

FUERZA AÉREA DE CHILE

Publicación de la Fuerza Aérea de Chile ISSN 0716 - 4866
Volumen LXXVII Nº276 2018



EL POLIVALENTE MH-60M “BLACK HAWK”

FACH recibió flota de helicópteros medianos con gran autonomía de vuelo, con capacidades de carga y de operación en altura superiores a los actualmente en servicio.

Desembarque de los MH-60M

En el gigantesco avión Antonov 124 llegaron los helicópteros Black Hawk, desde la filial en Polonia, de la empresa Sikorsky.



Editorial

En este capítulo entregamos a nuestros lectores una entrevista realizada al General del Aire Jorge Robles Mella, quien asumió la Comandancia en Jefe de la Institución en noviembre de 2014, encontrándose a semanas de completar su periodo de mandato, y que impuso un importante sello doctrinario para potenciar el alma del aviador militar.

En la ruta del centenario de la Fuerza Aérea de Chile, él estuvo al mando de importantes avances en cuanto a renovación de material de vuelo, mejoramiento de infraestructura y del correcto accionar en cada eje de desarrollo. En sus respuestas a las preguntas de este medio, podrán interiorizarse de los principales alcances de su gestión.

Cuando la presente revista esté en circulación, ya habrá ocurrido uno de los más importantes acontecimientos en la historia institucional, como es el nombramiento del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, utilizando esta instancia para saludarlo, augurándole el mayor de los éxitos, por el bien de la Fuerza Aérea de Chile y del país.

La impronta de una Fuerza Aérea garante de la paz y al servicio de los chilenos se distingue nítidamente ante la incorporación del nuevo material de helicópteros, que viene a potenciar el carácter polivalente de la FACH, para que los beneficios del Poder Aéreo lleguen a todos los rincones de la Patria, como expresa en la entrevista el General Robles. También damos cuenta del cumplimiento por décadas del Operativo Médico Dental en Rapa Nui, que cada año supera sus metas, gracias a una gestión

cada vez más eficiente del equipo del Hospital Clínico Institucional y que este año permitió atender en solo una semana a la mayoría de los habitantes de la isla.

Otro capítulo de sumo interés es el reportaje que consigna el proyecto del nuevo Pillan II, al que está abocado la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER.

En lo que respecta a la historia aeronáutica, nos complace recordar el Centenario del primer cruce de Los Andes y el respectivo homenaje al intrépido Teniente Dagoberto Godoy, quien con su hazaña iniciada en la Base Aérea El Bosque encumbró a Chile en la historia de los grandes de la aviación mundial.

Simultáneamente rendimos homenaje al Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez, notable Oficial que también realizó hazañas memorables y sobre todo, nos dejó escrita gran parte de la Historia de la Aeronáutica de Chile, razón por la que el Museo Aeronáutico y del Espacio lleva hoy su nombre. Materializó grandes aportes a la aviación civil, especialmente con su memorable aterrizaje en la avenida Bulnes en el marco de la colecta "Alas para Chile". Otro hito que consignamos trata la Vuelta al Mundo en 77 días, realizada por dos pilotos del Club Aéreo de Temuco.

Los invitamos a leer esta interesante edición con todo el entusiasmo.

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.
Francisco Rojas L.

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

ADMINISTRACIÓN:
Antonio Plaza C.

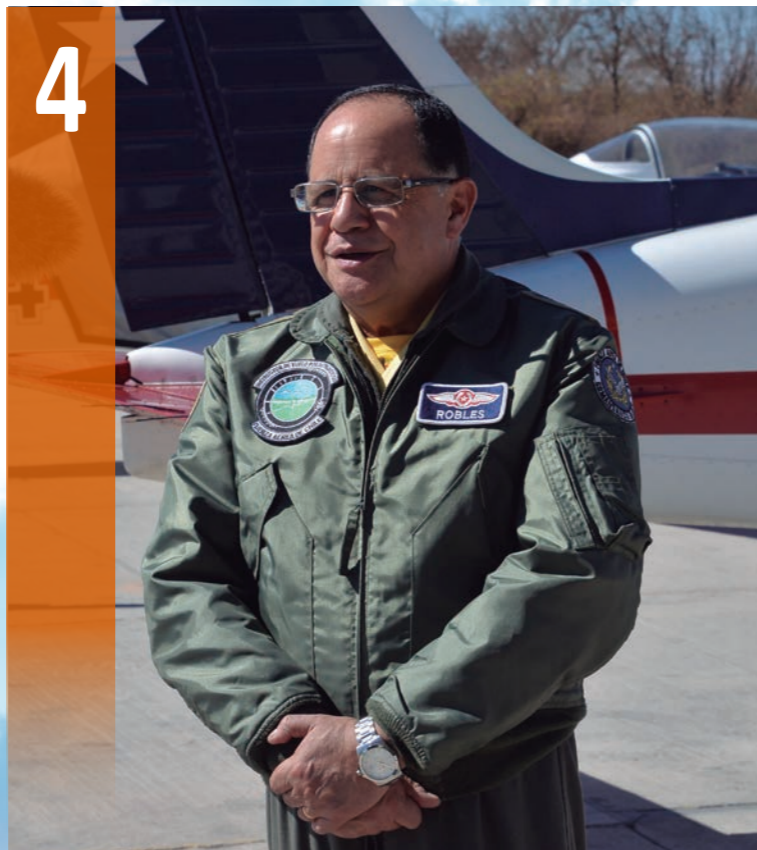
DIRECCIÓN:
Edificio Comodoro Arturo Merino Benítez
Base Aérea "Los Cerrillos"
Fono: 229765394 - 229765393
email: rppfach@gmail.com
Cerrillos, Santiago - Chile

PORTADA:
Black Hawk

IMPRESIÓN:
Gráfica 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



4 DESTACADO

"Me siento orgulloso del camino que juntos hemos recorrido"

Entrevista al Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella, quien ha ejercido el Mando de la Institución entre 2014 y 2018.



14 Nueva flota de Black Hawk

Reportaje a los nuevos helicópteros institucionales, íconos de una Fuerza Aérea polivalente.

20 23º Operativo Médico-Dental Rapa Nui 2018

En una semana los equipos de salud realizaron más de seis mil atenciones a los habitantes de la lejana isla en medio del Pacífico.

28 T-35 Pillán II

La Empresa Nacional de Aeronáutica prepara el nuevo modelo de aeronave de instrucción primaria.

32 La vuelta al mundo en 77 días

A bordo de un Piper PA-46R, recorrieron 36 países, con escalas en 71 aeropuertos.

36 A cien años de la hazaña del cruce de Los Andes

Amplio reportaje a la proeza del intrépido aviador Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba.

44 Corazón de Aviador

La pasión por volar de un enamorado de la aviación: Coronel Enrique Flores Álvarez, autor además de "La Historia de la Aeronáutica de Chile".

52 Aviación Militar

54 Aviación Civil

55 Exploración Espacial

58 Sitios Web

59 Sucedió en...

60 ¿Sabías qué?

61 Archivo Histórico

“Me siento orgulloso del camino que juntos hemos recorrido”

Pronto a dejar su cargo el Comandante en Jefe de la Institución agradece haber estado al mando para aportar a una Institución sólida, prestigiada y polivalente.

En las unidades a lo largo del país, en sus discursos e intervenciones públicas, explicó con energía su concepto de mando, instando a los efectivos de la Institución a ser el eje de una Fuerza Aérea sólida, disciplinada y prestigiada, resuelta a abrir horizontes por su compromiso esencial con la Patria. Enfrentado a los desafíos de la hora presente llamó a privilegiar las virtudes y valores del aviador militar y a estar atentos a los nuevos horizontes tecnológicos que moldearán el futuro del Arma Aérea y de la Defensa, a fin de ganar la paz y contribuir al progreso de los chilenos.

Nacido en Quillota en junio de 1957, casado con Ximena Zañartu Fernandois, dos hijos. De carácter afable, muy cercano a la gente, responde en estas páginas las preguntas de Revista Fuerza Aérea.

¿Pronto a dejar su alto cargo, cuál es el sentimiento que le embarga en lo profesional y personal?

- Quiero primero dar gracias a Dios, por la gran oportunidad que me ha brindado de servir a nuestra Patria a través de la Fuerza Aérea de Chile, agradecer a los integrantes del Alto Mando que acompañaron mi gestión y a cada integrante de la Institución por el trabajo realizado. Me siento orgulloso del camino que juntos hemos recorrido y de los logros que con esfuerzo y confianza hemos conseguido.

Reitero mis agradecimientos por el privilegio de poder ser parte de esta historia que funde los sueños de volar con el servicio a la Patria, de velar por nuestra soberanía, de aportar a una Fuerza Aérea que une a los chilenos. Con genuina sencillez y humildad, he puesto mis esfuerzos en lo valórico, para destacar el alma del aviador militar y al logro de una Fuerza Aérea polivalente que tiene como misión ganar la paz, servir y proteger a los chilenos y dar conectividad al territorio nacional.



Ud. ha empleado constantemente algunos frases ícono tales como: “Abriendo Horizontes”, “Siempre volar más alto”, “Servir y proteger”.

¿Cuál fue su motivación?

- Sintetizan el espíritu y misión de la FACH, en cuanto a rescatar el sentido profundo del quehacer institucional. Siempre en mis discursos enfatice la importancia de abrir horizontes, por nuestra identidad con los valores propios del aviador militar, comprometido a disponer de su persona y de compartir sus competencias al servicio de la Patria.

Me referí a “abrir horizontes” también en el compromiso con Chile de proyectar la Fuerza Aérea en el tiempo como una institución sólida y consolidada, con procesos operativos y de gestión eficientes, mérito principal de su personal altamente calificado y de gran fortaleza valórica. Y a “volar alto” como nos enseñaron nuestros antecesores, lo que implica mejorar continuamente extendiendo nuestros límites, potenciando cada eje de acción y así “servir y proteger” a los chilenos.

¿Considera que es un mensaje internalizado por el personal, por la Familia Aérea y por la ciudadanía?

- Ampliamente. Debo reconocer la entrega de cada uno de los integrantes de la Fuerza Aérea a responder de forma oportuna para socorrer a nuestros compatriotas, así como la positiva evaluación que los chilenos hacen de la Institución. Eso se ve reflejado incluso en las encuestas de percepción ciudadana que periódicamente publican los medios de comunicación. La gente valora nuestro compromiso de responsabilidad social, en que cada integrante ha participado con genuino espíritu y vocación de servicio público. Entre las más conocidas están los operativos médicos en Rapa Nui, así como similares acciones en lugares apartados de nuestro país. También cumplimos con el traslado periódico de estudiantes a ese territorio insular así como a la Región de Aysén y otras localidades cordilleranas. En lo que resta del año, la Fuerza Aérea de Chile estará presente en tres acontecimientos claves de su desarrollo como Institución, creada para contribuir al progreso del país y servir el propósito de ser garante de la paz. En efecto, completaremos la recepción del material de helicópteros medianos MH-60M Black Hawk; en

“En cuanto al recurso humano que es el más importante, es fundamental reconocer su enorme capacidad profesional.”

noviembre participaremos en el Ejercicio Multinacional Cruzex 2018 en Brasil, junto a 13 países, y hacia fines de año se retomarán las operaciones a Glaciar Unión, en el Círculo Polar Antártico, para dar apoyo al trabajo científico.

¿Cuáles son los desafíos más importantes que ha debido enfrentar?

- Dentro de los ejes de desarrollo, nuestra gestión tiene sus particulares complejidades. En cuanto al recurso humano que es el más importante, es fundamental reconocer su enorme capacidad profesional. Otro punto importante es la capacidad de adaptarse a los nuevos requerimientos de una sociedad que también ha cambiado; No estamos ajenos a la comprensión de la dinámica social, por el contrario, estamos siendo permanentemente observados por la sociedad civil y, por tanto, prestamos aguda atención a las transformaciones sociales a fin de potenciar aún más nuestro capital cultural - profesional.

También ha sido importante establecer con claridad que invertir recursos en sistemas de aviación o aeronáuticos es generar progreso, seguridad y confianza para los chilenos; Prueba de ello ha sido la renovación de material aéreo para la polivalencia de la Fuerza.



¿Qué considera necesario potenciar para el crecimiento de la Fuerza Aérea de Chile y cuál es su mensaje para las futuras generaciones, especialmente en un mundo de vertiginosos cambios en lo valórico y cultural?

-Como Institución hemos planteado en forma permanente las modificaciones necesarias para perfeccionar nuestro accionar, en aspectos tales como adaptaciones a la carrera militar, los requerimientos para el sistema estable de las Fuerzas Armadas, que considera los recursos de inversión y de soporte necesarios para mantener las capacidades operativas de acuerdo a las tareas que nos asigna la Constitución y las leyes.

Por otro lado, nuestros sistemas de armas evolucionan velozmente obligándonos a una constante capacitación, que nos mantiene en una actualización permanente de nuestra formación tecnológica, lo que conlleva un creciente aumento de los recursos asignados a la institución, que debemos cuidar, responsabilidad que le compete a todos los integrantes para actuar con probidad y eficiencia.

¿Cuál ha sido la respuesta institucional ante la ocurrencia de desastres y apoyo a la comunidad?

- La Fuerza Aérea desarrolla competencias no sólo para enfrentar crisis y su aplicación en combate,

sino también para la aplicación de nuestros medios en actividades destinadas a ganar la paz, generando respuestas desde el aire a la prevención y mitigación de los efectos de las catástrofes naturales, de manera que los beneficios del Poder Aéreo lleguen a cada rincón de nuestro país.

-Para neutralizar las catástrofes y emergencias acuñamos el concepto de las tres "R", como claves del modelo de respuesta institucional: Reconocimiento, reacción y reparación, lo que expusimos incluso en un seminario para dar cuenta de nuestra experiencia. El primer punto en materia de socorro es reconocimiento de los efectos de la crisis y en eso ocupamos nuestros medios de percepción remota como las imágenes aéreas y las proporcionadas por el satélite FASat Charlie. Luego viene la reacción inmediata con todos nuestros medios para establecer puentes aéreos para rescate de víctimas y damnificados, así como la ayuda humanitaria y finalmente la reparación en que también se contribuye con las aeronaves de transporte, además de los helicópteros y personal de fuerzas terrestres.

¿Cómo ha sido la presencia FACH respecto a cooperación internacional y el apoyo a otros países?

- Este mismo espíritu de colaboración regional, nos ha convocado reiteradamente a cruzar las fronteras

para ir en ayuda de otros países. Durante el año pasado trasladamos nuestros medios, llevando la ayuda que la nación había comprometido ante los lamentables acontecimientos por inundaciones en Perú y por el terremoto ocurrido en México. En el ámbito internacional y de acuerdo a los compromisos del Estado de Chile, finalizamos con éxito los 13 años de participación en la misión de paz en Haití, Minustah, con 25 dotaciones y más de 17.000 horas de vuelo, quienes cumplieron el mandato con una labor profesional altamente destacada.

Los ejercicios internacionales. ¿Cuáles son los beneficios para la Institución y el país?

- En este contexto desarrollamos diversos ejercicios, todos los cuales aportaron importantes experiencias en materia de planificación y de ejecución, formando parte del proceso de retroalimentación y perfeccionamiento destinado a optimizar las estructuras operacionales y de gestión logístico - administrativa, conducentes al mejor cumplimiento de nuestra misión.

En 2018 participaremos en el ejercicio internacional Cruzex, organizado por la Fuerza Aérea de Brasil en la costa atlántica, para el entrenamiento del poder aéreo en un simulacro de crisis en que las fuerzas aliadas deben imponer la paz en la región utilizando nomenclaturas y protocolos de la OTAN.

¿Qué proyectos concretados son su mayor orgullo y cuáles quedaron pendientes?

- Hemos sido fieles al legado de nuestros precursores, honrando su memoria y como dije antes tratando de volar cada vez más alto. Estamos próximos a cumplir el centenario de la Fuerza Aérea de Chile en 2030 y tenemos el deber de entregar una fuerza aérea todavía mejor.

En cuanto al Personal, debemos mantener nuestro empeño en mejorar las condiciones laborales y económicas, así como el apoyo social que pueda darse a sus familias. En cuanto a formación profesional se continuará con nuevos procesos de instrucción y capacitación lo que redundará en mayor calificación y por ende asignaciones acordes. También se avanza en proyectos habitacionales que brindarán mejor calidad de vida para nuestros funcionarios y su grupo familiar, así como jardines infantiles y salas cuna. También estamos en proceso de factibilidad de construir una residencia para adultos mayores de la Familia Aérea, que sería inicialmente para 150 residentes.

