan historia de un soldado de Napoleón

Descendiente del protagonista, narra las peripecias de un carpintero del Reino de Baviera, que marchó con las tropas de Bonaparte, en la trágica campaña con rumbo a Rusia.



Cuando sólo tenía quince años, Francisca Sofía Hernández Busse, tradujo del alemán, un manuscrito que confirmaba un relato de más de doscientos años, que su bisabuela escuchó de su antepasado y que dio vida, en 2017, a la edición de su propia novela: *León Bávaro*. La historia trata acerca de Matthias Ilmberger, un carpintero del sur de Alemania que fue obligado a marchar con las tropas de Napoleón Bonaparte a Rusia. “Matthias Ilmberger (1773 - 1848) era el bisabuelo de mi bisabuela. Sus experiencias me conmovieron desde el primer instante que las escuché. Yo tenía once años y oía atenta, acerca de tormentas de nieve y estepas infinitas con tropas ya aniquiladas por el frío, entrampadas en la nieve, en una mortal campaña destinada a recorrer miles de kilómetros al interior de la Rusia zarista, que llevó a la derrota del emperador de Francia. El libro describe el agotamiento físico y, la hambruna que padecieron los soldados, los conflictos armados, el clima inclemente de Rusia y el estrepitoso ocaso del ejército de Napoleón”, cuenta Francisca. Su antepasado también se debate ante dilemas existenciales profundos, incluso el amor por la novia que dejó en su patria amada y las raíces que echó en tierras lejanas y que le plantean un dolor adicional al regresar a su suelo natal, señala la escritora, hoy de 29 años y Doctora en Filosofía por la Pontificia Universidad Católica de Chile.

La fuente de inspiración

Francisca explica la favorable circunstancia de haber habitado en una enorme casa con muchos de sus seres queridos. “Como vivíamos todos juntos, se dio esa unidad de bisabuela, abuela, mamá e hija. Es decir, cuatro generaciones en un mismo hogar. Fue así como mi abuela, haciendo orden en el sótano, encontró unos papeles antiguos, un fajo de hojas amarillentas que un primo de mi bisabuela (llamado Josef Limberger) había escrito en los años '50 en Alemania y había enviado, posteriormente, a Chile. Con mi abuela descubrimos que se trataba de algo importante: archivos y textos, escritos a mano algunos, otros a máquina, apuntando datos ya más específicos de la campaña napoleónica de 1812. Este invaluable material, una fuente directa, primaria, me sirvió como hilo conductor. Entonces, el relato se hizo más contundente, gracias a la primera versión elaborada por Josef. Tenía muchos datos y descripciones de lo que había pasado.

“Traté de contactarme con parientes vivos en Alemania, porque este primo de mi bisabuela había fallecido en el año '80, sin dejar descendencia. Por lo tanto, la historia también moría ahí, en el sótano de mi casa. Fue mi

inspiración profunda. Decidí primero traducir el manuscrito de Josef al español, porque se trataba de un alemán antiguo, difícil de leer. Me pareció que la historia merecía ser narrada, especialmente porque muestra el punto de vista del soldado raso de infantería, ese pobre que fue reclutado a la fuerza, que no sabía bien en qué causa estaba metido, a dónde iba, por qué y que fue puesto como carne de cañón. Quise mostrar sus vivencias, sus miedos y lo que a él le causó la separación de su hogar, enfrentado al choque de la cultura europea y la rusa. También quise plantear cómo la guerra transforma vidas. Por eso mi novela está marcada por la filosofía, que es lo que yo he estudiado, con reflexiones acerca de qué significa vivir una crisis histórica, el destino, cuán libre somos, grandes preguntas que se pueden dar perfectamente en este contexto”.

“Mi gran anhelo siempre fue que mi familia viera que esta historia no se había muerto. Me demoré mucho en escribirla, pero los últimos años fueron los más apremiantes porque tenía el deber moral de que mi abuela, esa que me había acompañado al sótano, también viera el trabajo hecho y gracias a Dios pude lograr eso. Mi bisabuela lamentablemente falleció en el intertanto”, señala emocionada.

“Entonces, para mí, lo primero era preservar un relato que se estaba extinguiendo, porque quedaba solamente una persona en el planeta capaz de comunicarlo y esa era mi bisabuela. Es decir, para mí, lo esencial es conservar la memoria porque considero que no podemos tener futuro si no tenemos claridad con respecto a nuestro pasado, nuestras raíces. Además, uno lee para disfrutar, pero también para aprender. A mí me parece que los libros son puertas abiertas a viajar. Toda literatura es una invitación a un viaje, a una peregrinación donde el objetivo no es el destino, sino el trayecto y en ese trayecto uno puede ampliar horizontes y aprender acerca de otras vidas, otras sensibilidades, para aprender sobre tolerancia, generosidad, solidaridad”.

Escritora precoz

“Me casé a los 22 años, tengo dos niños y me doctoré, antes de cumplir los 30 años. Considero que la clave para lograr todos los objetivos propuestos radica en que no fumo, no bebo y no veo televisión”, comenta la escritora, entre risas. Y continúa: “con esas tres medidas uno gana mucho tiempo. Pero, de todas formas, este largo proceso ha sido desgastante, porque el ser madre, llevar una casa, terminar el doctorado y sacar la novela no fue fácil. Además, me gustan los deportes, especialmente las artes marciales y los que están relacionadas con la montaña. Hace un tiempo participé en una carrera en la Patagonia. Corrí en medio de un paisaje sobrecogedor. Antes de partir, un cóndor gigante

sobrevoló en círculo sobre los competidores y nos dio un entusiasmo único”.

La Familia Militar

“Fue la Academia de Historia Militar y quien entonces estaba a cargo, el General (r) y editor Marcos López Ardiles, quien apoyó con el proyecto de *León Bávaro* y a quien debo toda mi gratitud. Pero mi cercanía con el mundo militar se remonta aún más atrás. Mi abuelo era del campo, hizo el Servicio Militar en Victoria, a los 16 años y siempre reconoció lo que la vida militar le aportó a su formación, su carácter, a su capacidad de salir adelante, resistencia, le ayudó a ordenar su vida y le dio una opción a futuro. Siempre habló muy bien del Ejército y yo crecí con eso. Mi papá, Oficial de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile, hizo su beca a través de la Institución, también estuvo destinado en Alemania. Mi suegro, ya fallecido, era Capitán de la reserva del Ejército. Por lo tanto, esta cercanía con el mundo militar es de estima y gratitud, porque las fuerzas armadas ayudan mucho en la educación de la gente del país y en la formación de valores como el amor a la Patria. Sólo tengo gratitud y ojalá se pudiera ampliar esta tarea más a los colegios y mostrar el verdadero rostro de quien está al servicio del pueblo chileno. Creo que falta revalorar lo que tenemos y también ese mundo de orden, de disciplina, de trabajo, en el que, con esfuerzo, se puede llegar lejos”.



Cámaras con sensores térmicos detectaron en tiempo real los focos de incendios forestales

Monitoreo desde el aire, con equipos de gran capacidad tecnológica, permitió entregar informes sobre brotes de fuego, fuentes de agua, rutas de desplazamiento y otras variables necesarias para apoyar el trabajo de los brigadistas. Nuestra tarea fue informar para prevenir y anticiparse.

Medios aéreos de la Fuerza Aérea de Chile, equipados con cámaras con sensores de alta definición, que proporcionan imágenes infrarrojas, permitieron entregar información en tiempo real para la labor de CONAF en la prevención y extinción de los incendios forestales.

Durante más de dos meses y en turnos de seis horas diarias, las plataformas aéreas sobrevolaron la zona asignada desde Combarbalá a Santa Cruz, sumando más de 250 horas de vuelo. De manera visual, o a través de estas cámaras, la FACH detectó cerca de 70 focos de incendios que no llegaron a superar la media hectárea, gracias a la oportuna reacción ante cualquier emergencia.

El monitoreo preventivo incluyó el empleo de cámaras para grabar videos ópticos de 40 o 45 segundos. La

capacidad de sus sensores permitió observar, entre otros elementos, los contrastes y movimientos del fuego, aunque éste se encontrara bajo el humo. Con éstas imágenes es posible determinar “la cabeza del fuego” y así detectar hacia donde se desplaza.

“Fue un sector determinado por CONAF, pues el resto del país fue monitoreado por ellos y por empresas forestales”, señaló el Coordinador General de la operación, Comandante de Escuadrilla (A) Cristian Cea. El Oficial explicó que, además de detectar los focos y obtener esta información relevante, los sensores permitieron reportar el grado de control y la extensión del fuego en superficie, así como especificar el número de brigadistas que se encontraba en terreno, los caminos más favorables para llegar al incendio, hacia dónde enviar los medios, las fuentes de agua

Monitoreo FACH

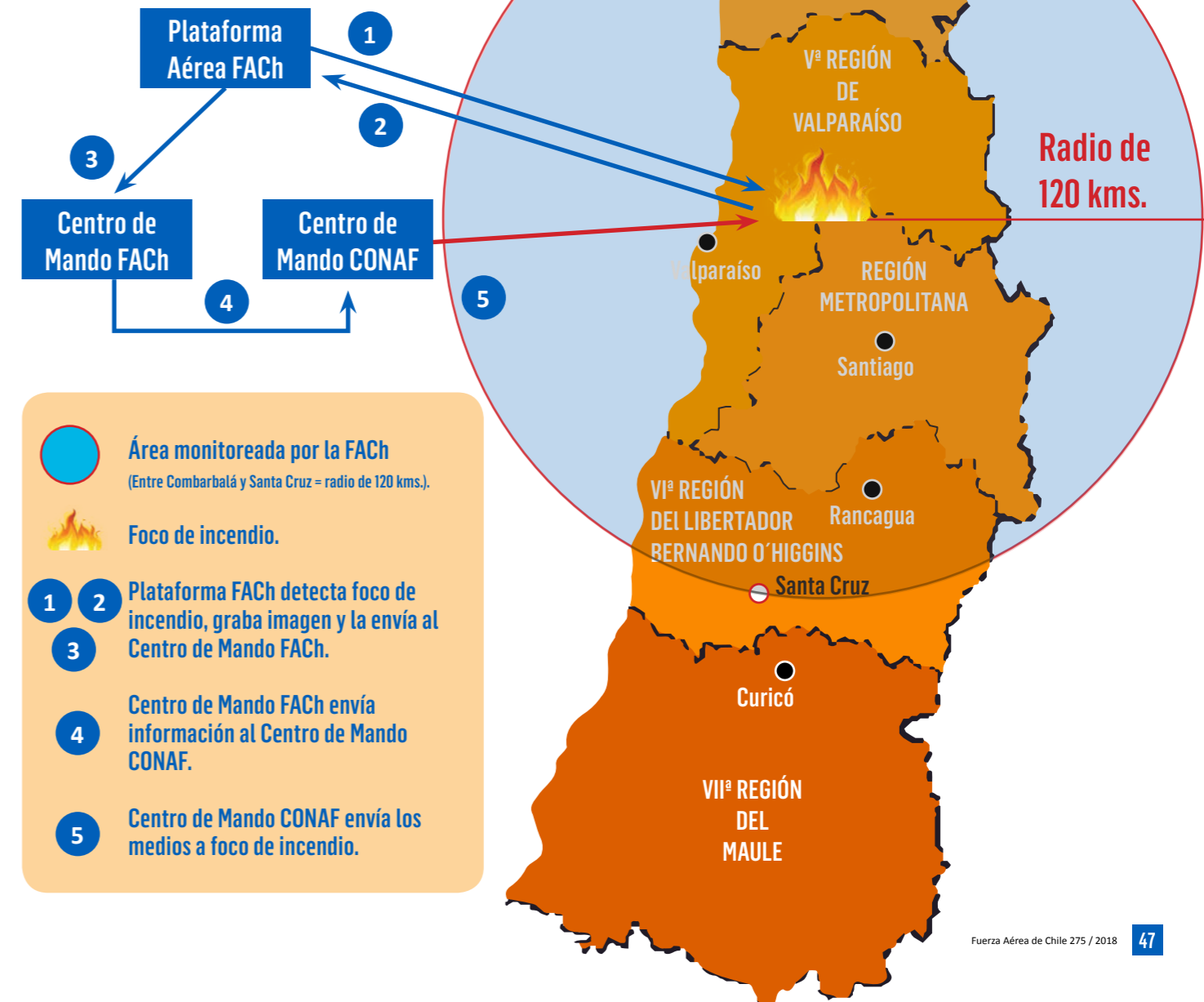
Del 18.12.17 al 28.02.18

246

Horas voladas

75

Focos detectados



más cercanas y el lugar exacto donde se encontraban desplegados los brigadistas, con el propósito de evitar que quedaran atrapados por las llamas como ocurrió con un equipo de brigadistas la temporada pasada y que cobró la pérdida de vidas humanas. El sistema se fue perfeccionando a tal punto que permitía observar lo que ocurría en terreno y acceder a la red de datos desde el propio celular. Esto permitía a los brigadistas coordinar oportunamente la operación en terreno.

Traslado de brigadistas

El apoyo institucional al combate de incendios forestales incluyó el traslado de brigadistas desde distintas regiones a los lugares amagados.

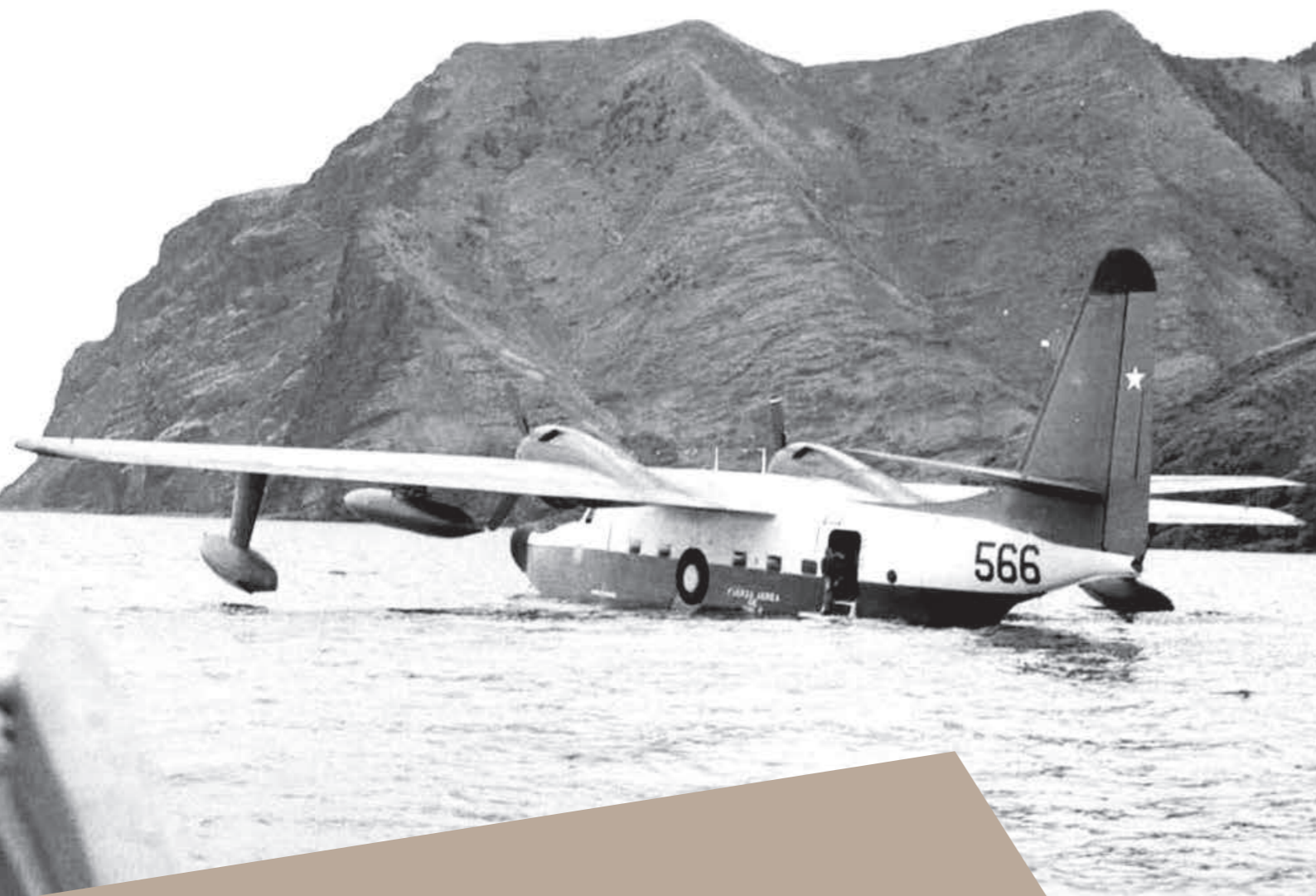
A fines de febrero, una aeronave KC-135 trasladó a 13 brigadistas desde la ciudad de Punta Arenas a la Base