¿Qué destaca de la FACH, en cuanto a su material aéreo y condición polivalente de éste?

- Nuestra contribución como Fuerza Aérea abarca desde el área de la información geoespacial, para la toma de decisiones y monitoreo, hasta acciones de





rescate y apoyo aéreo a la población. La reciente incorporación de los nuevos helicópteros Black Hawk, por ejemplo, potencia esa capacidad polivalente, ya que son de gran versatilidad para llegar a cualquier punto del territorio y dar conectividad a los chilenos. Tienen mayor autonomía, mayor techo de servicio y capacidad de carga. Se suman a todo el poder aéreo puesto al servicio de Chile en las diferentes emergencias. Anteriormente adquirimos aeronaves de transporte pesado y de reabastecimiento de combustible en vuelo, extendiendo la autonomía de nuestros aviones de combate. En cuanto a aeronaves de Instrucción estamos próximos a desarrollar el nuevo Pillán en la empresa ENAER, con importantes innovaciones tecnológicas y sistemas de simuladores para la instrucción de pilotos.

¿Cuál es la estrategia institucional ante los nuevos horizontes tecnológicos que moldearán el futuro del arma aérea?

- Hoy es casi impensable concebir las actividades de la vida moderna sin asociar a ésta las telecomunicaciones, la navegación satelital e información meteorológica, por citar algunas. 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 del futuro inmediato. El Ciberespacio debe suponer un nuevo desafío para los estados, la sociedad y por supuesto para las actividades de la Defensa y del sistema aeroportuario.

¿Qué le corresponde a la FACH respecto a cuidado del Medio ambiente y monitoreo del cambio climático?

- Estamos firmemente empeñados en que la Institución fortalezca los procesos insertos en la temática medioambiental. Nuestras Bases Aéreas realizan procedimientos orientados a la disminución de la huella de carbono y el tratamiento de desechos orgánicos y de los combustibles y lubricantes. Respecto del cambio climático estamos no solo monitoreando sus efectos, sino atentos a las condiciones que genera para la operación de





nuestras aeronaves en condiciones de inestabilidad meteorológica.

¿Cuál es el apoyo a la ciencia en la Antártica?

- La Fuerza Aérea de Chile es un actor protagonista en la Antártica, ya que su presencia y permanencia en ese continente resulta fundamental para el país, manteniéndose a la vanguardia del quehacer antártico, tanto en materias de investigación científica y tecnológica, como en cooperación internacional, a través de las bases instaladas y de su infraestructura aeronáutica asociada, lo que sin duda permite a Chile gozar de un apropiado posicionamiento en el Sistema del Tratado Antártico.

La institución realiza aproximadamente el 45% de las operaciones aéreas anuales en el continente antártico, siendo el aeródromo Teniente Rodolfo Marsh, en la Base Aérea Presidente Frei Montalva, la principal puerta de entrada a la Antártica en la ruta al Polo Sur. La dotación consistente en material Twin Otter y un helicóptero Bell 412, junto a sus tripulaciones entrenadas para operar los 365 días del año, permiten una permanente conectividad aérea con oportuna reacción a operaciones de evacuaciones aeromédicas y de búsqueda y salvamento aéreo en la zona, entregando también apoyo de vida a los programas científicos de más de 25 países.

Además se dispone de valiosa información de la zona proporcionada por el Centro Meteorológico de la Base, por el Satélite FASat Charlie y el Servicio Aerofotogramétrico.

En los próximos meses, los C-130 Hércules trasladarán a autoridades y científicos hasta Glaciar Unión, en el círculo Polar Antártico para los diferentes estudios que se realizan con apoyo de la FACH desde hace cinco años.

Debo señalar que en el contexto del programa de actividades antárticas, se requiere considerar urgentemente un proceso de modernización de las instalaciones de la Base, las que han sufrido, por cierto, el deterioro propio de más de tres décadas de operación en ese difícil ambiente. Esta infraestructura y sistemas deben cumplir con los más altos estándares de sustentabilidad medio ambiental y de diseño funcional. Se está estudiando el plan de modernización acorde con la importancia del posicionamiento que

involucra al Estado de Chile en el marco del Tratado Antártico. Se está efectuando un levantamiento de información de manera de coordinar a todos los estamentos del Estado. También se tiene considerada la habilitación de energía eléctrica híbrido diésel - eólico diseñado por la Fuerza Aérea, además de la construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas de la Villa y del sector del aeródromo Teniente Marsh. Asimismo, potenciar la conectividad en telecomunicaciones e implementación de mejores servicios de Internet a fin de optimizar las capacidades en áreas como la telemedicina y el refuerzo a los programas educativos en la Escuela F-50.

En cuanto a la prevención y anticipación de mega incendios y rol social. ¿Cuál es el balance y tareas a futuro?

- En el mes de enero del año 2018, dimos todo nuestro apoyo en el ámbito tecnológico al combate a los incendios forestales que afectaron la zona centro sur del país. Sumamos nuestras capacidades con un convenio de cooperación, que establece entre otros puntos, el monitoreo de focos de incendio con la

tecnología disponible y hacer así más fácil el trabajo de los aviones contra incendios y de los brigadistas de CONAF y voluntarios de Bomberos que trabajaban en la contención de las llamas. Somos un país que conoce de tales embates de la naturaleza y nuestro empeño es estar alertas para dar socorro a nuestros compatriotas y en este sentido siempre potenciar nuestra acción social.

¿Cuál es su mensaje al Personal Institucional?

- Como lo señalé en mi último discurso: Camaradas, debemos continuar volando por la paz, sin olvidar que el futuro está vinculado a cada uno de nosotros. Entreguemos a las nuevas generaciones los valores y virtudes que distinguen a un aviador militar, porque somos los responsables de este compromiso. Agradezco nuevamente a Dios que nos brinda el poder ser parte de esta rica historia institucional, en que muchos ofrendaron su vida por surcar los cielos de la Patria. En homenaje a ellos, por nuestros conciudadanos, sigamos por los caminos del aire, brindando a los chilenos sueños tangibles de esperanza y de progreso.



“Camaradas, debemos continuar volando por la paz, sin olvidar que el futuro está vinculado a cada uno de nosotros.”

FACH potencia sus capacidades

Los polivalentes Sikorsky MH-60M "Black Hawk"

La Institución completó su flota de seis nuevos helicópteros Black Hawk MH-60M, ampliando su accionar en todo tiempo y con mayor autonomía, en misiones de búsqueda y salvamento aéreo (SAR), conectividad del territorio y ayuda a la comunidad.

- Un radar meteorológico escanea la ruta en vuelo para advertir anomalías climáticas como sistemas frontales, formaciones de hielos o turbulencias.
- Cámara infrarroja para misiones nocturnas.
- Teclé de rescate útil para búsqueda y salvamento aéreo. Puede izar a personas rescatadas o heridas en zonas donde la aeronave no puede aterrizar.
- Fast rope para el descenso desde el interior de la aeronave de fuerzas especiales o de tropa.
- Gancho para carga externa.
- Equipamiento de EVACAM: 3 a 6 camillas por helicóptero.

Pueden desarrollar Servicios de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) en el mar, zonas altiplánicas y cordillera.

Su autonomía de vuelo (560 km) le permite trasladarse, por ejemplo, desde Santiago hasta Vallenar, Región de Atacama.

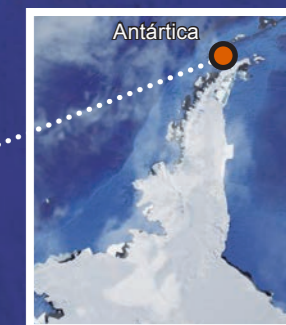
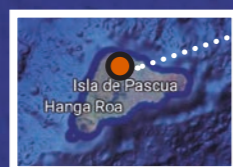
Con estanques auxiliares, las aeronaves pueden alcanzar una distancia de 1.600 km, lo equivale unir Santiago con la Región de Aysén.

Ante emergencias como desastres naturales, la aeronave es capaz de llegar a Iquique en 7 horas o a Puerto Montt en 5.

Transportable en aeronaves C-130 institucionales para operar en lugares más lejanos como en Isla de Pascua.

Su sistema anticongelante en las palas, le permite realizar misiones en la Antártica, entre otras zonas, y soportar temperaturas de hasta menos 40 grados.

Datos del mapa © 2018 Google.



A un tercio de su velocidad crucero y a unos 150 metros de altura, tres de los seis helicópteros Black Hawk MH-60M, adquiridos por la Fuerza Aérea de Chile participaron en el desfile aéreo durante la Parada Militar 2018. Fue la presentación oficial ante las máximas autoridades de la Nación y la ciudadanía de los nuevos helicópteros tácticos medianos, adquiridos con la finalidad de potenciar la polivalencia de sus medios y ampliar el rango de sus misiones operativas y de apoyo a la comunidad. El proyecto de incorporación de estas aeronaves multipropósito se inició el año 2009, dando “un paso cualitativo importante en las capacidades de transporte de helicópteros que tenemos, tanto del punto de vista operativo como de apoyo a la comunidad en caso de catástrofes naturales”, señaló el Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Rafael Carrère Poblete.

Fase de pruebas y recepción

La cuenta regresiva se inició el año pasado, cuando concluyeron las pruebas de fábrica de los helicópteros. En el primer semestre de este año, en la ciudad de Mielec, Polonia, donde fueron ensamblados los Black Hawk, se realizó el proceso Customer Acceptance Test (CAT), etapa en la que se efectuaron vuelos de prueba e inspección de las aeronaves, siendo recepcionadas y transportadas a Chile en agosto pasado en un avión ruso Antonov 124, considerado uno de los mayores aviones de carga del mundo. Ya en el país, fueron nuevamente revisados todos los sistemas y se repitieron las pruebas de vuelo. Este proceso se efectuó en conjunto por pilotos de la compañía y de la Institución.

El 30 de agosto, en instalaciones del Grupo de Mantenimiento N°52, en la Base Aérea Pudahuel, se realizó la ceremonia oficial de recepción, encabezada por el Ministro de Defensa Nacional Alberto Espina Otero junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Jorge Robles Mella. También participaron en la actividad integrantes del Alto Mando, autoridades civiles y militares e invitados especiales como el Presidente de la empresa Sikorsky, Dan Schultz, quien destacó que las nuevas aeronaves adquiridas por la Fuerza Aérea de Chile fueron pensadas por el fundador de la Compañía, Igor Sikorsky, “como un instrumento único para salvar vidas humanas”.



Dos registros fotográficos del recibimiento oficial de las aeronaves en la Base Aérea Pudahuel.



Cumplimiento de la Misión

Los MH-60M pueden realizar operaciones aéreas en todo tiempo, con mayor autonomía y techo de servicio, lo que permite, por ejemplo, el rescate de personas en zona altiplánica, en la cordillera (altura) o en el mar. Es una aeronave fundamental para los servicios de búsqueda y rescate, incluso en zonas aisladas y distantes, operando de una forma autónoma y rápida. “Las misiones se ven potenciadas con una mayor versatilidad, rapidez y agilidad”, resalta el General Carrère.

Frente a un escenario de catástrofe, lo primero que se necesita es tener información, llegar lo antes posible para poder asistir a la población en medio de la emergencia. Estos helicópteros permiten reaccionar en menor tiempo y con una capacidad para realizar rescate masivo, ya que posee una configuración de rescate de hasta 20 personas.

Innovaciones y sistemas tecnológicos

El Grupo de Aviación N° 9 asentado en la Base Aérea Pudahuel, es el centro de operaciones de los Black Hawk, desde donde se coordinarán los despliegues a todo el territorio nacional.





Para cumplir los requerimientos de apoyo a la comunidad como la búsqueda y rescate de personas, la aeronave cuenta con un sistema de tecele si el terreno le impide posarse y un equipamiento para evacuaciones aeromédicas, pudiendo incorporar de 3 a 6 camillas en cada helicóptero o a 20 personas en un solo vuelo en caso de traslados masivos de damnificados, por ejemplo. Cuentan con equipamiento de visión infrarroja para navegar y realizar búsquedas nocturnas, además de radar meteorológico, que le posibilita operar en todo tiempo y condición diurna o nocturna. También posee un sistema antihielo en las palas, que hace posible desplegarse en la Antártica. Otra particularidad es la factibilidad de ser transportado en otras aeronaves institucionales de mayor capacidad como el C-130 para desplegarlo a zonas mucho más aisladas, como Isla de Pascua o en Operaciones de Paz fuera del país. Puede trasladar 13 soldados equipados y tiene un sistema fast rope para el descenso de fuerzas especiales o de tropa. En la parte inferior de la aeronave posee un gancho de carga capaz de alzar y

trasladar hasta cuatro toneladas aproximadamente (un vehículo o una pieza de artillería, por ejemplo).

Preparación de la tripulación

Los Black Hawk MH-60M constituyen un significativo avance para las tripulaciones, dado que se trata de un helicóptero moderno, con tecnologías innovadoras que no están presentes en pocos tipos de aeronaves. De ahí que los pilotos y el personal de mantenimiento cumplieron cursos de especialización en Estados Unidos, en instalaciones de la empresa Sikorsky, también en la filial en Mielec, Polonia, y en Chile. La instrucción de las tripulaciones se inició en febrero de 2018 en Estados Unidos, realizando cursos de motores, de reparación de elementos compuestos y entrenamiento desde el punto de vista logístico. Operar este tipo de aeronaves exige a los pilotos dominar sistemas independientes como el hidráulico, eléctrico, de tren de aterrizaje, de tren motriz o planta de poder motor - transmisión, además de sistemas antihielo. Este último, permite operar en altura con formación de hielo en condiciones muy restrictivas.

“Con esto se busca maximizar el rendimiento, la capacidad, la experiencia de una cabina en una operación compleja, por ejemplo en misiones en altura en la Antártica o en el Altiplano, donde se necesita una buena complementación de la tripulación en su conjunto, todo lo cual redundará para que el vuelo sea seguro y exitoso”, destaca el Comandante del Grupo de Aviación N° 9, Comandante de Grupo (A) Rodrigo Zeballos.

Soporte logístico

Todo sistema de armas necesita un soporte logístico de abastecimiento y mantenimiento, lo que se cumple cabalmente y acorde a lo que establece la norma, los manuales y el fabricante, según corresponda. Los helicópteros Black Hawk poseen una vida útil de 30

años y para asegurar su correcto funcionamiento el proyecto consideró un stock importante de repuestos para cubrir este soporte durante varios años. De acuerdo al diseño, cuenta con un sistema de mantenimiento de depósito, facilitando inspecciones cortas, que permiten mayor disponibilidad de los medios. Junto a eso, quedó estipulado también un consistente entrenamiento de las tripulaciones, no solamente de los pilotos, sino de todo el equipo técnico: instrucción y capacitación de ingenieros, especialistas, instrumentistas, del personal de abastecimiento, de Oficiales y personal que lleva el control de la Logística en general. En suma, se configuró todo un sistema integrado de un equipo de soporte terrestre en la base o, de ser necesario, en una base secundaria.

FICHA TÉCNICA MH-60M BLACK HAWK

CAPACIDAD: 20 personas (rescate ante emergencias) y 13 soldados equipados

TECHO DE SERVICIO: 20 mil pies (6 mil metros de altura)

PESO DE DESPEGUE: 9.979 kg.

ALCANCE: 560 km (Santiago - Vallenar)
1.600 km con estanques auxiliares
(Santiago - Laguna San Rafael)

CARGA: 1.200 kg de carga interna o 4.080 kg de carga externa

MOTORES: General Electric T700-GE 701D

MEDIDAS: 5,13 metros de alto 19,76 metros de largo.

VELOCIDAD: 296 km/h

ATERRIZAJE: hasta los 16.000 pies o 4.800 metros

ROTORES: principal y de cola, ambos de 4 palas con sistema antihielo

Operaciones en todo tiempo y cualquier condición, diurna o nocturna

23º Operativo Médico Dental en Rapa Nui

Desde 1995 la Institución desarrolla esta acción, reforzando así el compromiso con la isla que se remonta a 1951, con la llegada en enero de ese año del legendario avión anfibio “Manutara”.

Entre el 25 y 31 de agosto se llevó a efecto el 23º Operativo Médico-Dental Rapa Nui 2018, iniciativa que anualmente realiza la Fuerza Aérea de Chile en conjunto con el Servicio de Salud Metropolitano Oriente (SSMO) y el Hospital Hanga Roa, con el propósito de entregar un aporte en materias de atención y promoción de la Salud a la comunidad de seis mil habitantes de la Isla de Pascua, además de contribuir al entrenamiento de las tripulaciones aéreas y sanitarias de la Institución. Una acción que el pueblo Rapa Nui valora especialmente porque está enfocada a resolver cirugías de mayor complejidad. En esta oportunidad, la delegación de Taotes (médicos) arribó el 25 de agosto, a las 08.30 horas, al aeropuerto Mataverí. Para esta nueva cruzada, la Institución desplegó hasta el territorio insular, situado a casi cuatro mil kilómetros del continente, a 150 efectivos, entre médicos, dentistas, personal del área logística y de apoyo, y un total de doce toneladas de carga entre fármacos, insumos, equipamiento



Recibimiento en el aeropuerto Mataverí.



Misa de Acción de Gracias.



Las autoridades encabezadas por el Ministro de Defensa.

médico y alimentos, con el fin de apoyar el trabajo que desarrollaron durante una semana los profesionales y técnicos del área de la salud en el Hospital local.

Durante el operativo, se efectuaron atenciones en 15 especialidades según los requerimientos hechos por el hospital local.

A su arribo, los integrantes de la Institución fueron recibidos con alegría y entusiasmo por la Gobernadora Tarita Alarcón junto a otras autoridades y personal del Hospital Hanga Roa, quienes hicieron entrega de collares de flores como muestra de agradecimiento. Posteriormente, los especialistas se trasladaron al Hospital local, con el propósito de participar de una reunión de trabajo y realizar un recorrido por las dependencias del centro asistencial y efectuar la instalación de los equipos médicos.

Previo a las jornadas en el hospital de Hanga Roa, el domingo 26 se ofició una misa de acción de gracias en la Parroquia Santa Cruz, contigua al recinto asistencial. Durante la eucaristía, el Padre Bernardo Astudillo, enfatizó que “damos la bienvenida a este grupo de personas, con un corazón enorme y generoso, que ha llegado hasta acá para garantizar el buen estado de nuestra salud”.

A la inauguración oficial asistió el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero, acompañado del Comandante del Comando de Personal, General de Aviación Manuel Sainz Salas y de la Gobernadora Tarita Alarcón. La Fuerza de Tarea estuvo a cargo del Director del Hospital Clínico Institucional, General de Brigada Aérea (AD) Eduardo Sacre Catalán; en tanto como Jefe del Operativo se desempeñó el Coronel de Aviación (S) Néstor Ortega.

Luego se efectuó la tradicional ceremonia “UmuTahu”, rogativa a los ancestros para dar fuerza y buenos augurios a las jornadas, que culminó con danzas a cargo del grupo Rapa Nui Tera Ai.

A la ceremonia de bienvenida, se sucedieron las provechosas jornadas de trabajo, que tuvieron el sello de una impecable organización, lo que permitió un total de 6.165 prestaciones, correspondiendo éstas a 2.397 consultas, 2.680 exámenes, 1.024 prestaciones dentales y 64 cirugías. De estas últimas, nueve correspondieron a vasculares, 39 oftalmológicas, nueve de otorrino, dos de urología y cinco traumatológicas. El operativo marcó un récord, ya que el año pasado se efectuó un total de 5.099 prestaciones.



Desde hace 23 años la Fuerza Aérea realiza Operativos Médicos-Dentales en Rapa Nui, respondiendo no sólo a una política de Estado de fortalecer la acción de cooperación y cohesión nacional, sino también al compromiso de nuestro país con todos los chilenos, en especial con aquellos que viven en lugares lejanos y de difícil acceso.

Para ello, emplea la suma de capacidades, propias de una Fuerza Aérea polivalente, en todo tiempo, circunstancia y momento. Una actividad que contribuye a mejorar la calidad de vida y especialmente al acceso a la salud de toda la sociedad, donde la Institución ha construido sólidos lazos de confianza e integración con la etnia Rapa Nui.

Las operaciones aéreas cumplen también el propósito de entrenar a sus tripulaciones de vuelo y personal médico en campaña, preparándolos para participar en misiones humanitarias dentro del marco de las operaciones de paz, mitigación de los efectos de catástrofes naturales o emergencias.



Trabajo Conjunto

Para la realización de este operativo, la Fuerza Aérea de Chile dispuso un avión de transporte estratégico, Boeing C-767C de dotación del Grupo de Aviación N°10 de la IIª Brigada Aérea, el que trasladó a más de un centenar de especialistas del área de la salud Institucional, además de profesionales de organizaciones públicas y privadas.

Fueron 141 personas, entre médicos, odontólogos, personal del área logística y de apoyo, además de doce toneladas de carga entre fármacos, insumos, equipamiento médico y alimentos, que apoyaron el trabajo de profesionales y técnicos del área de la salud en el Hospital Hanga Roa. Durante su desarrollo, el equipo multidisciplinario de especialistas y técnicos efectuó más de seis mil atenciones en las áreas de urología, neurología, oftalmología, otorrinolaringología, dermatología, traumatología, endocrinología, medicina interna, chequeos broncopulmonares y odontología, entre otras. A lo que se sumó una serie de procedimientos como mamografías y ecografías.

Testimonios de un operativo exitoso



Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero:

“Creo que esta es una demostración de que la Fuerza Aérea de Chile no sólo cumple su misión de resguardar la soberanía sino que una tan importante como es estar cerca de la comunidad. Lo que se hace aquí es maravilloso. El grado de cariño y afecto que tienen los vecinos de la isla por la FACH es impresionante, así como el profesionalismo de quienes participan del operativo”.



General de Brigada Aérea (AD) Eduardo Sacre Catalán:

“Nuestro personal ha demostrado una gran dedicación, lo que se ha visto reflejado en el cariño de la gente de Rapa Nui hacia ellos. Son estos trabajadores del área de la salud quienes hacen el esfuerzo de separarse de sus familias para entregar soluciones médicas. Estoy muy contento de comandar una Unidad tan importante y prestigiosa como ésta”.



Director del Hospital, Juan Luis Pakomio Bahamondes:

En una faceta distinta y aportando a la fiesta del Umu Taju de buenos augurios, el doctor Pakomio señala: “Siempre la FACH nos deja un techo un poco más alto cada año. Las personas no solo reciben bien el operativo, sino que quedan con la esperanza de que regresen trayendo como siempre la mejor tecnología en Salud. Desde el punto de vista social es un gran aporte”.



Comandante de Escuadrilla (S) Ignacio Mendoza:

En esta jornada se retomó la operación de extirpación de amígdalas en menores. “Nos correspondió extraer amígdalas y adenoides a niños que estaban esperando un año esta cirugía. Fue una muy buena experiencia pues evitamos enviarlos al continente, a estar un mes fuera de su tierra, de su casa y muchas veces sin su familia. Ha sido muy gratificante como otorrino y como Oficial de la Fuerza Aérea entregar este servicio a la comunidad”.



Representante del SSMO, Doctor Jorge Lastra:

“El ejercicio conjunto de un servicio público como el Servicio de Salud Metropolitano Oriente y la FACH da cuenta de la manera en cómo el Estado se acerca a las poblaciones más aisladas y busca resolver sus problemas de salud. Hay una condición tremendamente positiva en todo lo que ha ocurrido aquí, por lo que significa para la gente y por la trascendencia de acercar al país a esta comunidad”.



Coronel de Aviación (S) Néstor Ortega:

“Para la isla este es un apoyo enorme y para nosotros una gran oportunidad de colaborar, de servir a la comunidad y de entrenarnos en nuestra función de despliegue con todas nuestras capacidades médicas. Además, el desarrollo de este operativo ha sido muy bueno pues superamos las expectativas de lo programado debido principalmente al interés y confianza de la población Rapa Nui de atenderse con nosotros”.



Comandante de Grupo (SD) René Chateau:

El Jefe del Área Dental del Operativo señala que “la gente Rapa Nui nos recibió con mucho cariño. Sus habitantes esperan este operativo, esperan a la FACH, confían mucho en nosotros y se van muy agradecidos. Se trató de una semana intensa, larga, pero nos vamos con la satisfacción del deber cumplido”.



Merahi Solar:

Madre de uno de los niños operados de amígdalas manifestó estar muy feliz y agradecida del trabajo de la FACH en la isla. “Sus profesionales y equipos nos dan confianza al punto de poner a nuestros hijos en sus manos. Me siento muy agradecida de que hayan operado a mi hijo de tan solo siete años aquí en la isla y no haber tenido que viajar al continente, además que es un trabajo muy personalizado y eso es impagable”.



Ana María Pate Tuki:

“Esperaba con mucho interés esta intervención de cataratas. Me encontraba en una situación en que ya no veía nada. En tan solo una semana me operaron de los dos ojos y antes que terminara el operativo me dieron de alta y mi vida cambió. Estoy muy agradecida con la FACH y ojalá que no falten nunca porque es una tremenda ayuda para la gente Rapa Nui”.



Dermatólogo Rodrigo Loubies:

“El año 2008 fue la primera vez que vine a un operativo y ha sido muy enriquecedor ver como la FACH se ha preocupado de planificar y coordinar con las autoridades locales para que el operativo tenga buenos resultados. En esta ocasión el equipo vino con tres dermatólogos lo que nos permitió dar una atención integral y altamente resolutiva”.



Proyecto en marcha

El nuevo Avión de Instrucción T-35 Pillán II

Futura aeronave incorpora nuevas capacidades tecnológicas, con sistemas modernos para la formación de pilotos militares.

La Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile, ENAER, se encuentra estudiando un proyecto de una nueva aeronave de instrucción básica, acorde con los futuros requerimientos para la preparación de pilotos militares. El concepto es un sistema integral para familiarizar al piloto-alumno, en forma temprana, con las tecnologías y sistemas que encontrará posteriormente en aeronaves de última generación.

El proyecto se origina por la necesidad de reemplazar la flota de T-35 que opera la Fuerza Aérea de Chile, cuyos primeros aviones comienzan a cumplir su vida útil estructural de 7.000 hrs. de vuelo el próximo año. Se abre entonces la oportunidad para satisfacer exigencias actuales de instrucción derivadas del avance

tecnológico y para incorporar mejoras operacionales y de mantenimiento, producto de los más de 300.000 hrs. de vuelo y 33 años de servicio de la flota a nivel internacional. El sistema Pillán II contempla un avión basado con la célula del actual T-35 Pillán, dotado de equipamiento de tecnología actual, de manera de brindar un ambiente característico de aeronaves avanzadas, complementado con sistemas periféricos de ayudas a la instrucción.

La configuración de los sistemas que se integren dependerá de los requerimientos operacionales de cada operador. En el caso de la Fuerza Aérea de Chile, se ofrecen varias capacidades: un concepto de aviónica que represente los principios de sistemas de aviones más avanzados, desde el A-29 hasta el F-16, con pantallas multi-funciones y

head-up display de bajo costo, GPS, cámara de video en cabina, grabador de datos de vuelo, TCAS con transmisión de parámetros a estación terrestre para monitoreo de los aviones en vuelo, planificador de misión, estación de debriefing, entrenador de vuelo y sistema de instrucción computarizado (CBT- Computer Based Training) para tripulaciones y especialistas de mantenimiento. Adicionalmente, el Pillán II tendrá capacidades de instrucción de vuelo por instrumentos y la provisión para instalar un sistema de vigilancia diurna/nocturna (cámara electro-óptica e infra-roja), el cual fue demostrado en FIDAE 2018. Este sistema otorgará la posibilidad de utilizar el avión para evaluación ante situaciones de catástrofe o vigilancia de áreas de interés, pudiendo transmitir la información en tiempo real. Paralelamente, se estudia la posibilidad de instalar una planta motriz de mejores prestaciones y extender el uso de materiales compuestos. El Pillán II está pensado para ser una aeronave de instrucción moderna para la Fuerza Aérea de Chile y para otros operadores que requieran un sistema de instrucción

primaria probado, confiable y de bajo costo de ciclo de vida, incluyendo a los actuales usuarios de T-35, entre los que se cuenta España, Panamá, Paraguay, El Salvador, Guatemala, República Dominicana, Ecuador. El Pillán II será el sucesor del exitoso Proyecto Pillán iniciado a principio de los '80, ocasión en que, con gran visión de las autoridades de la época, la FACH tomó la decisión de reemplazar el venerable Mentor con un avión de fabricación nacional. Tal como ocurrió en ese entonces, el Pillán II impulsará fuertemente a la industria aeronáutica chilena y a las decenas de empresas contratistas nacionales que participarán con sus productos y servicios, abriendo nuevamente la posibilidad de exportar un producto industrial nacional con gran valor agregado. En ENAER existe gran entusiasmo para producir este nuevo avión y proyectarlo, al igual que el T-35 actual, por más de 30 años, contribuyendo nuevamente a la formación de los pilotos militares de la Fuerza Aérea de Chile y de otros países amigos.



Sistema Periféricos Pillán II



Diseño Conceptual de Cabina Pillán II



Dos pilotos civiles chilenos:

La vuelta al mundo en 77 días

A bordo de un Piper PA-46R, recorrieron 36 países, partiendo desde Temuco para completar 216,9 horas de vuelo y una distancia de casi 70 mil kilómetros, con escalas en 71 aeropuertos.



Los pilotos civiles del Club Aéreo de Temuco, Germán Hucke y Armando Ide, surcaron en 77 días los cielos de 36 países de los cinco continentes, enfrentando diversas condiciones climáticas. Recorrieron 37.314 millas náuticas (unidad de longitud empleada en navegación marítima y aérea), alcanzando una nueva proeza para la aviación nacional, que registrará el libro de los Record Guinness.

Entre el 28 de marzo y el 15 de junio, ambos pilotos, a bordo de un Piper PA-46R 350T Matrix, matrícula CC-AQZ, propulsado por un motor turbocargado Textron Lycoming TIO-540AE2A, de 350 HP, con aviónica Garmin G1000, con una cabina acondicionada para cinco pasajeros, más piloto, emprendieron la travesía “CC-360”, recorriendo el equivalente a más de 69 mil kilómetros de distancia, efectuando 71 aterrizajes y sorteando los océanos Atlántico y Pacífico.

En materia meteorológica, Germán Hucke, señaló que las condiciones de mayor adversidad se registraron en Rusia por las bajas temperaturas y en Groenlandia, producto de los vientos árticos, a lo que se suman algunas dificultades en la Línea del Ecuador. “Los únicos inconvenientes mecánicos se presentaron en Canadá y en el cruce hacia Groenlandia, debido a que la presión de aceite se elevaba sobre los parámetros normales, por lo que fue necesario cambiar el tipo de aceite y ajustar la presión en el motor de la aeronave”.

“Sin embargo, producto de las excelentes condiciones

técnicas de la aeronave - sin ningún tipo de modificación – afrontamos correctamente las dificultades presentadas, a lo que se añade la experiencia y horas de vuelo de los pilotos, que nos permitió hacer frente de manera correcta a las condiciones existentes”.

“Al iniciar los preparativos del raid, denominamos la misión CC-360, ya que estaba asociada a la matrícula de la aeronave (CC corresponde a las letras del abecedario asignadas a Chile), que circunnavegaría el globo en 360º”, señaló Germán Hucke a Revista Fuerza Aérea.

Amigos y pilotos

Estos aventureros del aire se conocieron siendo niños, en 1970, en el Colegio Alemán de Temuco, compartiendo durante décadas la pasión por los aviones y luego por volar, graduándose como pilotos civiles en 2011.

Tras recibir sus licencias, y completar mil 500 horas de vuelo, el constructor Germán Hucke y el ingeniero Armando Ide, se propusieron la meta de dar la vuelta al mundo, tomando como punto de partida su ciudad natal, Temuco. Para este desafío, definieron una ruta de vuelo acorde a las capacidades de la aeronave elegida: Un Piper PA 46 Matrix, monomotor con autonomía, velocidad crucero, performance y comodidad acorde a la travesía, que fue adquirido en 2015 en Minneapolis, Estados Unidos y traído a Chile en un vuelo ferry de diez días.

“Estudiamos la ruta por más de tres años, con el propósito de localizar aeropuertos internacionales,

que nos suministraran combustible y otros servicios. Posteriormente, establecimos contacto con las autoridades locales de aeronáutica, para solicitar los permisos correspondientes y verificar los costos operacionales. También estudiamos la meteorología para definir los puntos de ruta de vuelo. Realizamos un trabajo de formación y capacitación, tanto en logística, mecánica, aviónica y meteorología, para así intentar dar la vuelta al mundo en un monomotor sin modificaciones”.