Aérea El Tepual de Puerto Montt. Desde ahí, un avión C-130, que ya contaba con 38 brigadistas embarcados provenientes de Balmaceda, trasladó a todo el equipo hasta Temuco. El director nacional de la Corporación Nacional Forestal, CONAF, Aarón Cavieres, destacó la sustantiva disminución de la superficie quemada, la que representó el 4% en comparación con el período anterior.

“Quisiera destacar el convenio firmado con la FACH que nos prestó un enorme apoyo en la movilización rápida de nuestras brigadas y también en el día a día con el uso de plataformas aéreas con cámaras térmicas que nos entregaron información de primera para el trabajo”, señaló Cavieres, junto con señalar que “fue una excelente colaboración y un trabajo muy articulado”.

Transporte de Brigadistas





A 40 años de su desactivación

Los últimos aviones anfibiaos de la FACH

Desde 1958 hasta 1978, los Grumman Albatross operaron principalmente en las Bases Aéreas de Quintero, Puerto Montt y Punta Arenas.

Hace exactamente cuarenta años la Fuerza Aérea de Chile inició el proceso de desactivación del material de aviones anfibiaos Grumman HU-16B Albatross del Grupo de Aviación Nº 2 de Quintero, que utilizaron pistas en el mar y que fueron parte de una importante larga lista de hidroaviones que durante casi cinco décadas cumplieron un destacado rol, especialmente para la conectividad del país, en misiones para unir el territorio austral, la Antártica, el archipiélago Juan Fernández y la Isla de Pascua.

Los aviones anfibiaos Grumman SA-16B Albatross llegan a partir de 1958 al Grupo de Aviación Nº 2 y dos de éstos participaron también en el Puente Aéreo por el gran cataclismo de mayo de 1960 para ir en ayuda de los miles de damnificados en la zona sur del país.

En 1962 tres anfibiaos Grumman son modificados y modernizados con nuevos sistemas para detectar y destruir submarinos. Su designación fue Grumman HU-16B Albatross. En ellos se destaca un poderoso radar de búsqueda, lanzadores de sonoboyas con hidrófonos, capacidades para lanzar cohetes, bombas de profundidad y torpedos.

Su gran autonomía le permitió volar a la distante isla de Juan Fernández (670 Km) transportando ayuda

comunitaria y trayendo enfermos y heridos o mujeres con embarazos difíciles para ser atendidas en centros hospitalarios de Viña del Mar o Valparaíso. El Presidente Frei Montalva también viajó al archipiélago a bordo del Albatross Nº 568.

En 1977 ocurre el único accidente fatal con este tipo de avión en la Fuerza Aérea de Chile. En esa ocasión, el 571 impactó la ladera del Cerro Moreno, cercana a la Base Aérea de igual nombre en Antofagasta, falleciendo los Tenientes (A) Patricio de Andraca Riquelme, Patricio Yáñez Parra y Raúl Castillo Pinto; el Suboficial Osvaldo Alvarado Fariña; el Cabo 1º Hernán González Zapata; y el Cabo 2º José Ayala Amigo. Similar accidente, también con pérdidas de vida, le ocurrió a un Albatross de la Armada de Chile el 1 de noviembre de 1973.

El 5 de enero de 1978, la comisión técnica del Ala de Mantenimiento instruyó restringir los amarizajes de los Albatross, porque las maniobras efectuadas en un mar usualmente con mucho movimiento, además de la salinidad propia de la costa, dañaban sus estructuras y encarecían el mantenimiento.

El 12 de septiembre de 1978, la empresa VOLPAR Inc., presentó a la FACH una proposición de conversión de los Albatross. El programa contemplaba el reemplazo



Grupo Nº2 en Base Quintero.



de los motores R-1820 por dos turbinas Garret TPE 331, modificación del centroplano y la modernización de los equipos de comunicaciones y navegación. Estas conversiones no fueron aprobadas.

Consecuente con esto, el 21 de septiembre de 1978 se ordenó la baja del Albatross CSR-110 N° 572. Luego, el 10 de noviembre se repitió el trámite, esta vez le correspondió al Albatross HU-16B/ASW N° 568, para terminar el año, el 28 de diciembre con la baja del HU-16B/ASW N° 570. Ese año 1978 los Albatross volaron un total de 1.098,6 horas, pero la gran mayoría de estas las efectuaron los aviones ASW.

El año 1979 el Comandante del Grupo de Aviación N° 2, CDG (A) Luis Puebla y el segundo Comandante, CDB (A) Osvaldo Carrasco mantuvieron operativos los aviones restantes. Los últimos pilotos de estos aparatos fueron los CDB (A) Miguel Larrea A. y Carlos Alvarez S., Tenientes Pablo Morales, Osvaldo Bahamondes, Víctor Muñoz, Alfonso Ohrens., Ricardo Mujica, Gustavo Galan,

Hugo Peña y los Subtenientes (A) Jorge Cortes, Francisco Cortes, Jaime Alarcón y Carlos Rivera.

Fue así como entre fines de 1978 y mediados de 1979 todos los Grumman HU-16B Albatross del Grupo de Aviación N° 2 de la FACH fueron dados de baja. Su destino final fue: cuatro unidades adquiridas por la propia compañía Grumman, que los reacondicionó para su posterior venta a aerolíneas que operaban en el Caribe, otro (566) para la Fuerza Aérea Confederada (CAF) y el N° 570 para el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Entre septiembre y octubre de 1979 se efectuó en Quintero una ceremonia para despedir a estos nobles anfibios. Se leyó el decreto que ordenaba el receso del Grupo N° 2 y los Albatross 566, 567, 569, 570, y 573 despegaron uno a uno para luego reagruparse a la altura de Maitencillo para efectuar el último sobrevuelo sobre la base. (Fuentes: RFA 258 e Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile)



General de Aviación Jaime Alarcón.

General de Aviación Jaime Alarcón: “Tuvo una trascendencia estratégica tremenda”

“Fueron aviones de primera generación. Con una autonomía de más de doce horas de vuelo, con motores recíprocos, radiales. La tripulación la conformaban un piloto, copiloto, navegante (Taco), radio operador, un especialista en equipos de sembrado de sonoboyas y un mecánico de aeronaves. Los operadores de radio se comunicaban en morse. Era un avión antiguo, pero para los efectos prácticos estaba muy bien equipado, con muy buenos sistemas de vuelo, con capacidad para aterrizar por instrumentos. La única diferencia es que esos equipos eran a tubos y tenían que alcanzar temperatura para

funcionar. Hoy día son a transistores o circuitos integrados. La formación en Grumman era una buena escuela, de mucho profesionalismo. Los pilotos debían tener sobre 300 horas de vuelo para empezar a hacer ese curso y estudiar bien el avión, conocerlo perfectamente, aplicar todos los procedimientos. En ese tiempo, muchas emergencias se simulaban en terreno.

El avión Grumman sirvió muchos años porque estaba muy bien equipado, entregó una cantidad enorme de experiencia, que significó para Chile poder llegar a la Antártica y hacer una demostración efectiva del alcance que tiene el poder aéreo. Tuvo una trascendencia estratégica tremenda. Ayudó a que Chile tuviera la facilidad de posicionarse mejor en la exploración antártica, ir hacia el interior. No quedarse solamente en la orilla, gracias a su condición de anfibio.