“Para seleccionar la aeronave tomamos en consideración que el avión posee una excelente autonomía – sobre 1.000 MN – y una velocidad de 180 KTS – velocidad del avión expresada en nudos (KTS), o bien en millas náuticas por hora (mph), con respecto a la masa de aire alrededor de la aeronave -, disminuyendo los tiempos de desplazamiento. Los tramos de vuelo no podían exceder su autonomía. Si bien la aeronave contaba con un tanque auxiliar de cien galones, éste no estaba conectado a los



Los pilotos Germán Hucke y Armando Ide posan en el aeropuerto de Narsarsuaq, en Groenlandia.

estanques principales, ya que fue utilizado en aquellos lugares donde no disponíamos de combustible, por lo que somos la única tripulación que ha logrado dar la vuelta al mundo en monomotor a pistón convencional. Para lograr la meta fue fundamental la buena planificación, metodología y criterio”, señala Hucke.

Ruta de Vuelo

Los temuqueses despegaron el 28 de marzo desde el Aeropuerto La Araucanía con destino a Buenos Aires, para luego seguir a Foz do Iguazú, Río de Janeiro, Salvador de Bahía, Natal, São Luis y Macapa, recorriendo 4.251 millas náuticas (MN), en 23,7 horas de vuelo.

El 3 de abril, el “CC-360”, tomó rumbo a las islas del Caribe, llegando a Puerto España en Trinidad y Tobago; Canouan en San Vicente y Las Granadinas; Simpson Bay, en San Martín; para posteriormente dirigirse a las Islas Turcas y Caicos – territorio británico de ultramar – arribando a la pequeña isla Providenciales, en 12 horas de vuelo.

El 9 de abril despegaron rumbo a Estados Unidos y Canadá, haciendo escalas en Fort Lauderdale, Vero Beach, Lakeland, Charlotte, Cataratas del Niágara y Buffalo, para luego dirigirse a Quebec y Happy Valley-Goose Bay, concluyendo este raid el 14 de abril, distancia que cubrieron en 15,5 horas, para una superficie de 2.765 MN.

Tras su paso por América del Norte, los pilotos se dirigieron el 16 de abril a Groenlandia, arribando a Narsarsuaq, y luego a Reikiavik, capital de Islandia. El raid tuvo una duración de 4,3 horas para un total de 1.356 millas náuticas.

Entre el 18 y el 25 de abril, Ide y Hucke, a bordo del Piper PA 46 Matrix, arribaron a territorio europeo realizando escalas en Escocia (Wick), Francia (París y Cannes), Italia (Roma) y Grecia (Heraclión), surcando en total 2.176 MN en 13,4 horas.

Posteriormente volaron a Egipto realizando un raid que comprendió la ciudad portuaria mediterránea de Marsa Matruh; la capital El Cairo, en las riberas del río Nilo; y Hurgada, principal polo turístico del país, en la costa del Mar Rojo. Lo hicieron en 10,2 horas, volando una superficie de 1.626 MN.

El 30 de abril, la aeronave se dirigió a Bahrein, situado en la costa oeste del Golfo Pérsico, arribando tras 5,8 horas de vuelo y 923 MN, a la ciudad de Manama.

Posteriormente, el 2 de mayo, emprendieron rumbo a Abu Dabi, capital de Emiratos Árabes Unidos, en la península de Arabia, travesía realizada en 1,3 horas, para una distancia de 237 millas náuticas.

Dos días después, el “CC-360” inició una nueva ruta de vuelo, con destino al sur de Asia, aterrizando en Karachi, Pakistán. Ese mismo día despegaron hacia Nagpur, al noreste del estado de Maharashtra en India. En 9,3 horas, recorrieron 1.471 MN.

El raid aéreo por el sur de Asia, iniciado el 6 de mayo, los llevó tras cuatro horas de viaje – 727 MN - a Chittagong en Bangladés, situada al oriente del país, limítrofe con Birmania. El 7 de mayo, continuaron rumbo a Bangkok, capital de Tailandia - centro político, comercial e industrial de la nación -, luego de cuatro horas de travesía y 720 MN. Posteriormente, el Piper PA-46R emprendió rumbo a Malasia, arribando a Kuala Lumpur, tras recorrer 654 millas náuticas en 3,6 horas.

El 11 de mayo y luego de 3,8 horas de vuelo – 692 MN - sobrevolando el sureste asiático, aterrizaron en Yakarta, capital de Indonesia, situada en la Isla de Java; para continuar el 12 a Bali, arribando luego de 2,9 horas a Denpasar, tras un raid 524 MN. El 13 de mayo arribaron al Aeropuerto El Tari de Kupang, en la provincia indonesia de Nusa Tenggara, en Timor Occidental, después de recorrer 515 millas náuticas, en 2,9 horas.

Este mismo día y luego de volar 450 MN en 2,5 horas, arribaron a Darwin, capital del territorio del norte de Australia (Oceanía), localizado en el mar de Timor, retornando dos días después a Kupang, emprendiendo un nuevo raid de 3,7



horas y 674 MN hacia Balikpapan, ciudad portuaria sobre la costa este de la isla de Borneo, Indonesia.

El 16 de mayo volaron rumbo a Sandakan, Malasia, al norte de Borneo, cubriendo 447 MN en 2,5 horas. Inmediatamente, se dirigió al aeropuerto Diosdado Macapagal de la ciudad de Ángeles, localizada en la provincia filipina de Pampanga luego de 3,5 horas, abarcando 626 MN.

Tras esta etapa, el 18 unieron en igual período de tiempo la ciudad de Ángeles con Taipéi -capital de Taiwán-, cubriendo 630 millas náuticas.

Entre el 20 y el 24 de mayo, viajaron con destino a Japón, arribando a las ciudades de Kagoshima, Kōbe, Sapporo, Chitose y Wakkanai, trayecto que comprendió 1.777 MN en 9,9 horas.

Tras su paso por el archipiélago, el 24 de mayo iniciaron el raid a Rusia, arribando a Petropávlovsk-Kamchatski -luego de recorrer 1.018 MN en 6,4 horas -tramo más extenso de la ruta planificada- localidad ubicada en la bahía de Avacha, en el Océano Pacífico.

El 26 de mayo cruzaron a Alaska, Estados Unidos, aterrizando sucesivamente en Adak, Dutch Harbor, Cold Bay, del condado de Aleutianas Orientales; Anchorage y Juneau, capital del estado de Alaska. El raid realizado por el territorio que duró hasta el 28, comprendió 15,6 horas de vuelo, navegando 2.619 MN en 15,6 horas.

Los temuqueses muestran orgullosos la bandera chilena en una de las escalas de su raid.



Visita al Comandante en Jefe de la FACH, acompañados del Presidente del Club Aéreo de Temuco, José Espinoza.

Posteriormente, entre el 30 de mayo y el 9 de junio, cubrieron 3.010 MN en 18 horas, descendiendo en las ciudades de Seattle (Washington); La Vegas (Nevada); Roswell (Nuevo México); Austin y Brownsville (Texas).

Luego de navegar 685 MN en 3,8 horas, la tripulación unió el 9 de junio, Brownsville con Cozumel, isla ubicada al este de México, en el mar Caribe. Continuando al siguiente día, hasta Panamá, distancia que cubrió en 5,3 horas, navegando 841 millas náuticas. Dirigiéndose posteriormente hasta Guayaquil y Lima, respectivamente, el 12 de junio, recorriendo una distancia de 1.310 MN en 7,3 horas.

Luego de 74 días de raid y tras cruzar los océanos Atlántico, Índico y Pacífico, Ide y Hucke, ingresaron a territorio nacional el 13 de junio, uniendo la capital del Perú con Arica, arribando al aeropuerto de Chacalluta. Ese mismo día, aterrizan en el aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta y en el aeródromo La Florida de La Serena, cubriendo 1.558 MN en 8,7 horas de navegación.

Desde La Serena despegaron con destino al Club Aéreo de Santiago, el 14 de junio, arribando a la capital tras 1,2 horas – 217 MN - iniciando el viaje de retorno a Temuco el viernes 15 de junio, siendo recibidos por una bandada de tres aeronaves del club aéreo local - Cessna C-172N Skyhawk – y un Maule M-4, como homenaje por haber dado la vuelta al mundo en 77 días, recorriendo 37.314 millas náuticas y 216,9 horas.

La proeza del Teniente Godoy

A 100 años de la hazaña del cruce de los Andes

En vísperas de la Navidad de 1918, más de 250 mil personas le tributaron en Santiago un recibimiento de héroe nacional tras remontar el macizo andino por su parte más alta.

El 12 de diciembre de 1918, el joven Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba -de la recién creada Escuela de Aeronáutica Militar- enfrentó temperaturas de hasta 20 grados bajo cero, la falta de oxígeno a 6 mil metros de altura y fuertes turbulencias, hasta lograr aterrizar en Mendoza en un frágil avión Bristol de motor rotatorio de 110 caballos de fuerza.

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

Las crónicas de la época y reportajes posteriores dieron cuenta de la vocación de aviador y el temple que mostró el Teniente Godoy para cruzar Los Andes y asombrar al mundo. Uno de estos homenajes de la Prensa, bajo el título: "Godoy, el primer domador de Los Andes: Cuenta su vida", escrito en 1943, con ocasión de los 25 años de la hazaña por Raúl Morales Álvarez, notable pluma del inigualable

periodismo de la época, incluye una reveladora entrevista al legendario aviador, cuando ya tenía 50 años.

"Mi Teniente chileno, con el ímpetu de sus 25 años dentro de 1 metro 65 con 57 kilos de peso - era el primer hombre que ganaba el espacio vital de las aventuras celestes sobre la alta cordillera. Voló sobre ella en un Bristol de 110 H.P., jadeante y tembleque que en las manos del viento, capaz de desarrollar hasta sus 180 kilómetros por hora, estremeciéndose... Así logró Godoy el prestigio religioso de la fama que conquistó su hombrada (sic). Rozó el Tupungato a 6.300 metros, en su viaje de Santiago a Mendoza. A un cuarto de siglo de distancia, el récord aún permanece intacto.

Cuatro mil 400 H.P. desarrollan los cuatro motores de los aviones Douglas - 320 kilómetros por hora - que unen en 45 minutos la capital de Chile con la verde ciudad de las viñas cuyanas, pero aún tiritan en el viaje y jamás sus hélices zumban y cortan el aire más allá de los 4.000 metros. Porque en el arcano donde gravita, dentro de indescifrables leyes, el cosmos de los grandes gestos y la pura decisión del hombre, la hazaña de Dagoberto Godoy - larga de 6.300 metros - surge como una inasible nebulosa de dorado heroísmo y de hermosa locura, que siempre nos ensancharon el pecho. Por eso, las alas chilenas celebran el 12 de diciembre como su Día Nacional del Aire. En su homenaje, la revista "Ercilla" presenta armas con esta crónica, simple y humilde itinerario humano del prócer que le mostró al mundo, hace ya 25

años, la más alta estrella de Chile", escribió sin reservas el Premio Nacional de Periodismo.

Diecisiete años más tarde, en 1960, Dagoberto Godoy falleció en Santiago a causa de una bronconeumonía, recibiendo en sus funerales los honores de General de Brigada Aérea.

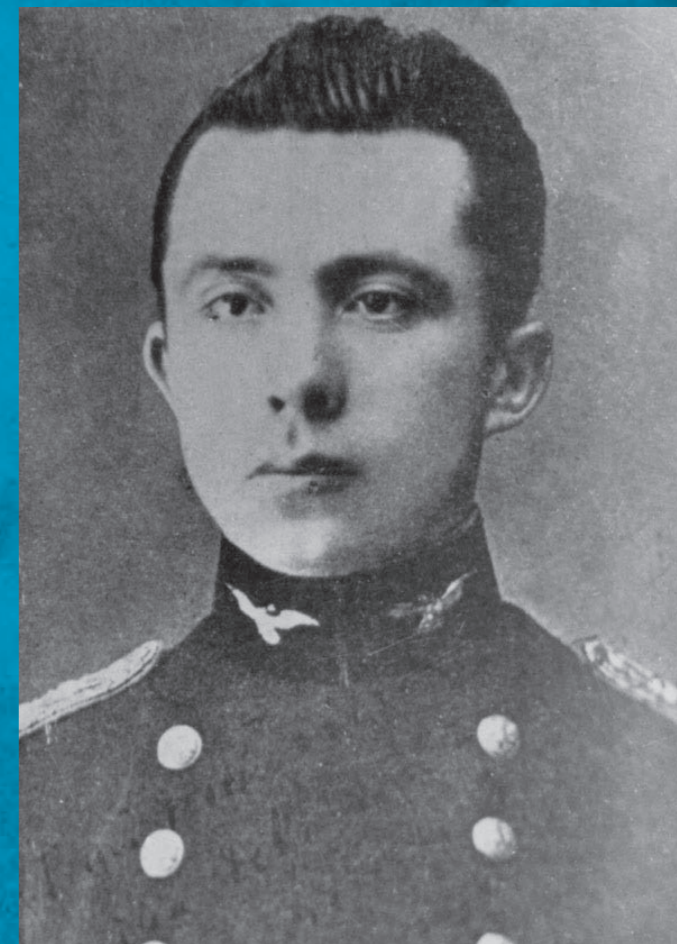
1.- El relato de su vida que hizo el mismo Godoy

Con extrema sencillez, el legendario piloto habló en 1943 acerca de su vocación de aviador militar que profesó desde niño.

Nací en Temuco el 22 de julio de 1893. Vengo de la tierra. Mis padres fueron y murieron agricultores, pero de los de antes, de los que araban y sembraban el "sur" con la carabina siempre al alcance de la mano y el ojo rápido para defender la vida. Había algo de Far West en el Temuco de esos lejanos días y necesariamente mis padres vivieron su clima azaroso y viajero. Los niños trabajaban, entonces, las acciones de los grandes y mientras mis padres iban de aquí para allá, yo crecí pegado a la pretina de mis tías maternas, tres viejas maravillosas, solteronas, beatas y buenas como el pan candéal; mi tía Tránsito, mi tía Petronila y mi tía Eduvigia Fuentealba. Mi madre se llamaba Clotilde, y mi padre Abraham. Yo y Lucho, mi hermano, fuimos sus únicos hijos.

Estudí en la Escuela Primaria y en el Liceo de Temuco; hasta primer año de Humanidades. Era un niño seco, tieso, casi adusto. Me obsesionaban ideas fijas. "Esto hago", y eso hacía, contra viento y marea y el escándalo de mis tres tías. Fue entonces - ya tenía 14 años y lucía el volcánico orgullo de las primeras espinillas - cuando estuvo a punto de decidirse mi destino, torciéndolo, desde luego. Mi tía Tato, me sorprendió besando a una muchacha de la casa y, seguramente, la querida señora sospechó que había algo más. El demonio de la concupiscencia se había colado de rondón por su puerta. Los Hermanos del Corazón de María, afortunadamente, para alivio suyo, le prestaron la ayuda necesaria para vencer al "malo", como entonces decían. Soporté tirones de oreja y de mechas, me confesé, devotamente, y pedí a Dios perdón por todas mis tremendas y espantosas culpas.

- La casa entera, patrones y sirvientes, rezó rosarios



en coro por la salvación de mi alma. Todo terminó con el mismo ritmo religioso. Fui enviado a Santiago, como alumno novicio del colegio de San Vicente de Paul. Sería "Padre Cura", y lloré desesperadamente, con verdadera amargura, con mi primer dolor de hombre. Siempre respeté a la religión y a sus representantes. Pero yo deseaba ser otra cosa. ¿Cuál? Aún no lo sabía. Sólo tenía un oscuro presentimiento.

- Mis deseos de niño, cobraron realidad en Santiago. Vi un desfile de Cadetes, y comprendí entonces, instantáneamente, que mi verdadera vocación, lo que yo había anhelado siempre, sin lograr precisarlo estaba en la carrera de las armas. Esa misma tarde hablé con el Padre Superior y ya no hubo necesidad de exorcismo para vencer mi obstinación. Regresé a Temuco. Fui recibido por el llanto de mis tías y su inagotable bondad, pero mantuve mi decisión. En secreto, desde luego, para no amargarlas más, porque también entonces, para mucha gente, el diablo vestía las guerreras y casacas del Ejército. Pero yo estaba resuelto a condenarme. Ahorrando los cobres dominicales hasta juntar las chauchas, realizaba solapados viajes hasta Cajón, el pueblo más



De uniforme, junto a sus padres Abraham y Clotilde, su hermano Luis y una pequeña prima.

cercano a Temuco, en cuyo correo recibía mi misteriosa correspondencia privada.

Así solicité y obtuve los Prospectos de Admisión de la Escuela Militar. Pero aún me faltaba algo: la tuición de un apoderado que autorizara mi ingreso como Cadete. Era fundamental. Y me desesperaba la realidad de no encontrarlo; más que nada, de saber que no podía encontrarlo. Cadete por derecho propio -Un día me decidí. “Quien no se arriesga, no pasa el río”, dicen los huasos de mi tierra del sur, y yo seguí la sabia huella y crucé el río.

Es decir, crucé la Plaza de Temuco, en dirección a la Comandancia de la Guarnición, entonces a cargo de “mi” General Armstrong. Hablé con su ayudante, el Capitán Samuel Contardo Palma. Le expliqué mis anhelos, mi pequeño y gigantesco drama, con entera franqueza y algo avergonzado, porque las ropas que llevaba ese día no eran, precisamente, las de un niño pije. Me saltaban las lágrimas cuando terminé mi exposición, achunchado y rojo hasta las orejas. Pero fui bien recibido. El Capitán Contardo me palmeó los hombros y me reconforté de improvisado, sintiéndome nuevo, como si en ese mismo instante hubiese nacido otro Dagoberto Godoy, distinto al de antes. “Seremos camaradas”, me dijo, entonces, el

Capitán ayudante – “vuelva usted dentro de tres días. Le tendré una respuesta satisfactoria”. Cumplió su palabra. Habló con el General Armstrong y los dos se empeñaron en favorecerme. Rendí con éxito mi examen de admisión, y por fin en marzo de 1910, vestí el uniforme de los Cadetes militares de Chile. Tenía 16 años apenas. Pero me sentía el hombre más feliz del mundo.

- Fui bien milico desde el principio. Jamás llegué atrasado. Nunca estuve enfermo. Fui “Cadete Distinguido” durante los cinco años de Escuela. Obtuve el tercer lugar en los exámenes finales y era –ya lo he dicho– un hombre feliz, a pesar que mis bolsillos de Cadete se acostumbraron a un insondable vacío. Sólo de tarde en tarde me llegaban algunos pesos del sur, y no muchos, 29,15, 30. Los domingos de salida los empleaba paseando. Daba largas caminatas a través de Santiago, y me enamoré de un barrio. Aplané todas las calles de Recoleta y Santos Dumont, donde sólo faltaba que me saludaran los postes y los quiltros. Así recibí mis despachos de Oficial en 1914. Elegí el arma de Ingenieros, y fui destinado al Regimiento de Ferrocarrileros, cuyos cuarteles, entonces, se encontraban en El Bosque, mano a mano con los de la Escuela de Aviación.”

2.- La irrenunciable vocación de Ser Aviador

¿Fue sólo simple coincidencia simbólica el que mi cuartel estuviese junto al de la Aviación? Es posible. En todo caso, sentí desde mi llegada el ímpetu y los deseos de volar. Era algo que me acompañaba siempre, a cada instante, y a toda hora. En las noches soñaba piloteando máquinas y en el día confiaba a mis compañeros mis anhelos.

Sería aviador. Se lo dije a todo el que quiso escucharme, y la voz comenzó a correrse en el Ejército. “Godoy, el cabrito Godoy, quiere pasarse a la Aviación. Debe estar loco”.

- Durante las maniobras de Talca, en 1915, el rumor llegó hasta donde el General Pedro Pablo Dartnell, que entonces era sólo Coronel y Director de la Escuela de El Bosque. Una noche me llamó a su tienda. Conversamos largo y tendido sobre mis proyectos y mis ideas. Yo ya pensaba en la travesía de Los Andes, y se lo dije. Dartnell se acarició la barba en un gesto pensativo.

“Usted irá a la Escuela. Confío en usted Teniente”, fue la respuesta.

- Así me hice aviador. Pero comencé con el paso cambiado. Acababa de cumplir 21 años y mi mayoría de edad me trajo como regalo una verdadera jetta. Nada me salía bien en esos tiempos ingenuos de la Aviación en pañales. Hacía apenas 15 años que los hermanos Wright habían asombrado al mundo lanzándose al aire en ciertos aparatos que parecían arañas enloquecidas, y era, ciertamente, como si dijéramos: “ayer no más por primera vez en la vida del hombre, se comenzó a volar”. Todos, pues, no éramos sino aprendices del espacio. En nuestra Escuela, por ejemplo, utilizábamos en nuestro entrenamiento unas extrañas máquinas, unos Blériot inverosímiles y románticos que sólo se elevaban a 25 metros. Uno de ellos, sin embargo – y conmigo arriba – se dedicó, cierta tarde, a hacer sus gracias. Se iba hacia arriba, y solo, sin obedecer a nada, hasta lograr pavonearse sobre los 100 metros. Un verdadero horror.

- Porque, así también, como ascendía, se le ocurrió de repente, descender. Lo hizo a full. Me estrellé.

Destrocé el Blériot. Aguanté el chaparrón del Oficial instructor y le encontré en todo la razón. Sí. ¡Claro! Yo no servía para nada. Mejor estaría pelando papas en cualquier parte.

MINUTO A MINUTO DEL CRUCE

Relato del Teniente Dagoberto Godoy

5:00 AM

“Roncó fuerte en la partida el motor del Bristol, un monoplano y monoplaza, casi insignificante, apenas más que un auto, pero muy lindo. Una máquina macanuda a pesar de todo. Abrazos. Consejos. Palmoteos de hombros. Despedida de ojos brillantes.

5:10 AM

Despego desde El Bosque. Me elevé, recto, hacia los cerros de Chena. Así evolucioné sobre Lo Ovalle y San Bernardo, describiendo grandes círculos, una, dos, tres veces. El Bristol se portaba a la altura y entonces, como si hubiesen podido escucharme los compañeros que acababan de darme, allá abajo, una emocionada despedida, grité, con toda la fuerza de mis pulmones sobre la noche: ¡Qué tanta vuelta y vuelta! Me voy, no más. Y me fui directo hacia la Cordillera de Los Andes.

5:15 AM

En la difusa claridad del alba, casi gris, casi blanca, aparecía al frente la montaña, rosada por un sol temprano. Allí estaba, desafiándome, hermosa, fuerte, gigantesca.

5:20 AM

En las alturas pienso en la ruta del aire que elegiré para alcanzar la otra banda. En esa soledad, escucho los consejos de mi conciencia. Una voz más calmada, menos impaciente, me dice: Ándate por Uspallata. Por allí pasó el Ejército Libertador. No seas tonto. Es lo mejor. Sólo tienes que volar bajo. ¡No hagas nada por matarte! Sería una locura.

5:25 AM

Rechazo esa voz invisible. Es un extraño y emocional diálogo –no monólogo que sostengo conmigo-. No. No sería gracia hacerlo. Ya que estoy aquí, me iré por donde cueste más. Hay que ponerle el hombro no más. Y a la chilena. Eran las 5.30 de la mañana y el Bristol roncaba, entonces, sobre los cerros de San Ramón.

Con las orejas gachas, rojo de rabia, temblando de inútil coraje, regresé a Ferrocarrileros. Había terminado como aviador. -Pero no, desde luego, con mis sueños.

La cordillera se me amanecía de pie, todas las mañanas, como para recordarme la promesa que me había hecho a mí mismo, de cruzarla. “No me la van a ganar los montes”, me repetía diariamente mirando los macizos con verdadera codicia. “Vamos a ver quién sale más tieso”.

- Entonces llegó 1916 y anotó un nombre en la lista de mártires; el del Teniente Pedro Luco, caído sobre El Bosque, a la vista nuestra. Del hacinamiento de hierro y latas retorcidas extrajimos su cadáver. La vista del cuerpo torturado de nuestro camarada, un magnífico muchacho que recién comenzaba a cumplir el designio humano de amar, pensar, sufrir, moverse y ambicionar sobre la tierra, me decidió. Sentí como un llamado interno.

Casi inconscientemente me dirigí a la Comandancia de mi Regimiento. De nuevo solicitaba mi traslado a la Aviación, y de nuevo lo logré, como a la manera de un homenaje de camaradería militar hacia el piloto que acababa de morir, ocupando su plaza. Otra vez era aviador.

3.- Se cumple el sueño de Cruzar Los Andes

Todo 1916 – 1917 se llena con mis sueños de volar sobre Los Andes y alcanzar, antes que los del otro lado, el cruce de la cordillera. Volaba y me entrenaba sólo para eso. Era una idea fija y constante y la llevaba

conmigo a todas partes. No me abandonaba nunca. Por fin, el 16 de julio de 1918, después de una entrevista con el Coronel Dartnell, alcancé de mi jefe algo que era casi una aprobación oficial de mis deseos: “Usted es mi hombre, Godoy”, fueron las palabras con que me despidió Dartnell. “Póngale tinca, no más. Tiene que ser un chileno el primero que vuele sobre Los Andes. Espero que sea usted”.

- Pero pasaron los días, las semanas, los meses, y nada. Cuando el 11 de diciembre de 1918, llegué al Ministerio de Guerra, a las 4 de la tarde, lo que menos pensaba en ese instante era en la travesía. Fui el primer emocionado y el primer sorprendido cuando el ayudante del Coronel Dartnell, el Capitán Manuel Aguirre, me dijo, al encontrarme en los pasillos del ministerio: “¡Hombre! Godoy: Mi Coronel anda como loco buscándolo. Ya le tiene conseguido el permiso del Gobierno para que le haga punta a cruzar Los Andes”.

- Cuatro minutos más tarde me entrevistaba con el Coronel Dartnell. Era cierto. Todo ya estaba listo. Probaríamos uno de los Bristol, de 110 caballos y 180 por hora, excelentes máquinas inglesas traídas recientemente a Chile por el Mayor Houston, de la misión británica. Aún recuerdo la comezón que sentí por dentro – auténtico alborozo emocional – cuando me expusieron los detalles.

“Sí, pues, Godoy – me dijo Dartnell – si usted sigue siendo mi hombre, no hay más que hablar.

¿Está Ud. listo?”. “Partiré en cuanto se me ordene hacerlo”. “Mañana por la mañana. Esta noche. Esta misma madrugada”, respondí”.

“Entonces será esta misma madrugada. Tiene el tiempo

justo para despachar sus asuntos. Y guárdeme el secreto. Este es un asunto que sólo está entre nosotros – los militares – y el ministro don Enrique Bermúdez.

¡Ni siquiera lo sabe el Presidente, y ojalá que la noticia sólo le llegue a don Juan Luis después de su éxito! Porque a Ud. tiene que irle bien, Teniente. No olvide que no es Ud., sino Chile, quien empeña su honor en este intento. Nada más, Teniente Godoy. Buenas tardes.

Esta noche espero verlo en el campo, antes de partir. Hasta luego”.

La víspera de la hazaña

- Eso fue todo. Ganaba entonces \$250 mensuales. Uní lo que me restaba del sueldo a un pequeño anticipo y me empeñé renovando mi equipo. Adquirí un uniforme nuevo, desde las botas hasta la gorra, pasé a despedirme de mi hermano Luis, un año menor que yo, que acababa de ser operado de apendicitis en el Hospital del Salvador, puse 200 pesos en mi cartera, pasé donde Torres, la pastelería, quizás la más vieja de Santiago que ya funcionaba, entonces, en el mismo local de ahora, Alameda con Dieciocho, bebí unas maltas, hice paracaidismo sobre unos pasteles, y regresé a la Escuela para acostarme temprano. Tenía que aprovechar las pocas horas de sueño que tenía por delante. Apenas me metí en las sábanas, me quedé dormido. Nada más.

-A las 3.10 de la mañana del 12, golpearon a mi puerta. Era el Comandante don Carlos Lira Quintanilla. Entre sueños, sentí su voz: “¡Godoy, arriba!”. Me vestí, rápidamente, pensando, quizás por qué extraña causa en los tres Carrera. Hasta me parecía verlos allí mismo, a mi lado. Fue una rara, inexplicable impresión. Allí estaba don José Miguel, allá, don Juan José, acá don Luis Carrera, con sus uniformes de Húsares y Granaderos, al aire la pequeña capa húngara, apoyados sobre sus sables de caballería, mirándome con amistad.

Con ellos, con sus recuerdos, abandoné mi cuarto del Casino de Oficiales y salí al campo, poblado a esa hora, de silenciosas sombras. Era la tropa que acababa de levantarse, formada fantasmalmente en la complicidad de la noche. Al centro, un círculo de luz. Mi avión. Mi Bristol de 110 caballos.

Lo miré con cariño y me pareció, de nuevo ver a los tres Carrera junto a él, como montando guardia. Me pasé la mano por los ojos. La mágica visión desapareció. Entré a los comedores a servirme un desayuno. Una taza de leche tibia con un par de tostadas. Acababa de beberla cuando se acercó a mi mesa el Sargento Barrientos, un

MINUTO A MINUTO DEL CRUCE

Relato del Teniente Dagoberto Godoy

5:35 AM

Ya decidido a jugarme una sola carta, conduzo el Bristol en recta hacia el Tupungato. Un ligero jadeo en el motor me llamó fugitivamente la atención. Sólo entonces recordé que en el apresuramiento de la partida, nadie se preocupó del combustible exacto que requería el avión al remontar tanta altura. Tampoco sabía la cantidad exacta de bencina que quedaba. Miré, entonces, mi escapulario ateo. Pero dejé intacto el coñac y apechugué, no más. Al rato, ya había olvidado el problema. Tenía la seguridad que el Bristol se portaría bien.

5:50 AM

La soledad, el silencio impresionante de la cordillera, que sólo turbaban los 110 caballos de fuerza del Bristol, me traen los recuerdos de Chile, que iba quedando atrás. Pienso: ¿Qué estará haciendo la gallada? Veo los rostros de mis compañeros y repaso mi vida. Hace frío, pero no lo siento. Desde la cabina abierta, respiro el aire de las alturas. Son las 6 de la mañana y ya estoy encima del Tupungato. Hay una mancha de nieve, cortada a pico, en uno de los desfiladeros del volcán.

Paso a 6.300 metros. La realidad del hecho me alegra el corazón y me trae al alma un deseo de niño. ¡Con qué ganas me daría una vuelta de carnero sobre la nieve! Lo digo en voz alta. Estoy feliz. Acabo de domar Los Andes, hasta entonces invencibles, y tengo ganas de saltar, gritar, reír. La pampa verde y amarilla, alfombrada sin límite, surge quieta ante mis ojos. Pero en ese preciso instante – 6.10 de la mañana – aparece la primera falla de motor. Apenas hay bencina. Unas cuantas gotas.

6:15 AM

Reduje, entonces, el motor. La máquina se había portado bien y merecía un descanso. No pensé en el peligro que traducía la escasez de combustible, menguado con los segundos. ¡Qué diablos! En todo caso, lo más que me podría pasar era caer y matarme, y era lo de menos. Ya había triunfado. Ya era el primero que volaba sobre Los Andes. Eso era lo importante para Chile y me sentí feliz.



El avión Bristol de 110 caballos de fuerza.

hombre machazo y simpático, roto de fina ley, auténtico oro nacional de 18 quilates. Llevaba una botella ginger ale mezclada con coñac – más coñac que ginger, por supuesto – amarrada con una cuerdecilla trenzada que partía desde su gollete y se cerraba luego a unos 10 centímetros. Me la puso al cuello.”

“Este es el mejor amuleto que he podido encontrar, mi Teniente”, fueron las palabras con que subrayó su obsequio. “Usted va a ver, no más, que no le va a fallar allá arriba ...”

Dagoberto Godoy sonríe ante el recuerdo. Precisa: “Con ese escapulario ateo pasé la cordillera”.

4.- Despertó al Cónsul en Mendoza tras su Telegrama a Chile

- “Eso fue todo. A las 7.30 envié un telegrama a Santiago, dando cuenta de la travesía. Apenas pocas palabras: “Éxito Godoy”. Después, fui donde el Cónsul de Chile en Mendoza, Filomeno Torres Pinto, que entonces se encontraba, aún, en el tercer sueño. Un mucamo le llevó el recado: “El Teniente aviador chileno Dagoberto Godoy, desea verlo”. Envié una respuesta soñolienta: “Que venga a la hora de oficina. Todavía es muy temprano”, porque ignoraba mi viaje que fue mantenido en reserva por el ministro Bermúdez. Así que lo supo sobre la marcha.

Don Héctor Mac Hern, que me acompañó al consulado, explotó con brusca simpatía gaucha: “¡Pero este hombre está loco! La cordillera no se pasa todos los días...A ver, déjeme”. Apartó mucamas y cocineros y cayó como una bomba en el dormitorio del Cónsul. La alegría del triunfo levantó de la cama a don Filomeno. Así no más, en camisa de dormir y babuchas, bajó las escaleras para abrazarme. Fue el día más feliz de mi vida. Todos nos sentíamos como locos. El Cónsul peruano – y destaco el gesto, porque entonces Chile y Perú andaban mirándose como el perro y el gato – fue también uno de los primeros en abrazarme. Más tarde, en el banquete que se me ofreció en el Club de Mendoza, pronunció un discurso de sincero americanismo. Aún me emociona su recuerdo.”