Su principal función, sin embargo, era la guerra antisubmarina y el patrullaje aeromarítimo y costero con una gran autonomía y esa misión correspondía más a la Armada, como señaló a su debido tiempo, el General Fernando Matthei (Q.E.P.D.), quien argumentó, además, que los aviones ya eran muy antiguos, lo que causaba gastos por problemas de mantenimiento, con dificultad para conseguir algunos repuestos, así como mayor gasto de combustible. Paralelamente, la Armada ya había empezado a generar adquisiciones de aviones para seguir operando en la guerra antisubmarina y patrullaje.

Sin embargo, como todo medio aéreo que está expuesto a la corrosión se fue malogrando. De hecho, a muchos hubo que cambiarles las vigas de las alas porque el tratamiento anticorrosivo de entonces era absolutamente inferior al que se usa hoy para las aeronaves. En 1979 los volamos por última vez desde Quintero a Santiago. Fue muy emocionante”.



Coronel de Aviación (R) Guillermo Palacios: “Una maravilla de avión”

Había un refrán en la Base Quintero: “Cuando se aterriza los problemas se acaban; cuando se amariza, recién comienzan”. En rigor, los pilotos tenían que conocer no sólo las condiciones meteorológicas, la fuerza y dirección del viento, sino las características del mar, la mar risada, la mar gruesa, qué condiciones tenía en ese momento”.

Así lo sintetiza el CDA (A) Guillermo Palacios quien fue piloto e instructor del avión Grumman durante 10 años, alcanzando 4 mil horas de vuelo y que se desempeñó como Comandante del Grupo Nº 2. Palacios estuvo 13 años en Quintero y 33 en la Fuerza Aérea de Chile.

Al referirse a la aeronave, se entusiasma y también se emociona: “Era una maravilla de avión. Como dicen ahora: “Las hacía todas”. Al principio lo vi como un anfibio más, pero después me sentía a mis anchas. Era capaz de amarizar de día o de noche, con unos potentes focos que alumbraban toda el área. Lo conocía al revés y derecho, así que como instructor fui bien

severo. Algunos transpiraban en las maniobras que les enseñé. Lo importante era que estuviesen preparados para resolver ante cualquier emergencia, porque el avión respondía como si fuera un Mercedes Benz comparado con una Citroneta”.

“Recuerdo una misión al archipiélago Juan Fernández para salvar a un marino que tenía un problema de apendicitis, había que sacarlo, rescatarlo. Cuando llegué allá, divisé el buque, di una vuelta para ver las condiciones del mar, el oleaje. Pensé “está malito el mar”, pero hay que sacar al marino, entonces me metí

bien adentro de la bahía. En esta maniobra había una gran diferencia entre los antiguos, queridos y nobles Catalina que volé por años y el Grumman. El primero no tenía capacidad para colocar los motores en reverso, para frenar el avión en el agua y se debía utilizar todavía más espacio para amarizar. En cambio, el Grumman podía utilizar un sistema de freno, esa es la maravilla que hacía este avión para mayor seguridad de la misión.

Una vez con el paciente a bordo, había que estudiar la situación que era muy cambiante. De dónde viene el oleaje, cómo te afectará el viento y hasta cómo se estaba reflejando el sol sobre el agua. Entonces debías tener esas tres componentes bien claras. En buen chileno: “Hacia allá me tiro, por acá salgo”. Parte de eso lo aprendí cuando estudié Meteorología.

“Entonces había que salir y enfrentar a veces el movimiento ondulante del mar. Pero el Grumman tenía un recurso adicional. Tenía unos jatos (jet asissted take off), que eran unos cohetes para

ayudar al despegue. Podías ponerle uno a cada lado o dos a cada lado. La cosa es que por malo que estuviera el mar y poco espacio para la carrera, accionabas estos jatos, apretabas el botón y te sacaba del agua, salías encumbrado. Y así pude sacar a ese marino. El buque empezó a virar para dejarme despejada la ruta y entonces me dejó el espacio necesario entre la isla y su estructura. La salida del avión fue instantánea. Era maravilloso. Se sacaba del agua en menos de cien metros. Había que aguantar con fuerza la caña (bastón de mando), de lo contrario, seguías derecho,

sin remontar. Otra vez sacamos a una señora que estaba embarazada, porque ningún otro medio podía llegar a la Isla en menos de tres horas. Fue todo muy emocionante”.

Misiones antárticas

“El año 1975, siendo yo Capitán de Bandada, teníamos como misión hacer sobrevuelos al sur de la latitud 70 al interior del Círculo Polar, para encontrar lugares donde instalar una base aérea. Partimos desde Quintero hasta Punta Arenas y de Punta Arenas a la Antártica, a la Bahía Decepción.

Los mecánicos eran excelentes, la tripulación tenía mucha experiencia en aviones anfibios, así que uno confiaba ciegamente en ellos. El viaje hacia Decepción fue tranquilo porque hay cartas de navegación, tiempo y distancia y uno sabía la ruta y las condiciones meteorológicas. Y además era yo el que hacía los pronósticos para volar y todos confiaban en mis conocimientos. El amarizar allá fue tranquilo porque era una bahía cerrada y uno amarizaba en el mar interior de la isla.

Luego volamos hacia el sur, pero allá el clima empeora en pocas horas y me percaté que al avión tenía congelado el parabrisas. Tomé la decisión de regresar porque,

se había echado a perder el sistema de calefacción y eso empaña más los vidrios, igual que en un auto. No veíamos nada.

Había que amarizar por instrumentos, así que yo confiaba en esas capacidades y cuando ya íbamos llegando de regreso a la isla comenzaron a salir los pedazos de hielo y pude ver la tranquilidad de todos, porque no era sencillo hacerlo en automático en esas latitudes.

Después de eso estuvimos como una semana con tres aviones varados en la isla, soportando un fuerte temporal, pero afortunadamente ya estaba construida una losa para varar el avión en tierra. De lo contrario, habría que quedarse en el agua, con los motores listos para el despegue con ayuda de los jatos.

Después recomenzamos el vuelo, captamos fotografías del área y se hizo una exposición al regreso del reconocimiento aéreo. Fueron tres horas de vuelo, un difícil misión porque el avión tenía una capacidad para aterrizar en nieve, pero había que ponerle esquies. Así que sólo amarizábamos. Años después, se avanzó mucho con la pista en la Base Aérea “Presidente Eduardo Frei Montalva” que permitió usar aeronaves de gran tamaño con trenes de aterrizaje y hacer postas hacia el Polo Sur”.



Coronel Guillermo Palacios.



Una vida azarosa, de temple, sufrimientos, metas alcanzadas, orgullo, desazón y reconocimientos al fin, en un mundo de hombres. Su autobiografía, editada hace diez años, es la historia de un personaje que rompió todos los esquemas para ser fiel a su pasión enorme de ser una aviadora sin par. Sufrió fracasos y penurias para llegar a pilotar más de 400 aviones en traslado desde Inglaterra al frente de batalla en el norte de África, durante la Segunda Guerra Mundial.

Todos los capítulos de su autobiografía nos dan cuenta de una figura relevante para la aeronáutica chilena y mundial. Una auténtica heroína cuya experiencia fue aquilatada en toda su dimensión en el libro “Mujer Alada”, editado por la Fundación Arturo Merino Benítez en 2006 y que contiene también citas del libro editado en 1991 “Margot Duhalde, Mujer Aviadora”, de la escritora Magdalena Silva Valdés.

La insigne pionera fallecida en febrero pasado, a los 97 años, dejó un legado y un importante ejemplo acerca de no rendirse jamás en la búsqueda de una meta. Es el aporte de una mujer extraordinaria, que enfrentó los desafíos de su vida con inquebrantable pasión y que transmite sus experiencias con asombrosa franqueza.

Aquí extractos escogidos de su mayor pasión: Volar, en su propio relato.

“Mi permanencia en Inglaterra no fue un camino de rosas, ni una expedición romántica llena de aventuras como se ven en las películas.