Ovacionado por la multitud al regresar a Santiago

- “¡Hombre! Este vuelo tuvo proyecciones curiosas. Doscientas cincuenta mil personas me esperaron en Santiago, a mi llegada. Llenaban la Alameda desde la Estación Central hasta el Club Militar, que entonces se encontraba en Merced esquina de Estado. Cuatro horas demoré en cruzar la muchedumbre delirante. ¡Godoy, Godoy! era el grito que unía, en ese momento, a moros y cristianos. Me satisface saberlo. Porque no sólo crucé Los Andes sino que, también, le di a mi patria un sedante y un estímulo. Desde el día siguiente, subió el cambio y terminaron los resquemores políticos. Se olvidaron las rencillas para pensar, de nuevo, sólo en Chile. Es la credencial que más amo, y su gesto lo encontré en todas partes. Mire Ud., por ejemplo, esta placa. Es de oro. Me la donaron los penados de la Penitenciaría. Castigados por miseria, protagonistas de un cruel destino, ellos también pensaron, esos días, en Chile. ¿Verdad que es hermoso?”.

MINUTO A MINUTO DEL CRUCE

Relato del Teniente Dagoberto Godoy

6:30 AM

Con el motor a gatas en los aires, seguí volando. Recordé otra de las fallas por el propio apresuramiento en la partida: No llevaba carta geográfica, pero no me sentí perdido. Me dije: Mendoza tiene que estar allá, y allá fui, orientándome casi a ciegas. No me equivoqué. Quince minutos más tarde – a las 6.45 de la mañana – divisé unos pequeños rectángulos desiguales. ¡Eran las primeras casas! Ya tenía un punto para guiarme. Pero la aguja del estanque de bencina señalaba “empty” (vacío). Ya no quedaba nada de combustible.

6:50 AM

Comencé a planear sobre el poblado de Mendoza. Las calles se poblaron de curiosos, cara al cielo, contemplando el desconocido avión que les llegaba de visita. Sin bencina, el Bristol descendía cada vez más y más. Pasaba al ras de los techos, casi tocándolos. ¿Qué hacer? Sólo buscar un sitio donde aterrizar. No lo divisaba en ninguna parte y comprendí que todas las piruetas del planeo tendrían que terminar, alguna vez, y bruscamente. Ya estaba sólo a 2 o 3 metros de las casas, cuando pude divisar y columbrar, hacia el noreste, un potrero llano. Era Campo Amarillo. Hacia allá dirigí el Bristol, como cojeando, cayendo y levantándose en el aire.

7:00 AM

Sobre Campo Amarillo, me decidí. No había ni era tiempo para titubeos. Había que adoptar una resolución definitiva, y lo hice. Venga lo que venga – me dije – y senté la máquina. ¡Pobre y querido Bristol de 110! Había sido un magnífico compañero en la aventura lograda. De entre los hierros retorcidos y algo humeantes, con sólo una pequeña contusión en la nariz, emergí asombrando a los gauchos que pastoreaban en el campo. ¿De dónde viene Ud., patrón? Me preguntaron todavía pálidos. Grité: ¡De Chile, de Chile, viva Chile!

“Todos me acompañaron en los vivas y repartí y me sometí a los abrazos, palmoteos, apretujones cordiales. Regalé mi reloj, le di a otro la botellita con coñac, que fue bebida a mi salud. Llegaron, en esos momentos, gente de la ciudad, jefes militares, autoridades civiles, y, más tarde, niños de las escuelas rurales con banderitas chilenas de papel. Algo simple y hermoso. El corazón se me ensanchaba en el pecho. Sólo podía decir ¡Viva Chile! ¡Viva Chile! En medio del alborozo, llegó el auto de don Héctor Mac Hern, un estanciero mitad griego y mitad gaucha, que me condujo a la ciudad.

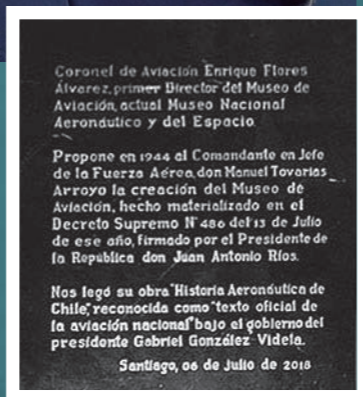
Desde el 6 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio lleva el nombre de quien fuera su principal impulsor y primer director en 1944. Quiso el destino que por esa misma fecha falleciera, a la edad de 92 años, en Estados Unidos, su viuda, Teresa Barret, que le sobrevivió dos décadas, la que a la distancia nunca dejó de amarlo, aseguran sus dos hijos. Ambos se conocieron en 1953 cuando el Oficial estuvo a cargo de la Misión Aérea en Washington y ella era la secretaria de un héroe de la IIª Guerra Mundial: El General James Doolittle, que encabezó el ataque aéreo a Tokio como respuesta al bombardeo japonés que destruyó la flota estadounidense surta en Pearl Harbor. Emocionados por estos dos episodios casi inesperados y antes de abordar el avión para asistir al funeral de su madre, la odontóloga María Teresa Flores (63) y el cardiólogo Enrique Flores (62) quien vive en Atlanta, Estados Unidos, nos revelaron hechos desconocidos de la vida del multifacético Oficial, que confirman la pasión que puso en cada uno de sus propósitos.

El sueño de volar

Nacido en 1909, tuvo desde niño una profunda vocación por la Aviación. Vivía en la actual comuna de La Cisterna y se situaba en el exterior de la Base Aérea El Bosque para ver despegues y aterrizajes. Conversó muchas veces con el Comodoro Arturo Merino Benítez, a quien le contaba sus sueños y mostró los aeromodelos a escala que construía con madera de balsa, así como las



Desde el 6 de julio el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio lleva su nombre.



Coronel Enrique Flores Álvarez (1909-1997)

Corazón de Aviador

Piloto, historiador y pintor. En 1940 cruzó la Cordillera de Los Andes en un avión reliquia para homenajear la proeza de Dagoberto Godoy. Un año después aterrizó en el Paseo Bulnes para incentivar la colecta pública "Alas para Chile". Escribió la Historia de la Aeronáutica chilena y pintó al óleo valiosas colecciones de aviones usados por los pioneros.

historietas que dibujó con legendarios pilotos como el Capitán Manuel Ávalos, Diego Aracena, Armando Castro y otros. Más adelante, el propio Comodoro, a la postre Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional (FAN), intercedió ante el padre del joven Flores, un estricto profesor de fonética inglesa, para que le permitiese abandonar la carrera de Arquitectura e ingresar a la Escuela de Aviación Militar.

Tuvo dos hermanos que fueron ingenieros (uno de ellos construyó la Torre Entel), pero él insistió en ser piloto de la FACH, así que después del primer año dijo: "No vuelvo a la universidad, yo insisto en que quiero ser piloto". "Nos contó que nuestra abuelita, que intercedió a su favor le decía: "Enrique, por favor vuela bajito". Nacida en 1880, debe haber sufrido mucho con un hijo aviador", concluyen sus nietos.

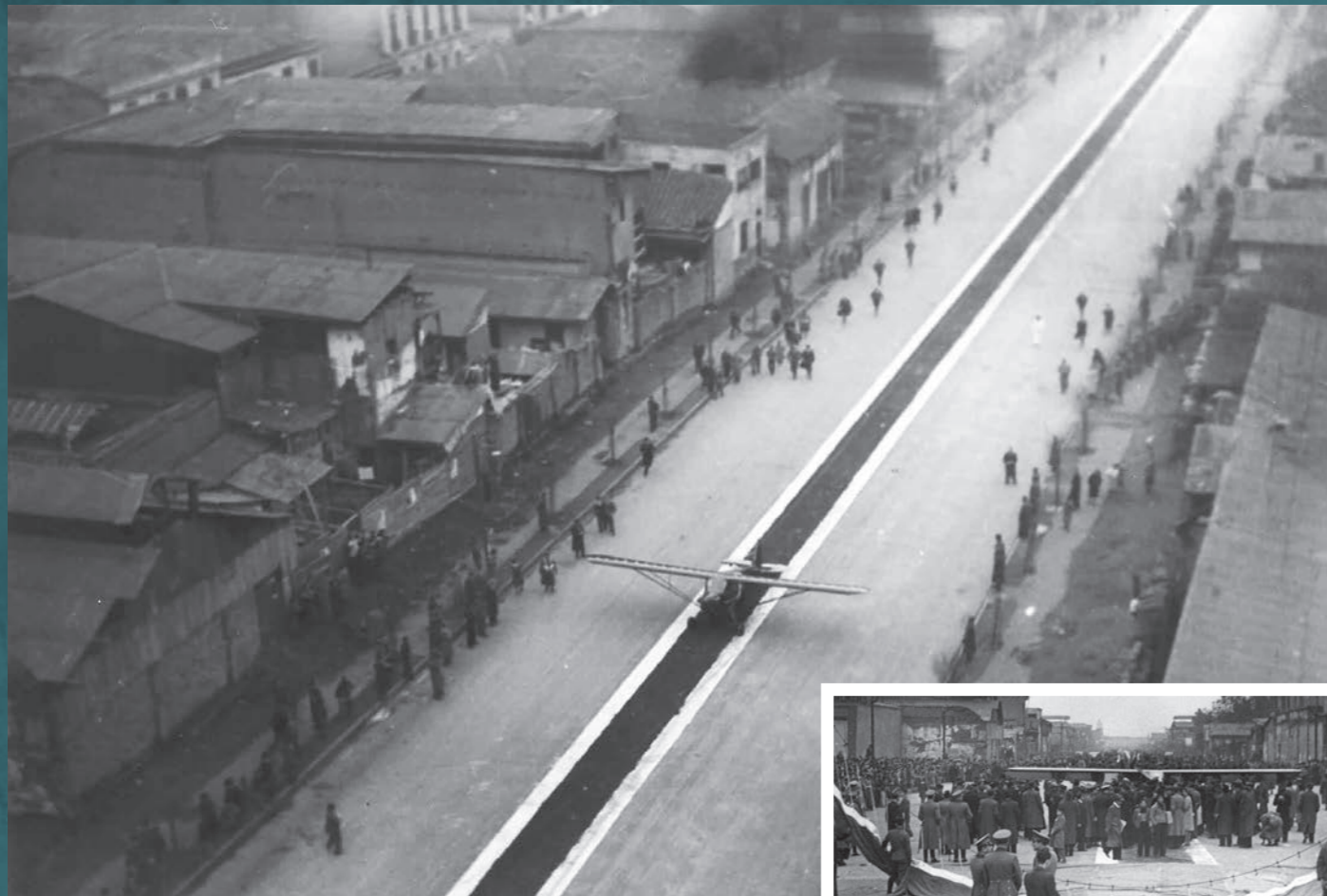
Hazañas como piloto

Su vida de piloto estuvo llena de acciones valerosas. En 1940, propuso realizar, en conmemoración de la hazaña efectuada por Dagoberto Godoy el 12 de diciembre de 1918, un nuevo cruce de la Cordillera hacia Argentina por su parte más alta, en un avión tan antiguo como el empleado por el domador de Los Andes. En un hangar de propiedad del pionero de la Aviación Civil Chilena, Clodomiro Figueroa, encuentra una aeronave Spad fabricada en 1916 con motor hispano suizo de 220 HP y que logra reparar, con ayuda de un mecánico.

Tras los vuelos de prueba correspondientes inicia desde el Aeródromo Los Cerrillos el ascenso y cruce de la Cordillera. Sobre los 5.000 metros de altura el motor del avión exige combustible, lo que soluciona accionando una bomba que transfiere la bencina desde los estanques auxiliares. El esfuerzo físico, a esa altitud, casi lo hace perder el conocimiento. Luego, estando ya sobre territorio argentino, busca un lugar para aterrizar, guiándose por un avión que divisa a lo lejos para posarse finalmente en el aeródromo "Los Tamarindos".

En 1941, realiza el aterrizaje en la Avenida Bulnes. Estaba el Presidente, los Ministros y era para incentivar la colecta nacional para la aviación civil "Alas para Chile". Despega con densa niebla desde Los Cerrillos con su pasajero Sergio Valdovinos (hijo del entonces Ministro de Defensa Carlos Valdovinos). Volando por sobre los techos y teniendo cuidado con los árboles y cúpulas de Iglesias logró por fin aterrizar sobre la mencionada avenida. Desde el balcón de la Cancillería, el Presidente Pedro Aguirre Cerda, el Ministro de Relaciones Exteriores Juan Bautista Rossetti





Aterrizaje en plena Avenida Bulnes ante el asombro de los capitalinos.



y el Ministro de Defensa presenciaron el acontecimiento, enviándoles luego las felicitaciones. El resultado de la campaña fue un éxito, y con lo recaudado se adquirieron 100 aviones en Estados Unidos, que fueron reacondicionados para los Clubes Aéreos de todo el territorio nacional.

“Él aterriza con su uniforme FACH, porque era una persona muy integradora, muy humana. Le gustaba la unión, que las personas tuvieran acuerdos, consenso. Aportó siempre a la conexión del país por medio de la aviación, él luchó también mucho por unir a los chilenos. Fue un patriota profundo. Uno de los valores más importantes que nos legó fue el amor a la Patria”, dice su hija.

Su matrimonio en Washington

En 1953 fue Agregado Aéreo de Chile en Estados Unidos y luego Jefe interino de la Misión Aérea en Washington. Allí conoció a Teresa Barret, de origen irlandés, secretaria del General James Doolittle, héroe de la IIª Guerra Mundial, a cargo de la celebración del cincuentenario del primer vuelo mundial, realizado por los hermanos Wright.

“Ella era muy inteligente, sabía mucho de la historia de la aviación, con muy buena memoria. Era muy culta. Siempre decía: “Si tú tienes buena memoria, lo sabes todo”, entonces a ella le llamó mucho la atención que el papá fuese profesor de Academia e Investigador, autor de la “Historia de la Aeronáutica de Chile”, por lo que hicieron unas grandes redes. Cuando se enteró de este homenaje póstumo estaba muy contenta, porque siempre estuvo muy orgullosa de él

y lo recordó con mucho amor. El homenaje a mi padre lo consideraba muy merecido. “Mi padre fue un hombre extraordinario, hizo tantas cosas en una época muy distinta”, enfatizó.

“En verdad, había una gran diferencia de edad entre nosotros y el papá y también entre ellos. Cuando se casaron él tenía 45 años y mi mamá 25 y alcanzaron a estar juntos por 10 años. Tras separarse, ella regresó a vivir en Atlanta. Enrique hijo vivió con ella y luego a pocas cuadras de distancia. Estamos seguros que mi madre murió enamorada de él”.



Junto a su esposa Teresa Barret y sus hijos.

SU BIOGRAFÍA

1930

El 5 de marzo de 1930 ingresa a la Escuela de Aeronáutica militar, integrando el primer curso después de la unificación de los Servicios de Aviación del Ejército y Marina y que dio nacimiento a la Fuerza Aérea Nacional, hoy Fuerza Aérea de Chile.

1930-31

El 11 de julio de 1930 se gradúa como Alférez de Aviación, Rama del Aire. Su instrucción de vuelo la realizó en biplanos ingleses Gipsy Moth. Luego, se gradúa como Piloto de Guerra, el 17 de diciembre de 1931 siendo Teniente 2º, correspondiéndole pilotar aviones de combate tipo DH-9 o Curtiss Hawk y Curtiss Falcon. Dos años después es designado Agregado al Estado Mayor de la Fuerza Aérea y comisionado al “Puerto Aéreo” Los Cerrillos.

1935

En julio de 1935 es asignado para recibir y probar el material de vuelo proveniente del Reino Unido y que eran biplanos de instrucción Avro 626. En esa fecha, la todavía Fuerza Aérea Nacional, tenía sólo biplanos de instrucción, observación y bombardeo, con la excepción de los bombarderos Junkers R-42 llegados en 1926. La falta de aviones de combate más modernos, motivó al Alto Mando para iniciar una serie de comisiones a Europa y evaluar en terreno los nuevos aviones que se producían en Inglaterra, Italia y Alemania.

1937

Es seleccionado para formar parte de una comisión de Estudio y Adquisición de material de vuelo en Europa. Viaja entonces directamente a las fábricas Ingg Fratelli Nardi y Breda, donde inspecciona la construcción de los aviones y realiza las pruebas en vuelo. Los aviones seleccionados fueron los Nardi FN 305 de instrucción y Breda Ba 65 de ataque, todos monoplanos con velocidades de 300 y 400 Km/h respectivamente.