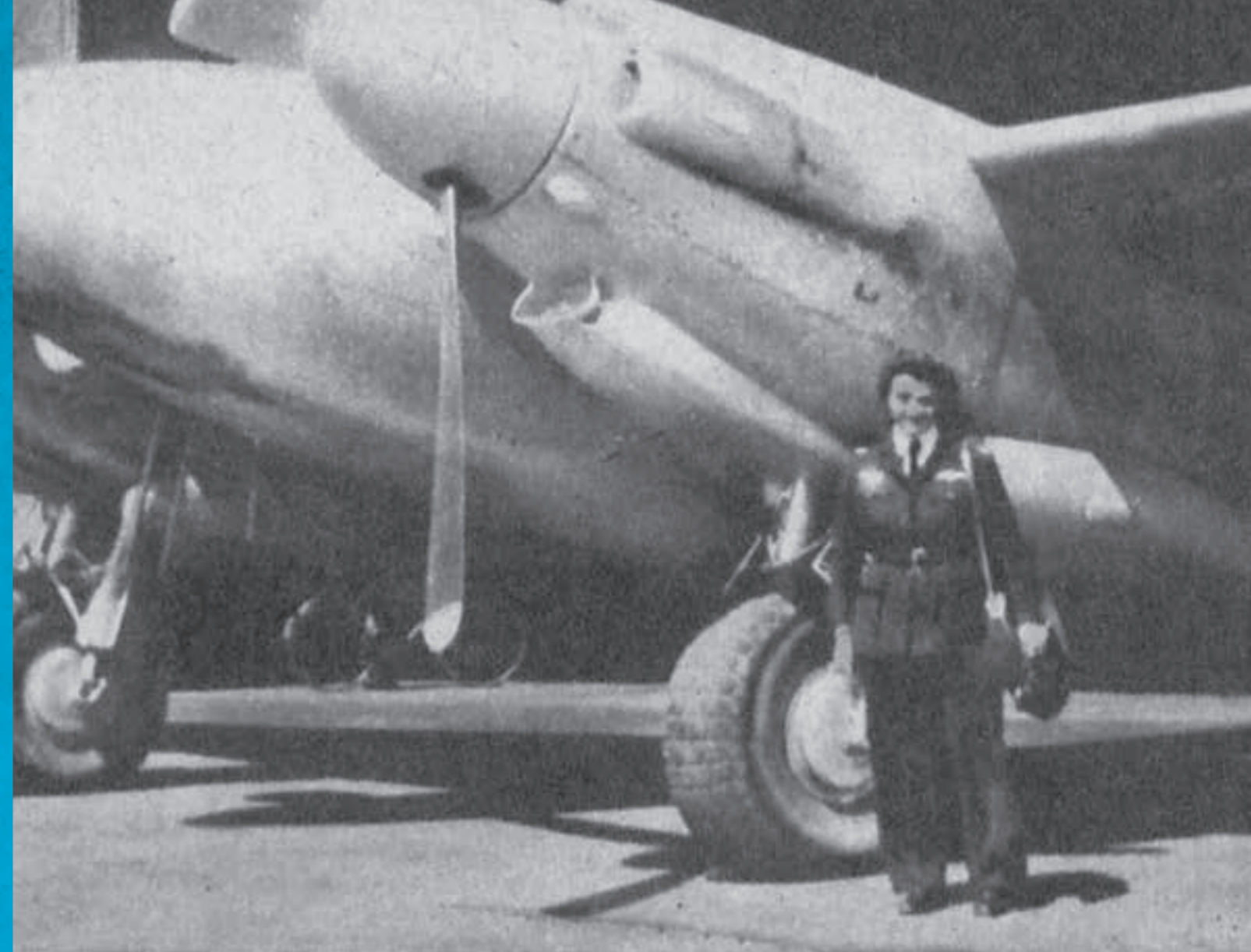
Estaba en medio de un país en guerra, que recibía ataques a diario, en que la diferencia entre la vida y la muerte podía ser un asunto de segundos, o de metros más o metros menos. No había en realidad mucho tiempo para dedicarlos a pulir detalles o tomar cuidados especiales con una persona determinada”.

“Una semana después de mi llegada a Londres, sonaron las sirenas anunciando ataque aéreo. Pasaron pocos minutos y se sintieron las explosiones de las bombas y los disparos de los cañones antiaéreos. En las situaciones siguientes aprendí a dominarme. Con la situación que se estaba viviendo ya eran miles los que estaban sin techo y buscaban refugio, noche tras noche, en las estaciones de trenes subterráneos”.

“Mi primer día en el aeródromo fue horrible, porque no sabía qué hacer, con quien hablar. Al mediodía tenía mucha hambre y no sabía cómo conseguir almuerzo”.

“Pasaron la Navidad y el año nuevo de ese año 1941 y yo apenas progresaba en la instrucción, tanto por el mal tiempo como por mi poco dominio del idioma inglés. Por otra parte debido a mi astigmatismo, se me hacía difícil leer la carta de navegación y ver el compás magnético, por lo menos en los aviones como el Tiger Moth y el Magíster, que lo tenían ubicado en el piso de la cabina”.

Tras tres intentos fallidos, incluido un aterrizaje forzoso por la densa neblina en un campo desconocido, con



Mujer piloto en la IIª Guerra Mundial

Margot Duhalde, réquiem para la mujer alada

La autobiografía de la insigne aviadora fallecida en febrero último, a los 97 años, entrega las claves de su pasión por volar, sin rendirse jamás ante decenas de tribulaciones.

heridas en su rostro y destrozos en su avión. Tras el episodio fue retenida e interrogada por su procedencia, cuenta:

“Pensaba en las terribles cosas que podían pasarme, en mi interior abrigaba una esperanza, no sabía que era pero sí sabía que no me dejaría vencer tan fácilmente”.

“En la base White Waltham, me recibió Pauline Gower (instructora) quien no me dio ninguna esperanza. Con la frialdad que requería su puesto me dijo que no servía para volar y me despidió definitivamente”.

“En inglés chapurreado intenté explicar, pero los nervios me traicionaron y rompía a llorar; creo que lloraba por todo lo que había sufrido lejos de mi familia de mi país y ahora frente a mi fracaso. Entre sollozos pedía que me dieran otra oportunidad de aprender inglés y que demostraría poder volar”.

“Resolvieron dejarme como mecánico en el hangar de White Waltham, donde estuve tres meses. Agradecía la oportunidad de quedarme. Creo que impresionó mi decidida intención de poner todo lo que fuera de mi parte al esfuerzo de todos. Me sentía una pequeña parte de un engranaje, a lo mejor desapercibida, pensaba yo para el resto”.

“Por eso me impresionó leer mucho después el relato de la piloto Diana Barnato Walker en su libro “Spreading My wings”: “Otro piloto de ultramar fue Margot Duhalde de Chile, dispuesta a ayudarnos en nuestro esfuerzo en la guerra. Se le conocía afectuosamente como “Chile” por el parche con el nombre de su país que usaban en los hombros de su uniforme (...) Cuando llegó los jefes opinaron que posiblemente no alcanzaría a ser un piloto de transporte de aviones debido a que no hablaba inglés,

de modo que no podía entender las clases o leer las notas explicativas de cada avión. Se le aconsejó aprender el idioma y permitió permanecer en White Waltham trabajando con mecánicos en un enorme hangar sin murallas: esto acontecía en el invierno de 1941-1942. Mientras aprendíamos navegación, meteorología y cómo funcionaba el motor de aviación, la pobre "Chile" se congelaba afuera. Ella acostumbraba a entrar al edificio al término del día, absolutamente cubierta de aceite y de grasa, con su pelo negro enmarañado y con sus maravillosas manos pequeñas congeladas y moradas de frío. Estaba decidida a volar por Inglaterra y mantuvo esa idea firme durante varios meses. Aprendió inglés poco correcto, pues los mecánicos pensaban que era muy divertido enseñarle palabrotas. Posteriormente fue destinada a la base Hamble, donde actuó como una piloto muy eficiente y bien considerada, con una excelente hoja de vida. "Chile" permaneció en el Air Transport Auxiliary (ATA) hasta que fue disuelta el 30 de noviembre de 1945. Ahora se encuentra de regreso a su país y aún vuela".

En 1989, en la celebración del cincuenta aniversario de la fundación de la ATA, su Alteza Real Michael de Kent le entregó la Medalla de Guerra en el aeródromo de Lynham de la RAF.

"Lettice Curtis, la Oficial a quien fui recomendada para ingresar a la ATA y que jamás me dirigió la palabra escribió en uno de sus libros "The Forgotten Pilots: "En 1941 llegó Margot Duhalde de Chile, hablando muy poco inglés. Tuvo que trabajar con los mecánicos en el hangar hasta que el conocimiento del idioma hubo mejorado. "Chile" permaneció en la Air Transport Auxiliary (ATA) hasta que terminó noviembre de 1945, para ese entonces ella había llegado a ser una piloto clase 4, volando aviones de bombardeo".

El Capitán E.C. Cheesman en su libro "Brief Glory, The Story of ATA" destaca: "Se llevaba bien con todos debido a su excelente predisposición de ánimo y la amigable sonrisa que rara vez abandonaba. Parte de ese periodo lo pasó trabajando en unas barracas de madera, a las que se les llamaba el barrio chino. Aquí en el invierno, pisando el fango desde la salida del sol hasta la última hora de vuelo ella vivió trabajando para mejorar su inglés. Después de un breve periodo fue readmitida en la escuela de vuelo donde aprobó su entrenamiento y durante más de tres años pilotó todo tipo de aeronaves, incluyendo bombarderos bimotores pesados".

"Finalmente, el 24 de septiembre rendí mi examen con el Flight Officer Rambant. Fueron dos horas y quince

"...Ese año 1943, la guerra comenzó a inclinarse en favor de los Aliados, por los errores de apreciación estratégica de Hitler, al abrir el frente del Este y no haber podido dominar a Gran Bretaña. Descuidó la creación de un arma aérea que pudiera atacar la profundidad inglesa y no fue capaz de reponer las pérdidas que los bombarderos aliados le infringieron." (Reflexión en Cap. 4, pág. 83)

minutos de circuitos y aterrizajes con y sin flaps, con un motor en bandera, sin velocímetros, emergencia y otras exigencias".

"Terminado el curso fui enviada como piloto clase 4 y ascendida a First Officer, grado máximo al que podía aspirar que me autorizaba a volar todo tipo de avión con uno o dos motores. "Me sentía muy feliz, porque todos los sacrificios, las angustias, las incertidumbres, habían valido la pena: había forjado mis alas, sin rendirme jamás, hasta llegar a este nivel máximo por la ruta más dura: "per ardua as astra".

Sus capacidades la llevaron a ostentar la categoría "four plus", con cientos de anécdotas y situaciones que afrontó con espíritu temerario y valiente. Muchos de sus amigos y compañeros murieron en accidentes o derribados en trayectos plagados de peligros.

"Al repasar estos hechos pudiera pensarse que había poco control de la actividad aérea, pero no es así. Lo que pasa



Fotografía de su libro autobiográfico, con parte de sus camaradas en la ATA.



es que hay que enfocarlos en la realidad que se vivía, en la urgencia de ir abasteciendo con aviones las unidades de vuelo realizadas: Entre 1944 y 1945, más o menos 500 pilotos transportamos 78.400 aviones de 99 tipos diferentes, con un total de 94 mil 700 horas de vuelo. En el mismo periodo los Anson, nuestros queridos “taxis” en que solíamos regresar de las misiones, volaron 40 mil horas y jamás nos fallaron”.

El libro editado por la Fundación Arturo Merino Benítez hace hincapié: Esta autobiografía de Margot Duhalde Sotomayor “Mujer Alada” ofrece un contenido pletórico de cifras, descripción de aviones, nombres, circunstancias, fechas, que la convierten en una excelente referencia si se desea conocer en detalles pormenores relativos a su actuación como piloto en Europa, durante la IIª Guerra Mundial.

Margot es una figura relevante no solo para la aeronáutica de Chile y del mundo. En el epílogo del libro que cita los homenajes recibidos por parte de gobiernos y dignatarios de distintos países ella sentencia: “Después de todos estos homenajes, en realidad no me siento diferente de cómo me he sentido toda mi vida y siempre tengo proyectos, porque gozo de excelente salud, camino treinta minutos diarios con mi perrita Maitechu, asisto tres veces por semana a clases de hidro gimnasia en una piscina temperada, practico baile entretenido, manejo mi auto diariamente, vuelo por lo menos dos horas semanales como piloto al mando, bebo vino tinto y whisky”.

En resumen: ¡viviré cien años!...



Recibimiento a mujeres pilotos de la ATA (Margot Duhalde, al centro, en la segunda fila).



Pionera

Nacida en Río Bueno, Región de los Ríos. A los 16 años ingresó como socia al Club Aéreo de Chile, graduándose como piloto civil antes de cumplir dieciocho años de edad, en 1938.

Durante la Segunda Guerra Mundial, viajó a Europa y se unió a las fuerzas francesas, siendo destinada a Londres para volar con la Royal Air Force. Allí voló más de cien tipos de aviones, entre ellos cazas, bombarderos, aviones de transporte, entre otros.

En 1946, la Fuerza Aérea le otorgó el título de “Piloto de Guerra Honoris Causa”. Posteriormente recibió la Condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de la Fuerza Aérea de Chile”.

El año 1951 ingresó a la Fuerza Aérea, donde se desempeñó como Controlador de Tránsito Aéreo en distintas Unidades de vuelo de la Institución y en aeródromos nacionales, alcanzando en esta condición de servicio más de treinta

años de carrera profesional. Siempre estuvo ligada a las actividades de la FACH y la Institución le rindió honores en el último adiós en el Cementerio Parque del Recuerdo, ceremonia fúnebre que contó con la asistencia de parte de Alto Mando y delegaciones de las Instituciones de las que formó parte activa hasta enfermar y ser internada en el Hospital Clínico Institucional.

Entre las condecoraciones recibidas destacan también:

- Caballero de la Orden Nacional de la Legión de Honor por su labor en la Fuerza Aérea Libre durante la Segunda Guerra Mundial, otorgado por el gobierno francés (1946).
- Ascendida a Comendador de la Orden Nacional de la Legión de Honor por el gobierno francés (2006).
- Insignia de Veteranos otorgado por el gobierno británico por sus servicios como Auxiliar de Transporte Aéreo Británico durante la Segunda Guerra Mundial (2009).



EXITOSO LANZAMIENTO DEL FALCON HEAVY

La exploración espacial dio un nuevo salto hacia adelante cuando la firma privada SpaceX realizó el primer lanzamiento de prueba de su súper cohete Falcon Heavy, el cual, con sus 27 motores, 70 metros de largo, 64 toneladas de capacidad de carga y una potencia de más de 500 millones de libras de empuje, promete convertirse en el más poderoso de los vehículos de su tipo en la actualidad.

El despegue se efectuó el 7 de febrero de 2018 desde la plataforma LC-39A del Centro Espacial John F. Kennedy de la NASA en Cabo Cañaberal (Florida), la misma de las que partieron los cohetes de las misiones Apolo con destino a la Luna entre 1968 y 1972.

Un lanzamiento exitoso pues la nave no sólo consiguió despegar sin contratiempos, sino que además dos de sus tres propulsores retornaron en forma autónoma a la Tierra para ser reutilizados, lo que permite más lanzamientos en menos tiempo y reduce los costos.

Esta misión contempla poner la nave rumbo a las inmediaciones de Marte, donde permanecería en la órbita solar por millones de años. En su interior transporta un vehículo eléctrico Tesla Roadster con un maniquí llamado "Starman" al volante.

El lanzamiento fue calificado en las redes sociales como "la más efectiva campaña publicitaria de la historia", ya que millones de personas vieron el descapotable rojo, desarrollado por la misma firma.

Según expertos, la NASA está especialmente interesada en esta misión, pues podría considerar usar el Falcon Heavy para acelerar sus planes de volver a la Luna, por primera vez desde 1972.

(Fuente: spacex.com)



NASA PRUEBA ROBOT EN EL DESIERTO DE ATACAMA

En la zona Salar de Yungay, en pleno desierto de Atacama, a unos 100 km al sureste de Antofagasta, un equipo de científicos de la NASA prueban el vehículo explorador o "rover K-REX2", que cuenta con un taladro capaz de cavar hasta dos metros de profundidad para buscar rastros de vida en futuras misiones en el planeta Marte.