1938

El Teniente Flores fue el principal instructor de vuelo en estas “máquinas de alta velocidad” de la Escuadrilla Nardi del Grupo N° 4.

1940

Cruza la Cordillera de Los Andes en un avión Spad. Por su apoyo a la Aviación Civil es nombrado en 1940 Instructor de vuelo del Club Aéreo de Chile, donde también fue su Secretario y Director por varios periodos. También organizó la Escuela de Planeadores y de Aeromodelos y dirigió con gran entusiasmo la publicación “Chile Aéreo”.



El aviador junto a sus hijos.

La “guarida de Ícaro”

Tras su retiro en 1956, el Coronel Flores se dedicó a la pintura y a escribir. Después de su libro “La Historia Aeronáutica de Chile”, publicado en 1950, él siguió haciendo publicaciones por fascículos en la revista FACH. Como vivía en Viña del Mar, tomó clases en la Escuela de Bellas Artes de Valparaíso. “Decía que quería seguir volando a través de la pintura. Hizo colecciones de aviones que habían pertenecido a los pioneros de aviación militar y comercial de Chile, que él llamó “la conquista del sur”. En su casa estaba lo que llamábamos “La Guarida de Ícaro”. Era su taller donde él pintaba al óleo y allí conservaba sus tesoros. Tenía su atril, la pintura, los marcos, su escritorio. Por la mañana iba al Bellas Artes y en la tarde se dedicaba a pintar y escribir. Alcanzó a tener su notebook, porque utilizaba todos los dedos, como su padre les enseñó a sus tres hijos”.

“La aviación fue la pasión de su vida. Por eso guardamos sus libros como un tesoro. Incluso sus escritos de niño tienen dibujos e ingeniosas historietas e ilustraciones inspiradas en los inicios de la aeronáutica nacional. También conservamos en una caja fuerte la carta que

el Comodoro Arturo Merino Benítez le escribió a mi abuelo Max para expresar que veía en él a un joven con valiosa vocación y que lo autorizara a dejar los estudios de arquitectura. La abuela intercedió y así entró a la Aviación Militar.

Él era muy riguroso en la conservación de documentos y nos educó acerca de lo importante que era todo ese material y cómo había que protegerlo. Tenemos un catastro de lo que hay, incluyendo sus condecoraciones, sus premios, compilación de escritos y publicaciones, un archivo muy valioso, que se preocupó de conservar y que es patrimonio de Chile, porque entrevistó a todos los pilotos precursores para documentarse bien.

El tesoro que hay ahí es de gran riqueza, que puede servir para investigación de alto vuelo, para difusión de la especialidad, para divulgación y para entusiasmar incluso a las nuevas generaciones a que se encanten con la aviación. Él murió rodeado de sus archivos, sus nietas pequeñas le llevaron a su lecho de enfermo y pusieron todo alrededor de su cama porque él ya no podía caminar y expiró con su suero colgado en la hélice de un avión que hizo colocar en su dormitorio.

También tenía junto a él los lentes que usó en su cruce a la cordillera, quemados por el sol, y su gorra de piloto. Siendo niños volamos en avión con nuestro padre. Siempre nos decía: Tienen que ver la vida desde el cielo, cuando tengan un problema, mírenlo desde arriba. Siempre fue nuestro gran héroe”, recuerdan.

El corazón de aviador

Su hijo, actualmente de 61 años, que vive en Atlanta, Estados Unidos, agrega: “Yo me fui a vivir con mi mamá a los 25 años, cuando egresé de la universidad y al casarme me mudé a dos cuadras de ella. En Estados Unidos estudié la especialidad de Cardiología y noté que cuando el papá tenía 80 años caminaba con tremenda dificultad. Le hice un ultrasonido al corazón, en Boston, y me encontré con la tremenda sorpresa: Tenía una enfermedad congénita. Nació con un orificio que comunica el ventrículo derecho con el izquierdo, un orificio que a esa edad ya era tan grande que mezclaba la sangre oxigenada con la sangre no oxigenada. La mayoría de la gente que nace con este problema y no se opera fallece antes de los 45 años. Hice un estudio

SU BIOGRAFÍA

1941

Año difícil en el mundo por la Guerra en Europa, los Clubes Aéreos nacionales ya casi no tenían aviones y su situación era muy precaria por la falta de recursos. El entonces Capitán Flores, después de visitarlos uno por uno a bordo de un biplano Focke Wulf Fw44 hace llegar un informe que impulsa al Presidente de la Nación Pedro Aguirre Cerda a decretar un día de Colecta Nacional bajo el lema “Alas para Chile”. Se inicia en todo el país una campaña de propaganda, el día escogido, 20 de agosto, natalicio del Libertador Bernardo O’Higgins. Muchos eventos se programaron para ese día en Provincias y por sobre todo en Santiago. El Capitán Flores realiza un aterrizaje en plena avenida Bulnes, lo que es hoy el Paseo Bulnes, con un avión liviano Piper J-4 Cub Coupe de color rojo que le fuera facilitado por los representantes de la compañía en Chile. Ese mismo año fue nombrado Director de Aeronáutica, hoy DGAC.

1942-43

Entre 1942 y 1943 colaboró con la Armada de Chile en el desarrollo de un plan anual de instrucción, en calidad de Asesor Aéreo de la Escuadra Nacional.

1943-44

Entre los años 1943 y 1944 integra comisiones a EE.UU. para traer en vuelo desde ese país, aviones para la Fuerza Aérea de Chile. Paralelamente, propone que ejemplares de los aviones dados de baja fuesen conservados en un museo de la aeronáutica nacional, para conocimiento de las nuevas generaciones. De esta forma el Ministro de Defensa, General de División Oscar Escudero, y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Manuel Tovarías Arroyo, gestionaron ante el Gobierno la creación del Museo de Aviación. Así, con fecha 13 de julio de 1944, el Presidente Juan Antonio Ríos decreta la creación del Museo Nacional Aeronáutico.

1945-1948

En abril de 1945 el Capitán Flores es comisionado a EE.UU., a la Academia de Comando y de Estado Mayor en Fort Leavenworth, Kansas. En enero de 1946 inicia sus actividades como profesor de la Escuela de Aviación, y en octubre de ese año es nombrado Subdirector del plantel. También se desempeñó como Profesor de Guerra Aérea en la Academia de Guerra Naval en 1948 y al año siguiente en la Academia de Guerra Aérea.

1950

Por esos años escribe la “Historia Aeronáutica de Chile”, desde el primer vuelo en globo tipo Montgolfier en 1785 hacia adelante, con la idea era que toda la historia fuese vertida en dos tomos. La falta de recursos sólo permitió la impresión del primer tomo, que llega apenas hasta el año 1924. Este libro, tuvo el reconocimiento oficial del propio Presidente de la época, Gabriel González Videla, que lo declaró como “texto oficial de la aviación nacional”. Estando escrita la historia hasta 1950, y sin poder imprimir el 2º tomo, puso el contenido de éste a disposición de la Revista Fuerza Aérea, en la que colaboró desde los inicios en 1941 y hasta 1985.



Desde pequeño, el Coronel Flores demostró su amor por la aviación.

para ver quién había llegado a los 80 años con este problema y no eran más de dos en el mundo, lo que era un milagro en ese momento. Así entendí (según vi en las películas antiguas de la Escuela de Aviación que papá conservaba) por qué cuando los pilotos hacían la formación junto al avión y tenían que subir rápidamente a la cabina, él era más lento, con el rostro más rojo, parecía que siempre estuviera quemado por el sol y eso eran dos signos de insuficiencia cardíaca. Entonces, el papá fue un excelente aviador, un hombre que vivió hasta los 87 años y tenía una enfermedad congénita cardíaca, un tremendo orificio en el corazón y sobrevivió como milagro. Por eso, el color de su piel era así porque necesitaba más glóbulos rojos para transportar oxígeno. Así que es increíble todo lo que pudo hacer con un corazón que no daba. Es como un misterio de la vida.

En otro ámbito, recordemos que el aeromodelismo con aviones de madera de balsa para él era una fascinación y, de algún modo, son los precursores como una alternativa a los aviones grandes, que ahora conocemos como vehículos no tripulados. Hoy mi hijo de 30 años, que es abogado del Congreso en Estados Unidos, trabaja en las leyes de los drones y nunca antes tuvo un interés mayor por la aviación. Es un círculo que se cierra porque, de alguna forma, todos tenemos una vinculación con la aeronáutica, la gran pasión de mi papá. Creo que cada día lo admiro más, porque la

Fuerza Aérea de Chile tuvo un tremendo Oficial y como familia tuvimos la suerte de tenerlo muchos años". En una entrevista que le hizo la televisión, cuando tenía 83 años, el propio Coronel Flores confesó: "Me siento realizado totalmente y deseo tener más vida. Ando buscando a aquellos que están cansados y decirles, oye, si no tienes donde dejar los años que te quedan, yo te los acepto". Su simpatía, la pasión de vivir, de compartir sentimientos y legar sus conocimientos lo premiaron con cuatro años más de existencia, antes de enarcar sus alas y unirse a la bandada de los cóndores lejanos.



El Coronel Flores con tres de sus nietos.

SU BIOGRAFÍA

1953

En 1953 es nombrado Agregado Aeronáutico de la embajada de Chile en EE.UU. y después pasa a ser Jefe de la Misión Aérea en Washington, en calidad de Interino y Delegado de la Fuerza Aérea ante la Junta Interamericana de Defensa Continental. Trabajando en esta Misión, ahora con la investidura de Coronel, y motivado por su incansable afán de dar a conocer en el extranjero los hechos más destacados de nuestra aviación nacional, hace un homenaje en los Estados Unidos a quien realizó el primer cruce del macizo andino por su parte más alta, Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, haciendo entrega al Director de la Sección Aeronáutica del mencionado Museo, Mr. Paul Garber, de una maqueta del avión Bristol M1C empleado por el Teniente Godoy en la histórica travesía. La ceremonia se efectuó en el Museo Smithsonian, durante los actos de celebración del cincuentenario del vuelo realizado por los hermanos Wright en 1903.

1955-1956

En febrero de 1955 viaja a EE.UU. invitado por la Fuerza Aérea de ese país y visita varias Bases Aéreas de instrucción. En junio de ese año también se le confiere el cargo de Director Interino de Aeronáutica y en noviembre, el de Director de Tránsito Aéreo. El día 12 de abril de 1956 se le concede el retiro del servicio de la Fuerza Aérea de Chile.

1983

Siempre apasionado por la Aviación, crea en 1983 el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el 12 de diciembre de ese mismo año recibe, a la edad de 74 años, la Medalla "Cruz al Mérito Aeronáutico" entregada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Aubel.

1992

En julio de 1992 la Federación Aeronáutica Internacional le concede el importante Premio "Paul Tissandier".

1999

El Coronel Flores fallece el 1 de mayo de 1997, a la edad de 87 años, dejando un tremendo legado y fuente de inspiración para las nuevas generaciones de amantes de la aviación.



LOS NUEVOS RPA'S DE RUSIA

El Ministerio de Defensa de Rusia informó sobre la adquisición y puesta en servicio de una nueva serie de sistemas aéreos no tripulados, conocidos como drones o designados también con las siglas UAVs. Se trata de treinta sistemas Eleron-3, de Kazan (en la foto), modelo caracterizado por un fuselaje con un vistoso camuflaje digital o por su única hélice central trasera. A ellos se suman cuarenta unidades del Orlan-10 de tipo multifuncional, pensado para detectar objetivos en terrenos complejos. Otros son modelos más grandes como los Korsar, ingenio con una envergadura de 6.5 metros, y los Altius, modelo pensado para acoger hasta dos toneladas de carga.

(Fuente: <https://www.shephardmedia.com>)



ARGENTINA SUMA AVIONES DE COMBATE

Argentina compró cinco aviones de combate usados Super Étendard modernizados de la Marina Nacional Francesa por 15,1 millones de dólares. El país trasandino es organizador de importantes eventos internacionales como la cumbre del Grupo de los 20 países industrializados y en desarrollo (G-20) y la Conferencia Ministerial de la Organización Mundial de Comercio en Buenos Aires, por lo que requiere contar con protección aérea para dichos encuentros. La flota se sumará a otros siete aviones A-4 que tiene el país y que son de origen estadounidense. Además, se compró equipamiento a Francia para actualizar otros Super Étendard que posee la Armada pero están sin volar. Argentina utilizó aviones Super Étendard el año 1982 durante la guerra de las Malvinas/Falklands contra Reino Unido, tras invadir el archipiélago del Atlántico sur bajo control británico.

(Fuente: <https://www.clarin.com>)



CANADÁ MODERNIZARÁ SUS SAR CH-149 CORMORANT

El Gobierno de Canadá anunció su intención de aumentar y modernizar su flota de helicópteros de búsqueda y rescate CH-149 Cormorant y someter los actuales a un programa de media vida. El programa Cormorant Mid-Life Upgrade Program se aplicará a los 14 aparatos que actualmente opera la Royal Canadian Air Force para tareas de búsqueda y rescate a lo largo del vasto territorio del país norteamericano. Canadá comenzó a operar el CH-149 el año 2002 y en la actualidad opera también en misiones SAR Dinamarca, Portugal y Noruega. También es empleado en misiones de recuperación de personal en Italia y transporte en Reino Unido.

(Fuente: <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca>)



AVIÓN INSTRUCTOR PARA USAF

El Boeing T-X fue elegido el ganador del concurso de la USAF para dotarse de un nuevo entrenador avanzado que sustituya a los Northrop T-38 Talon. Boeing, junto a su socia en el programa T-X, la empresa sueca Saab, será la suministradora del nuevo sistema cuya evaluación superó a las realizadas a los diferentes modelos presentados al concurso convocado hace cinco años. La USAF tiene prevista la adquisición de hasta 475 T-X y 120 simuladores para la formación de sus pilotos de guerra, si bien por el momento está prevista la adquisición de 351 aviones y 46 simuladores por un importe de 9.200 millones de dólares, incluidos equipos de apoyo en tierra. Según fuentes cercanas a la Fuerza Aérea de Estados Unidos, se estima que se ahorrarán al menos 10.000 millones de dólares gracias a la competencia en el concurso. La Base Aérea conjunta de San Antonio-Randolph (Texas) será la primera que recibirá estos nuevos aviones y simuladores.

(Fuente: <http://fly-news.es>)



TAXIS VOLADORES EN NUEVA ZELANDIA

Los reguladores de Nueva Zelanda aprobaron el proyecto de Zephyr Airworks -filial de la empresa del cofundador de Google, Larry Page-, para desarrollar y probar en ese país taxis voladores sin conductor. Bautizado con el nombre de "Cora", el aparato eléctrico dispone de una docena de hélices en sus alas que le permiten despegar y aterrizar como un helicóptero. Pero sus creadores dicen que es mucho más silencioso, lo que implica que podría transportar pasajeros en zonas urbanas utilizando techos de edificios y estacionamientos como puntos de aterrizaje. Este prototipo puede llevar hasta dos personas, tiene un alcance de 100 km/h y puede volar a una altitud de hasta 900 metros. Se escogió Nueva Zelanda por su descongestionado espacio aéreo y rigurosas regulaciones. Las pruebas deberían durar unos seis años.