El grupo lo integran especialistas de Estados Unidos, Alemania, Suiza y España, entre otros, a los que se suman especialistas de la Universidad de Antofagasta. Los objetivos del programa son testear el funcionamiento del taladro adosado al robot y evaluar el desempeño de un brazo robótico encargado de recoger el material removido por la herramienta de perforación.

Otro elemento de medición consiste en probar un microchip con unos 200 anticuerpos destinado a detectar alguna forma de vida.

(Fuente: www.nasa.gov)



NUEVOS INTEGRANTES DE LA EEI

Una estatuilla de la mujer hawaiana, topo de dibujos animados checos, un oseño y el lobo Zabivaka fueron escogidos como talismanes por los integrantes de la nueva misión que partió en la nave Soyuz MS-08 con destino a la Estación Espacial Internacional (EEI) en marzo de este año.

"Para este este vuelo, cada astronauta tiene su talismán: Andrew Feustel llevó un topo de dibujos animados checos y Richard Arnold, una estatuilla de la mujer hawaiana", dijo el cosmonauta ruso Oleg Artémiev, agregando que él llevó el lobo Zabivaka, porque su hijo es un hincha de fútbol y el lobo será la mascota del Mundial de 2018.

Además, los amigos de Artémiev le pidieron tomar consigo una figurilla de oseño, que es símbolo de Rusia y de muchos equipos de hockey.

La tripulación principal de esta nueva misión espacial la integran Oleg Artémiev, de Roscosmos, Andrew Feustel y Richard Arnold, de la NASA; mientras que la suplente estará compuesta por Alexéi Ovchinin, de Roscosmos, y Nicklaus Hague, de la NASA.

(Fuente: mundo.sputniknews.com)



TURISMO ESPACIAL

En septiembre se cumplirán 14 años desde que el empresario británico Richard Branson anunció la creación de su empresa Virgin Galactic, con la intención de transportar turistas en vuelos suborbitales de tres horas de duración.

El plazo para comenzar a operar era el 2007, pero aunque ya han pagado su pasaje 300 personas, el servicio todavía no comienza a operar. Y es que en el camino, y después de años de ensayos, su primer vehículo de pruebas, el VSS Enterprise, se estrelló falleciendo su piloto.

En tanto, la compañía Blue Origin, del director ejecutivo de Amazon, Jeff Bezos, ya cumplió positivamente las pruebas sin tripulación de su cohete suborbital reutilizable New Shepard, y anunció que a fines de este año realizará un ensayo tripulado. El empresario incluso está trabajando en un vehículo de mayor envergadura, el New Glenn, que podría viajar al espacio.

(Fuente: NASA)



MISIÓN A MERCURIO

La primera misión europea a Mercurio está lista para su envío al centro de la Agencia Espacial Europea, ESA, en los Países Bajos hasta el Puerto Espacial Europeo de Kourou (Guayana Francesa) donde preparará los últimos detalles de su lanzamiento.

La nave se insertará en la cofia de un cohete Ariane 5 hasta quedar lista para enviar la misión a su viaje de siete años alrededor del Sistema Solar interior para investigar los misterios de Mercurio.

El módulo de transferencia transportará dos orbitadores científicos. Éstos efectuarán mediciones complementarias de Mercurio y su entorno desde distintas órbitas, desde su interior hasta su interacción con el viento solar, para lograr la mejor comprensión del planeta hasta el momento y saber cómo el planeta más interior de un sistema solar se forma y evoluciona tan cerca de su estrella progenitora.

La ventana de lanzamiento irá del 5 de octubre al 29 de noviembre de 2018.

(Fuente: [www. ESA.int](http://www.esa.int))

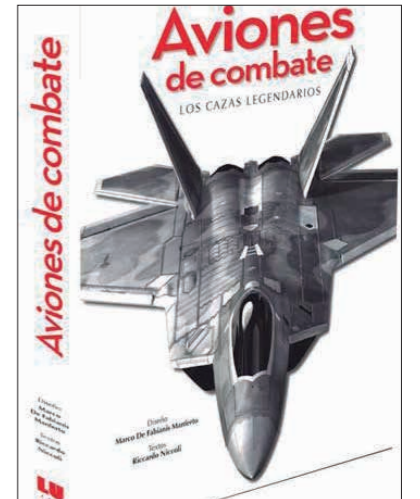


AVIONES DE COMBATE

EDITORIAL: LIBRERÍA UNIVERSITARIA

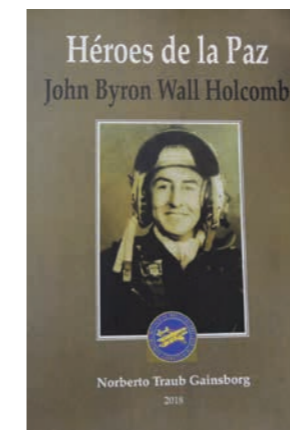
AUTOR: PASCAL SZYMEZAK

Este proyecto editorial innovador comprende un primer libro que recorre las principales etapas de la evolución de los aviones de combate, y un segundo volumen con páginas desplegadas, presentando los 40 cazas más representativos desde la Primera Guerra Mundial hasta nuestros días. Contiene diseños en 3D de alta calidad y unas fichas técnicas que complementan los textos de cada avión. Una recopilación de cazas famosos, importantes o célebres, ya sea por el gran número de unidades producidas o por su larga vida activa. Aviones que, sin excepción, han permitido escribir inolvidables páginas de historia.



HÉROES DE LA PAZ: JOHN BYRON WALL HOLCOMB

AUTOR: NORBERTO TRAUB GAINSBORG



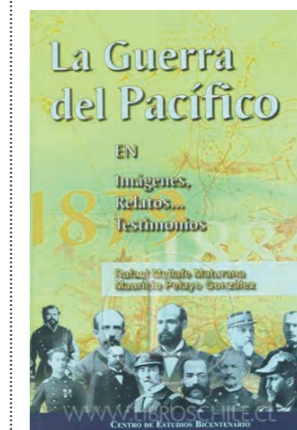
Este libro es la primera de una serie de monografías que el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile quiso dedicar a un selecto grupo de hombres y mujeres, cuyas vidas y acciones institucionales fueron formadas y fundadas en valores como el espíritu de servicio, disciplina, esfuerzo y amor a Dios y al prójimo. La primera de estas crónicas introduce al lector en la vida del Subteniente John Byron Wall

Holcomb, un joven ariqueño cuyo recuerdo expresado en documentos, fotografías y relatos, da a conocer un modelo de vida que trasciende a las circunstancias. El libro está disponible para adquirirlo en el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

LA GUERRA DEL PACÍFICO EN IMÁGENES, RELATOS, TESTIMONIOS

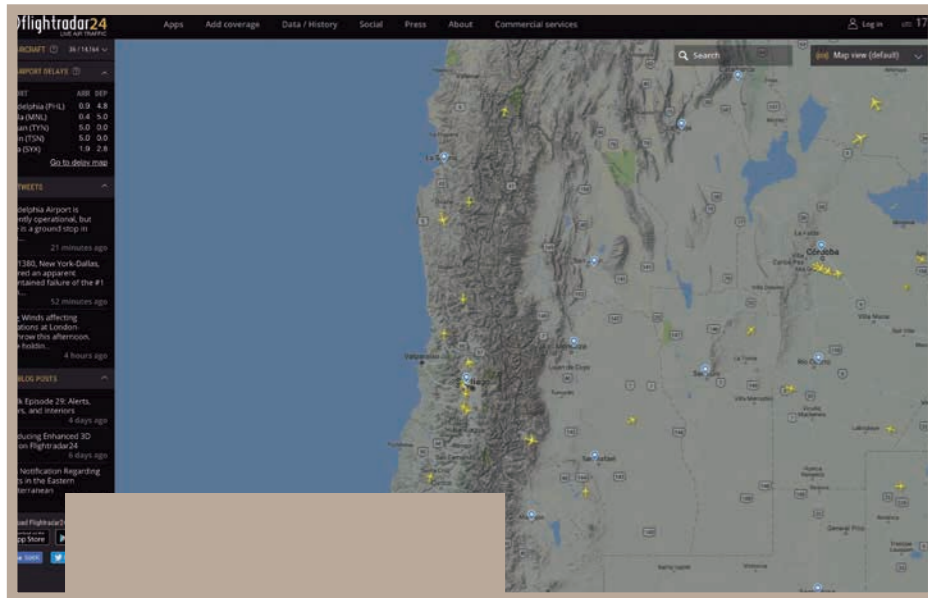
EDITORIAL: LEGATUM

AUTOR: RAFAEL MELLAPE



Una invitación a recorrer un conflicto que enfrentó a Chile con Perú y Bolivia, en una guerra donde afloró lo mejor y lo peor de las instituciones y hombres de los países involucrados. Los sucesos que entre 1879 y 1884 enseñaron al mundo que un pequeño país puede, mediante la fuerza de sus organizaciones y el valor de sus hombres, derrotar planes trazados con años de antelación,

destinados a cercenar su geografía y avasallar a su pueblo. Los acontecimientos de esta guerra se exponen desde el punto de vista de la historia militar y en secuencia cronológica.



FLIGHTRADAR

www.flightradar24.com

Si viaja mucho o alguien de su familia lo hace, esta página permite ver en tiempo real y actualizado segundo a segundo, el estado del tráfico aéreo, bien a modo de mapa general o bien filtrando por número de vuelo para conocer todos los detalles. Lo más práctico es poder comprobar si va en hora o si lleva algún retraso, pero como curiosidad también permite conocer en todo momento dónde se encuentra, ver una representación de cómo avanza e incluso “ver” cómo aterriza, así como la velocidad, la altura o incluso el modelo del avión.

MUY INTERESANTE

www.liveatc.net

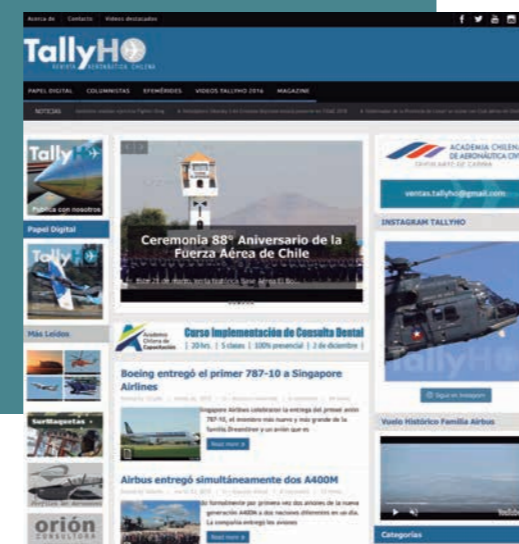
Versión digital de la revista española Muy Interesante en la que encontrará una gran variedad de temas firmados por destacados autores, fotógrafos y dibujantes. Con un periodismo moderno y de calidad, esta plataforma lo acerca a la información rigurosa e imágenes de impacto sobre ciencia y tecnología, salud y medio ambiente, además de cultura digital, entre otras temáticas. Un entretenimiento inteligente que no dejara de sorprenderlo.



TALLYHO

www.tallyho.cl

Revista TallyHoes una publicación periodística desarrollada en plataforma digital online (Sitio Web, Papel Digital y Redes Sociales), orientada a entregar una visión objetiva, global, integral, entretenida, dinámica, profesional y tecnológica, de la aeronáutica nacional e internacional. Desde su creación, en el año 2014, incorpora temas relacionados con la aviación civil, ejecutiva, comercial, militar, industrial, experimental, entrenamiento, deportivo, social y cultural.



Hace 90 años...

CREACIÓN CLUB AÉREO DE CHILE

Al Comodoro Arturo Merino Benítez le correspondió la tarea de forjar las bases para el desarrollo de la institucionalidad aeronáutica de Chile, además de generar las bases de una aerolínea chilena y emprender la reorganización de la aviación civil destinada a ser la reserva de la Aviación Militar, lo que se concretó el 5 de mayo de 1928, con la fundación del Club Aéreo de Chile, hoy Club Aéreo de Santiago, del cual fue su primer Presidente.

Hace 75 años...

INCORPORACIÓN AVIÓN CATALINA

En marzo de 1943 arribaron a la Base Aérea Quintero, los primeros aviones anfibios Catalina, que hicieron historia mientras permanecieron en la bahía, siendo la hazaña más recordada el primer vuelo desde el continente hasta Isla de Pascua en 1951. Siete años más tarde, fueron reemplazados por los aviones Grumman HU-16 A y B.

Hace 70 años...

70 AÑOS CUMPLIÓ EL GRUPO DE AVIACIÓN Nº 8

Asentado en la Base Aérea “Cerro Moreno” destaca por la polivalencia de sus medios y un rol fundamental en apoyo a la ciudadanía. Creado el 19 de mayo de 1948 en la Base Aérea de Quintero fue trasladado en 1954 a Antofagasta. Desde sus inicios ha contado con material de vuelo de diferentes tipos y capacidades. Durante su historia, el Grupo de Aviación Nº8 ha sido también una unidad formadora de pilotos de combate.

Hace 20 años...

OPERACIÓN MANU TAMA’I

El 12 de enero de 1998 una bandada de aviones de combate F-5 “Tigre III” con sistema de reabastecimiento en vuelo, despegaron desde Antofagasta hacia Isla de Pascua, cubriendo una distancia de casi 4 mil kilómetros en cinco horas y media de viaje. La planificación y realización de la Operación Manu Tama’I dejó una gran satisfacción en la Fuerza Aérea y el país entero.



Stephen Hawking

En 1997 el recientemente fallecido físico inglés Stephen Hawking (Q.E.P.D.) estuvo por primera vez la Antártica, invitado por el Centro de Estudios Científicos, para participar en un seminario sobre mecánica cuántica, teoría de los agujeros negros y los misterios del universo. En su visita al continente blanco, el científico conoció la Base Aérea Antártica de la Fuerza Aérea de Chile “Presidente Eduardo Frei Montalva”.



Rutas más transitadas

Más de 26 millones de pasajeros transitan anualmente por el aeropuerto de Jeju, una isla en Corea del Sur que es la única provincia autónoma especial de ese país. Su mayor atracción es el turismo porque además de las playas, tiene una impresionante cadena de volcanes y túneles de lava que fueron declarados patrimonio de la humanidad por la Unesco.



Azafata más longeva

El 31 de diciembre de 2017, Bette Nash cumplió 82 años de edad de los cuales 60 han sido prestando servicios como azafata y aún no piensa en la jubilación. Es considerada la auxiliar de vuelo más longeva en seguir trabajando y según sus propias palabras desea trabajar “hasta que tenga los 90 años de edad”. American Airlines le da ciertos privilegios y derechos por su condición de longevidad. Por ejemplo, poder escoger las rutas aéreas en las que prefiere trabajar. Su ruta preferida es la de Washington – Boston – Washington.



Aerolíneas de lujo

Los vuelos de alta duración ya no son un fastidio, gracias a las comodidades de la primera clase de las llamadas aerolíneas “VIP”, que van desde una destacada carta de vinos, un menú gourmet e incluso las camas que hacen que el tiempo en el aire para el pasajero sea placentero. Si bien son diferentes empresas las que ofrecen este servicio, el objetivo que persiguen es el mismo: que el tiempo del pasajero valga la pena.

Villa Las Estrellas cumplió 34 años

El 21 de marzo de 1980 aterriza por primera vez un avión C-130 Hercules en el aeródromo Teniente Marsh de la Base Aérea Antártica “Presidente Eduardo Frei Montalva” creada en el verano de 1968-1969. La habilitación de la pista para aviones de transporte pesado consolidó la puerta de entrada a la Antártica y permitió, asimismo, la construcción en 1984 de la Villa Las Estrellas, el primer y único asentamiento de familias chilenas en el continente blanco, dotado de escuela, una iglesia, oficinas del registro civil y otras dependencias. Allí se han registrado también tres nacimientos de connacionales.





FIDAE 2018

Ratificó fama mundial