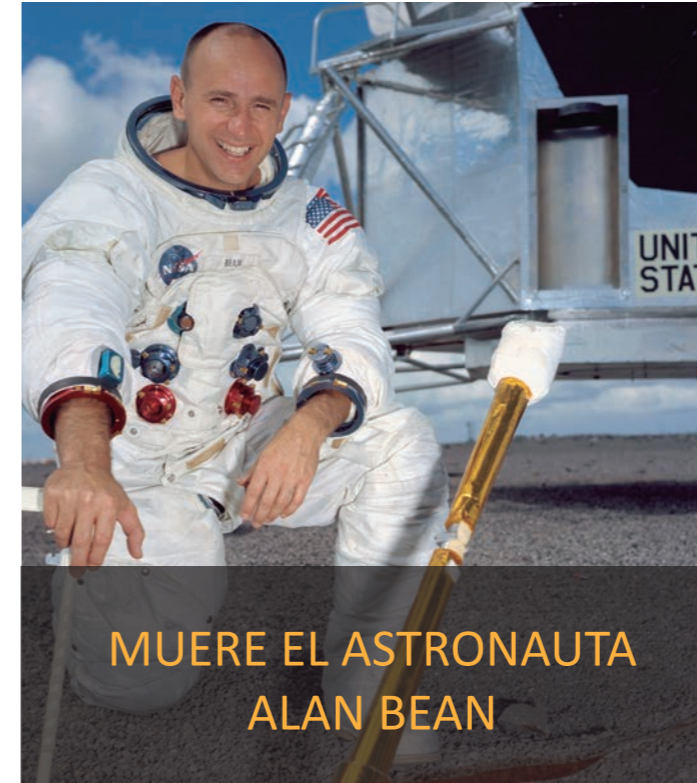
(Fuente: www.elpais.com)



CÓMO ES EL BELUGA XL

El Airbus Beluga XL es una nueva clase de súper transportador que tiene un parecido sorprendente con una ballena. De hecho, lleva el nombre de una de ellas. Mientras que la mayoría de los aviones tiene fuselajes delgados, esta aeronave termina en una gran cúpula curvada sobre la cabina. Sus alas, a pesar de tener una envergadura de más de 60 metros, se ven notablemente más cortas en relación al tamaño de este avión que mide unos 62 metros de largo. Por ahora, el avión se está montando en el hangar L34 en la sede de la compañía Airbus en Toulouse, Francia. Sin embargo, y a pesar de su apariencia, el Beluga XL no es un diseño completamente nuevo. De hecho, comenzó su vida como una máquina mucho más convencional: un carguero A330-200. Los ingenieros de Airbus quitaron el techo y la cabina y los reemplazaron con una estructura hecha a la medida, para crear el gran espacio de carga necesaria.

(Fuente: <https://www.semana.com>)



MUERE EL ASTRONAUTA ALAN BEAN

El cuarto hombre en pisar la Luna, el astronauta Alan Bean, falleció a la edad de 86 años en un hospital de Houston (Texas, EE.UU.) después de sufrir una "repentina" enfermedad, informó la NASA. Bean formó parte de la misión Apollo 12, que realizó el segundo aterrizaje lunar de la historia el 14 de noviembre de 1969, y se convirtió en el cuarto hombre en pisar el satélite tras Neil Armstrong, Buzz Aldrin (de la Misión Apollo 11) y Pete Conrad, también de la tripulación de la Apollo 12. Con la muerte de Bean, solo cuatro personas de las doce que han pisado la Luna siguen vivos: Edwin "Buzz" Aldrin, Dave Scott, Charlie Duke y Harrison "Jack" Schmitt.

(Fuente: www.elmundo.es)



MOLÉCULAS ORGÁNICAS EN MARTE

El laboratorio portátil del rover Curiosity que se encuentra en Marte analizó muestras de roca del cráter Gale que entregaron evidencia de moléculas orgánicas fosilizadas y que datarían de hace 3 mil millones de años, cuando se supone que el planeta rojo poseía lagos y posiblemente océanos. "Este es un descubrimiento muy emocionante, pero no podemos confirmar aún el origen de estas moléculas. Podría ser una prueba de vida anterior, pero también podrían pertenecer a un meteorito u otras fuentes", dijo Paul Mahaffy, Director de la División de Exploración del Sistema Solar de la NASA. Un hallazgo que abre el apetito por encontrar evidencia más concreta. "No es un sí definitivo, pero tampoco un descarte", resalta el astrónomo de la Universidad de Chile, Patricio Rojo.

(Fuente: <http://www.eldiario.ec>)



NASA BUSCARÁ PLANETAS SIMILARES A LA TIERRA

MAPA DE LA VÍA LÁCTEA

A 108 kilómetros de altura, el Satélite de Sondeo de Exoplanetas en Tránsito (TESS por su sigla en inglés) de la NASA tomó el relevo de los telescopios “cazoplanetas”, con el propósito de explorar el cielo como nunca antes.

Su principal objetivo son pequeños mundos tipo Tierra, los mejores candidatos a tener algún rastro de vida. De los casi 20 mil candidatos a exoplanetas que se espera que encuentre TESS, unos 500 debieran ser de este tipo.

Durante sus dos años de operaciones, el telescopio logrará observar el 85% del cielo, más de 350 veces el área cubierta por su predecesor Kepler que abarcaba solo una franja específica del espacio. Esto le permitirá explorar más de 200 mil astros.

(Fuente: <http://www.nationalgeographic.com.es>)

La Agencia Espacial Europea (ESA) dio a conocer los resultados del mayor censo estelar realizado en la historia, donde se registraron más de 1.700 millones de estrellas, información con la que se pretende crear un mapa de la Vía Láctea en 3D nunca antes visto.

El catastro fue realizado gracias al uso combinado del satélite espacial GAIA, instrumento que busca crear un mapa tridimensional de las estrellas de nuestra galaxia, y el espectrógrafo del Experimento de Evolución Estelar del Observatorio Apache Point Observatory (APOGEE), en Estados Unidos. Los datos fueron analizados por científicos de diversas instituciones de astronomía del mundo.

(Fuente: www.lavanguardia.com)



GÉISERES EN LUNA DE JÚPITER

SATÉLITES VIGILARÁN EL AGUA DE LA TIERRA

El satélite de la NASA, Galileo, que investigó Júpiter y sus lunas durante casi 14 años, voló a través de una enorme fumarola de vapor de agua que salió desde la superficie helada de la luna Europa en forma de géiser y que alcanzó una altura de cientos de kilómetros, según un estudio realizado con datos que la sonda obtuvo en 1997. Hasta ahora su existencia no había sido probada.

“Si logramos tomar muestras directamente del interior de Europa, podremos ver con mayor claridad si tiene los ingredientes para la vida”, señaló Robert Pappalardo, científico de la misión Europa Clipper, de la NASA, que podría lanzarse en junio del año 2022 hacia esa luna.

Horas antes de la publicación del trabajo, la NASA convocó una reunión para discutir los resultados sobre la luna de Júpiter. Su objetivo es valorar la situación de Europa como uno de los lugares más prometedores para la exploración espacial de todo el sistema solar.

(Fuente: <https://hipertextual.com>)

Un cohete reutilizable Falcon 9 de la compañía privada SpaceX despegó sin problemas desde la base aérea estadounidense Vandenberg, en California, cargado con dos nuevos satélites que tienen como propósito trazar las líneas maestras de una administración óptima de los recursos hídricos de la Tierra.

Durante la misión de la NASA, denominada GRACE-FO, los dos satélites idénticos, que orbitan la Tierra a unos 220 kilómetros de distancia, medirán durante al menos cinco años los cambios mensuales de la masa acuática de los océanos y las capas de hielo para determinar de qué manera está afectando el cambio climático a la Tierra.

Su precisión es tal que detectará un cambio equivalente a un centímetro de altura del agua en un área de 340 kilómetros de diámetro.

(Fuente: <https://agua.org.mx>)



FUERZA AÉREA DE CHILE

www.fach.cl

En el marco de su 88º aniversario, la Fuerza Aérea de Chile lanzó su nueva página web que contempla un renovado diseño, responsive (adaptable a los distintos dispositivos), fácil de navegar y moderno. En esta plataforma los usuarios pueden interiorizarse de la historia y el quehacer de la Institución a través de diversos links que dan a conocer la misión, organización e historia de la FACH, así como una atractiva galería de imágenes, noticias y publicaciones institucionales como la revista Fuerza Aérea.

AVIACIÓN DIGITAL

<http://aviaciondigital.com>

Plataforma española especializada en aviación, permanentemente actualizada y en donde las personas pueden mantenerse informadas de la actualidad aeronáutica en todas sus facetas. Sus principales lectores son profesionales del sector aeronáutico, periodistas, personal administrativo, entusiastas y aficionados a la fotografía. Desde el año 2000 el portal mantiene informado de toda la actualidad del sector, convirtiéndose en uno de los principales canales de comunicación e información españoles.



AEROLATINNEWS

www.aerolatinnews.com

Publicación online de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) que reproduce artículos de prensa vinculados a la aviación mundial. Es uno de los principales medios de comunicación para América Latina y uno de los más visitados por la industria aeronáutica. Recomendado para todo el personal aeronáutico y con casi 15 años de experiencia, Aerolatinnews está compuesto por un completo y moderno sitio web informativo que recibe más de 11 mil visitas semanales y un Newsletter que cada mañana envía a sus más de 10 mil suscriptores, las más importantes noticias de la industria aeronáutica.



Hace 90 años...

NACE EL GRUPO DE AVIACIÓN Nº 3

El 3 de agosto de 1928 aterrizan los primeros aviones de combate en Maquehue, en la ciudad de Temuco. Se trató de cinco aeronaves Vickers VIXEN V (en la foto), de bombardeo mediano, y cazas Vickers Wibault. De esta forma se constituye el Grupo Mixto de Aviación Nº 3 que a partir de 1930 se convierte en una institución autónoma tras la fusión de los servicios de aviación del Ejército y de la Armada.

Hace 60 años...

HOSPITAL CLÍNICO "GRAL. DR. RAÚL YAZIGI JÁUREGUI"

Las primeras dependencias del Hospital Institucional fueron inauguradas el 26 de agosto de 1958, en las edificaciones del antiguo monasterio de los Monjes Benedictinos, en Las Condes. En la década del setenta se inaugura el Edificio H que alberga los Servicios de Hospitalizados. En 1997 se concreta la etapa "Magnet" que posiciona al Centro Asistencial como un Hospital de nivel terciario de alta complejidad, docente y de extensión.



Hace 55 años...

SE CREA LA ACADEMIA POLITÉCNICA AERONÁUTICA

Por Decreto Supremo N°6 de fecha 14 de enero de 1963, fue creada la Academia Politécnica Aeronáutica, siendo su primer Director el Coronel de Aviación (I) Hugo Fuentes Fuentes. En sus inicios el plantel proporcionó a la Fuerza Aérea Oficiales ingenieros en variados campos de su quehacer, como también en una época, de especialistas, tanto Oficiales como Suboficiales. En la actualidad, la Academia es un Instituto de Educación Superior que forma Oficiales de distintos escalafones.



Hace 20 años...

PUESTA EN ÓRBITA DEL SATÉLITE FASAT-BRAVO

El 10 de julio de 1998 se lanzó al espacio el microsátélite de la Fuerza Aérea de Chile FASat Bravo, desde el cosmódromo de Baikonur, Kazajstán, en el cohete vector Zenit II. Durante sus tres años de funcionamiento, alcanzó a completar 13 mil órbitas alrededor de nuestro planeta. Se trató del segundo satélite artificial de la FACH, y el primero en orbitar la Tierra de manera independiente, tras el fallido intento del FASat-Alfa en 1995.





Premio al mejor terminal aéreo

Por sexto año consecutivo, el Aeropuerto Internacional Changi de Singapur fue galardonado como el mejor terminal aéreo a nivel mundial, según la encuesta elaborada por los World Air Awards 2018, mejor conocidos como los Oscar de la aviación. El operador asiático recibió los reconocimientos “Mejor aeropuerto” y primer lugar en la categoría “Mejores Comodidades y Actividades de Ocio”.



Primera prueba en pista

El Stratolaunch, el avión más grande del mundo, tuvo su primera prueba en pista, en la que alcanzó una velocidad de 76 k/h. La aeronave, creada por el cofundador de Microsoft, Paul Allen, está diseñada para transportar satélites al espacio y tendrá su primer vuelo de prueba en el año 2019.



Camas en aviones

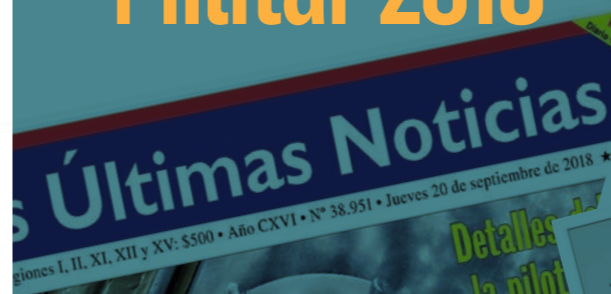
Los pasajeros que viajen en aviones Airbus de cabina ancha pronto podrán bajar a la bodega de carga para tomar una buena siesta. El fabricante europeo de aviones está trabajando con el fabricante de asientos Zodiac Aerospace en el diseño y construcción de camas para instalar en las áreas de carga de la cubierta inferior. Las literas se ofrecerán en un comienzo en aviones Airbus A330 de fuselaje ancho a partir del año 2020.



Nuevo impuesto

Hasta US\$ 47 será lo que deberá pagar cada pasajero de avión que despegue o aterrice en cualquiera de los aeropuertos suecos. Esto, luego de que el gobierno de ese país anunciara la creación de un nuevo impuesto que busca rebajar las emisiones contaminantes del sector aeronáutico en el país. En este sentido, los turistas deberán desembolsar desde \$4.450 hasta \$28.900, dependiendo del destino al que viajen.

La Prensa destacó presencia FACH en la Parada Militar 2018



Fach desplegó escuadrón de 22 aviones F-16

La Fuerza Aérea (FACH) presentó en la Parada Militar un escuadrón de 22 aviones F-16 (en la imagen) que obligó a estirar el cuello para apreciar su breve paso por el élipse del Parque O'Higgins. Los más entusiastas los aplaudían hasta perderse en el horizonte. La institución también presentó sus otros chiches: las infaltables acrobacias de los Halcones, los T-35 Pillán de la Escuela de los Halcones de combate F-5 y la... los aviones de combate F-5 y la... En total, 70 aeronaves...

El cadete de origen mapuche que aspira a los F-16

De los vuelos posados en el club aéreo de su natal Panguipulli, a la cabina de un cazabombardero F-16 espera pasar el cadete de la Fuerza Aérea Chilena Cuatrecasas (21), el corneta mayor de la Banda de Guerra de la Escuela de Aviación “Capitán Avialos”. Segundo de cuatro hermanos, está a poco más de un año de egresar como alférez e iniciar, según espera, su formación como piloto de combate. Sin familiares vinculados a la aviación, se interesó por la carrera viendo la publicidad institucional en internet. Ya accionando a la lejana de su familia, sus aptitudes lo llevaron a ser designado corneta mayor. Junto al tambor mayor, debe liderar a sus compañeros en la Banda de Guerra. “Lo más difícil es la coordinación de los movimientos con el tambor mayor, el esfuerzo físico, estar atento a la melodía para marcar el ritmo y llevar el paso regular sabiendo que todos las cámaras están frente a nosotros”, explica. Sus responsabilidades son marcar el inicio de los trajes de corneta y mantener el ritmo, dar inicio al paso regular y dirigir el encampanamiento y desencampanamiento de la banda.



Collequén se interesó por la aviación viendo despegues desde su casa.

El Halcón Negro se multiplica sobre los cielos de Chile

Durante 20 años, la FACH ha estado con un helicóptero de transporte Black Hawk. Ahora, con una inversión de US\$ 130 millones, tomará el relevo el fabricante Sikorsky. Los tres primeros unidades llegaron en agosto y están destinados a operar en la Parada Militar 2018. Los tres restantes se integrarán en octubre. Se han comprado en el Grupo de Asesoramiento Hércules, en Santiago, desde donde operarán a todo el país en regiones de Transporte y rescate.

El menor ingreso primero a la FACH, cuatro años después estos...

El vuelo del día 19

El paso de los Black Hawk a los Sikorsky UH-60M Black Hawk es un hito en la historia de la Fuerza Aérea Chilena. Este helicóptero de transporte de tropas y carga, con una capacidad de 19 personas, es el más grande que opera en Chile. Su llegada a Chile marca el inicio de una nueva era en el transporte aéreo de tropas y carga. El Sikorsky UH-60M Black Hawk es el más grande que opera en Chile. Su llegada a Chile marca el inicio de una nueva era en el transporte aéreo de tropas y carga.

rá la ilitar

generación son los pulaciones.

El comandante Rodrigo Fernández...

El comandante Rodrigo Fernández, jefe de la Brigada Aérea de la FACH, se reunió con los pilotos de la Brigada Aérea de la FACH en la Parada Militar del 19 de septiembre. En esta ocasión se reunieron con los pilotos de la Brigada Aérea de la FACH en la Parada Militar del 19 de septiembre. En esta ocasión se reunieron con los pilotos de la Brigada Aérea de la FACH en la Parada Militar del 19 de septiembre.

Parada con más aviones F-16

La Brigada Aérea de la FACH, en Santiago, se prepararon a reunir los 22 cazabombarderos F-16 que participarán en la Parada Militar del 19 de septiembre. A estas aeronaves se sumarán los F-5, además de helicópteros y grandes aviones de transporte, en la que será la mayor concentración de aviones de combate en Chile. En total, el desfile contará con 70 aeronaves.

FIDAE 2020

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

March 31 – April 5, 2020

Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl



SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE

