

FUERZA AÉREA DE CHILE

Publicación de la Fuerza Aérea de Chile ISSN 0716 - 4866
Volumen LXXVIII N°280 2019



Salvando vidas en la Antártica

Tripulación de la FACH rescató
a científicos polacos en
embarcación a la deriva en mar
congelado.

El Presidente
Sebastián
Piñera saluda al
Comandante en Jefe
de la Institución en
momentos previos a
la Gran Parada Militar
2019.



Editorial

Los artículos de actualidad de la presente edición de Revista Fuerza Aérea hablan por sí solos de una Institución madura, con sistemas de armas polivalentes y con un talento humano comprometido que exhibe altos estándares de gestión y eficiencia.

Primeramente, se consigna un amplio reportaje a la participación de la FACH en Mobility Guardian 2019, el mayor ejercicio multinacional dedicado al empleo aéreo en misiones humanitarias, planificado en un territorio bajo amenaza terrorista, que fuera llevado a cabo en dos Bases Aéreas de Estados Unidos – Fairchild y Travis – ubicadas en los estados de Washington y California respectivamente. Se trató de una oportunidad de entrenamiento sin precedentes, con una gran cantidad de operaciones masivas combinadas y conjuntas, donde la institución principalmente ejecutó misiones de reabastecimiento en vuelo, evacuación aeromédica de pacientes críticos, lanzamiento de carga aérea, entre otras, las que se hicieron de día y de noche, estas últimas con sistemas de visión NVG.

Otro hecho que se difunde con legítimo orgullo institucional es la vital capacidad operacional de los medios aéreos destinados en la Antártica, que dan cuenta de las últimas misiones de rescate realizadas por la tripulación de un helicóptero Bell-412 a los pasajeros de un avión de la Fuerza Aérea Argentina, en la isla James

Ross, cercana a la Base Marambio del vecino país, así como del rescate de tres científicos polacos, luego de quedar a la deriva en las congeladas aguas del archipiélago de las Shetland del Sur, donde pudieron ser izados mediante tecla desde una embarcación menor.

Esta edición también acoge un artículo referido a la formación y rol de los pilotos de transporte de la Fuerza Aérea de Chile, que en rigor dan vida a los “Caminos del Aire”, al operar aeronaves de diferentes capacidades y características que dan conectividad permanente al territorio nacional, incluyendo zonas aisladas, posesiones insulares y la Antártica.

Se incluyen también imágenes de la presencia de efectivos y aeronaves de la FACH en la Parada Militar 2019 y el reportaje a la primera presentación aérea masiva materializada en el año 1929, que con 60 aeronaves demostró los avances de la época en materia de aviación militar, seis meses antes de la creación definitiva de la Fuerza Aérea Nacional, hoy Fuerza Aérea de Chile.

Finalmente, se consignan los espacios permanentes dedicados a las noticias de aviación militar, aviación civil y exploración del espacio, así como notas del archivo fotográfico con hitos de la historia institucional.

El Director

Índice



4 DESTACADO

La FACH en Ejercicio Mobility Guardian

Personal y medio aéreo institucional participó en el mayor entrenamiento para misiones humanitarias en Estados Unidos.



Actualidad

20



Reportajes

26



Histórico

50

12 La vital operación de medios aéreos FACH en la Antártica

Tripulación del Bell 412 de la Base Aérea Antártica efectuó dos rescates a miembros de las dotaciones argentina y polaca.

20 Despliegue médico con tecnología de punta muestra capacidades operacionales de la FACH

Más de 7 mil atenciones se registraron en Operativo Médico -Dental en Rapa Nui.

26 Pilotos de transporte dan vida a los caminos del aire

Reportaje a la formación e importante labor de quienes integran las tripulaciones de aviones de carga y pasajeros de la FACH.

32 La nueva Ley de Financiamiento para las Fuerzas Armadas

El Presidente Sebastián Piñera promulgó el cuerpo legal que deroga la Ley del Cobre que se utilizaba para entregar aportes, reemplazándolo por un presupuesto plurianual.

36 Extensa red aeroportuaria en el territorio nacional

344 aeropuertos y aeródromos existen en el país.



Misceláneos

65

40 Cuidado del medio ambiente, un tema estratégico

El cambio climático es motivo de preocupación para la Institución.

46 Más de mil efectivos de la FACH en la Gran Parada Militar 2019

Impecable presentación de integrantes de la Institución y medios terrestres y aéreos en el Parque O'Higgins.

50 Noventa años de la primera gran formación aérea en una Parada Militar

En 1929 se efectuó el desfile aéreo con 62 aeronaves que sobrevolaron el entonces Parque Cousiño.

56 Misiones inglesas en Chile

Los ex pilotos de la RAF Víctor Huston y Frank Scott ejercieron como instructores del material adquirido por Chile a Gran Bretaña a partir de 1918.

69 Archivo Histórico

Imágenes de los primeros conciertos de extensión de la Banda Sinfónica de la FACH.

La FACH en el mayor ejercicio para el empleo aéreo en misiones humanitarias



Fuente: 12th Air Force

En evacuación aérea de pacientes críticos realizando maniobras de resucitación a bordo del Hércules KC-130R.

Avión Hércules KC-130R institucional lanzó carga aérea en paracaídas y ejecutó evacuaciones de pacientes críticos con atención médica simulada a bordo. También reabasteció con combustible en el aire a aviones F-18 Growler de Estados Unidos, durante su destacada participación en el entrenamiento multinacional efectuado junto a 3 mil 500 efectivos de 36 países.

Entre el 22 y 27 de septiembre, la Fuerza Aérea de Chile participó en el Ejercicio Mobility Guardian 2019, organizado por la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) y que se desarrolló paralelamente en las Bases Aéreas Fairchild y Travis, en los Estados de Washington y California, respectivamente. La dotación institucional estuvo presente en la planificación, ejecución y control del entrenamiento para llevar a cabo misiones humanitarias en un espacio aéreo amenazado. El lugar de operaciones de gran parte de la dotación integrada por Oficiales y Personal del Cuadro Permanente de la FACH estuvo en la Base Aérea Fairchild, cercana a la ciudad de Spokane, hasta donde se trasladaron en un

avión Hércules KC-130R y un equipo del área de sanidad y especialistas en mantenimiento de la Institución. Cabe destacar que la Fuerza Aérea fue la única Institución latinoamericana, de los 36 países concurrentes, que participó en los niveles de planificación estratégica y aeronaves.

El énfasis estuvo en la ejecución de misiones aéreas en respuesta a catástrofes y situaciones de emergencia dentro de un escenario combinado y conjunto. Este entrenamiento requirió la participación de medios aéreos de transporte y de combate, buscando comprobar la interoperabilidad de los medios aéreos de las naciones participantes bajo estándares OTAN.

Se trató del ejercicio más importante y de mayor tamaño del Air Mobility Command y el más masivo organizado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF), que contempla la participación de 3.500 efectivos.

El objetivo central de éste consistió en simular una situación de crisis internacional, con la participación de medios aéreos internacionales de transporte y de combate, en apoyo a una comunidad afectada por una crisis humanitaria en un área bajo amenaza terrorista.

Operaciones en la Base Aérea Fairchild

Fueron 14 las operaciones aéreas realizadas por el Hércules de la FACH durante el ejercicio, dentro de las cuales hubo seis misiones que consistieron en lanzamiento de carga aérea en paracaídas; tres evacuaciones aeromédicas de pacientes críticos en escenarios complejos; tres misiones con visores nocturnos de última generación y dos misiones de reabastecimiento en vuelo. “Este tipo de entrenamientos sirve para poner en práctica las capacidades polivalentes de la Fuerza Aérea. La preparación nuestra fue adecuada para el ejercicio. Nuestro personal está bien entrenado. Esto sirvió para conocer cuáles son los procedimientos que usan otras fuerzas aéreas, lo cual nos facilitará integrarnos en caso de ocurrir alguna emergencia en Chile o en otro país. Respecto del traslado masivo de pacientes críticos, nosotros estamos permanentemente realizando evacuaciones, por lo que en caso de una catástrofe podemos trasladar a gente de forma masiva, puntualizó el Comandante de la delegación Fuerza Aérea del Ejercicio Mobility Guardian, Coronel de Aviación (A) Miguel Stange.

“Operacionalmente, este fue un salto importante respecto de nuestra capacidad de transporte táctico estratégico. Tuvimos que prepararnos para alcanzar los estándares USAF, por lo que ir a aplicarlos fue gratificante. No obstante, esto fue posible gracias a nuestro entrenamiento que nos permitió realizar operaciones y misiones mixtas y, sin duda, fue una excelente experiencia el emplear estos conocimientos y transformar esta aeronave en una con capacidades mixtas de interés internacional”, destacó el Comandante de Aeronave del material KC-130R, Comandante de Escuadrilla (A) Ítalo Medina.



Para el éxito de las misiones se efectuaron “vuelos de práctica en el desierto de Atacama a dos mil y mil pies sobre el terreno y luego en la zona sur de Chile por la diferencia de la geografía. Finalmente, lanzamos hasta 16 cargas CDS (Container Delivery System por sus siglas en inglés) de 2.200 libras cada una, nocturna con NVG”, agregó el Comandante Medina.

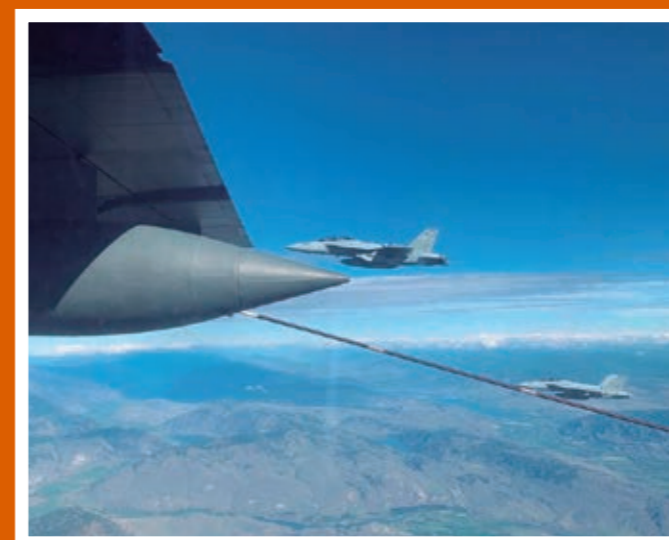
En tanto, el ingeniero de vuelo, Sargento 2° Arnaldo Ortiz sostuvo que “las herramientas adquiridas nos permitieron operar a la par con otras fuerzas aéreas del mundo sin ningún inconveniente”. A su vez, el Loadmaster de la aeronave, Cabo 2° Sebastián Rebolledo, quien participó de las operaciones de reabastecimiento en vuelo, lanzamiento de carga, evacuaciones aeromédicas, entre otras, indicó que “el ejercicio fue una gran oportunidad para poder demostrar el nivel de preparación en que

nos encontramos y las capacidades para poder trabajar y operar en distintos escenarios con otras naciones. Sin duda, esto nos permitirá seguir mejorando”.

“Realizar diferentes tipos de misiones en tan poco tiempo, nos llevó a emplear el máximo de los conocimientos aprendidos en los años de carrera en la Institución. Además, interactuar con otras instituciones que vuelan el mismo material nos demostró que nuestra capacitación es adecuada”, añadió el Sargento 2° Sergio Barriga, también Loadmaster de Hércules.

Evacuaciones aeromédicas de pacientes críticos

En el área médica se desarrollaron evacuaciones aéreas de pacientes con distintos niveles de complejidad. En este punto, la FACH cumplió con éxito el transporte masivo de pacientes críticos, SICAT por sus siglas en



Acción coordinada del personal a cargo de las atenciones médicas.

inglés y que obedece a un estándar internacional OTAN. “Nuestras tripulaciones médicas pueden operar en aviones estadounidenses y viceversa. Es importante destacar la capacidad que tiene nuestro personal, que ha sido entrenado y que puede operar en distintas plataformas. Pudimos embarcar con los motores del avión en funcionamiento y con visión nocturna, sin dificultad. Asimismo, manejamos pacientes en vuelo sin ningún problema y trasladamos a otros 50 que se encontraban en condiciones normales y a tres críticos. También participamos en el protocolo de atención de un parto en vuelo”, destacó el Comandante de Grupo (S) Claudio Montiglio.

El Suboficial Luis González, integrante del equipo médico que estuvo desplegado en Spokane, cumplió funciones durante este ejercicio en el transporte clínico y cuidado de pacientes, que otorga un soporte vital avanzado aerotransportado a quienes requieren un nivel de atención de cuidado crítico.

“Se lograron todas las metas que nos impusimos. Desempeñarse con tripulaciones sanitarias estadounidenses y de otros países en el traslado y atención de pacientes críticos fue una gran experiencia que ayuda a medir nuestras capacidades y comprobar que aquí se está trabajando de manera similar”, destacó. Durante el ejercicio, el Mayor Daryl Howard de la Guardia Aérea Nacional de Texas, apoyó las necesidades y requerimientos de la FACH, y destacó la labor realizada por quienes estuvieron en Fairchild. “La experiencia de trabajar con la delegación chilena fue muy buena, ya que es muy fácil hacerlo con personas que están motivadas y que disfrutan lo que hacen. Lo realizado durante el ejercicio es muy importante para operaciones futuras a nivel internacional”, sostuvo el Oficial.

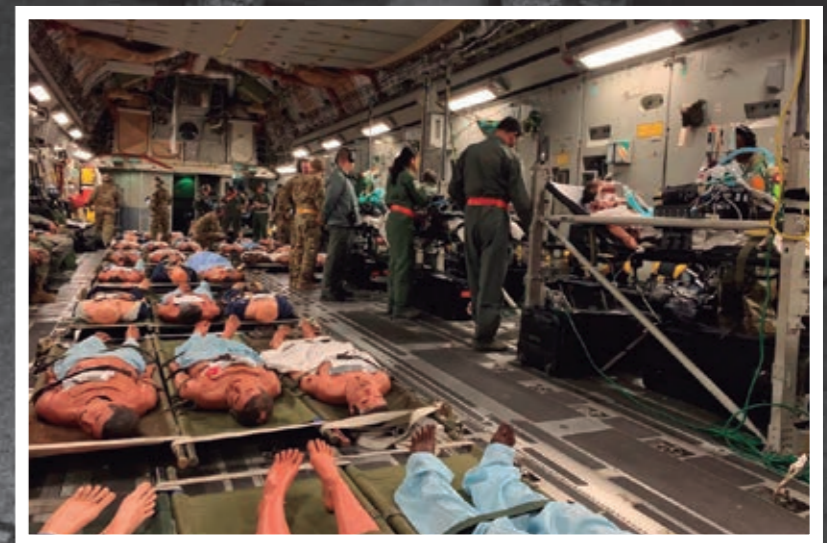
FACH en la Base Aérea Travis

En tanto, cinco Oficiales integrantes de la delegación institucional, fueron parte del Puesto de Mando en la Base Aérea Travis, en California, donde realizaron labores de planificación y control operacional del ejercicio, junto a representantes de fuerzas aéreas de países como Francia y Holanda, para dar cumplimiento a los objetivos propuestos. Fueron encabezados por el Coronel de Aviación (A) Fernando Ilharreguy, quien se desempeñó como vice director del Centro de Operaciones Aéreas y “observador” del ejercicio.

Desde el punto de vista operacional, los Oficiales se interiorizaron de los procedimientos que se utilizan para



Comandante de Escuadrilla (A) Italo Medina (A la derecha)



El interior de la aeronave trasladando pacientes.

controlar grandes cantidades de medios aéreos, que operaron en forma conjunta y combinada. “El interactuar con los mandos del Mobility Guardian permitió adquirir conocimientos que pueden ser empleados en actividades donde se deba gestionar y controlar la participación de medios institucionales a nivel local e internacional. Además pudimos comprobar que los procedimientos empleados por la FACH en aspectos de planificación, mando y control se encuentran plenamente vigentes, sumado a que la preparación de las tripulaciones permiten su rápida integración a un sistema combinado”, puntualizó el Coronel Ilharreguy. Sobre la participación de la Fuerza Aérea de Chile, el Jefe del Centro de Operaciones Aéreas de la Base Travis de la USAF, Teniente Coronel John Berger destacó que “he quedado sorprendido con los conocimientos y las capacidades de los Oficiales chilenos que se desempeñaron en la Base Aérea Travis. Fue una oportunidad de mutuo conocimiento y crecimiento, ya que a pesar de que tenemos capacidades diferentes, compartimos procedimientos que sin duda pueden mejorar en base a la experiencia que se obtiene al ver el trabajo de otros. Estas instancias reafirman la sólida relación que siempre ha existido entre ambas instituciones”.



Los Capitanes (A) Romina Rebolledo y Alex Casasempere.

Deber cumplido

De esta forma se cumplieron los objetivos propuestos por la FACH, respecto al entrenamiento de los medios seleccionados en la ejecución de misiones de apoyo aéreo en respuesta a catástrofes y situaciones de emergencia, logrando de esta forma optimizar la interoperabilidad entre las fuerzas participantes. Entre ellas destacó la ejecución de las operaciones aéreas combinadas bajo procedimientos OTAN e intercambio de experiencias y conocimientos operacionales con las unidades extranjeras respecto al empleo de equipos médicos y en las tácticas y técnicas relacionadas con el lanzamiento de carga con sistemas que permiten descargar hasta 16 toneladas en vuelo a bajo nivel, así como operaciones nocturnas con NVG y reabastecimiento en vuelo. “Las capacidades alcanzadas en las misiones realizadas en este tipo de ejercicio, permiten practicar la entrega eficiente de ayuda humanitaria cuando se requiera, alcanzando estándares de operación para ayudar con mayor prontitud, en áreas no necesariamente adaptadas para cualquier medio y en condiciones que hacen propicio el empleo operacional de las aeronaves. Ello permite ser coherente con la responsabilidad social

que la Institución ha adquirido ante la ciudadanía”, destacó el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Arturo Merino Núñez, durante la revista realizada a la delegación chilena que operó en Fairchild.



Teniente Coronel John Berger y Coronel de Aviación (A) Fernando Ilharreguy, durante la planificación en Travis.

Tripulaciones del Hércules KC-130R recibieron la visita inspectiva del Ministro de Defensa Nacional, el Comandante en Jefe y el Jefe del Estado Mayor Conjunto.



Misiones SAR de la FACH:

La vital operación de los medios aéreos en la Antártica

En un continente tan inhóspito como sorprendente, las tripulaciones requieren un máximo nivel de entrenamiento y aeronaves polivalentes con sistemas a prueba para las cambiantes condiciones meteorológicas.

Protagonista de episodios registrados en el reciente invierno fue la tripulación y el Helicóptero Bell 412, de dotación de la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, equipado para evacuaciones aeromédicas, con tecla de rescate y operaciones sobre el mar.



Miércoles 14 de agosto, 11:48 horas. Sensación térmica de -45 grados, luz natural por pocas horas. El Comandante de Escuadrilla (A) Isaac Espinoza, piloto del helicóptero Bell 412, es informado por el entonces Comandante de la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, Comandante de Grupo (DA) Héctor Contreras, del accidente de un avión Twin Otter, de la Base Aérea Argentina "Marambio", ubicada a 256 kilómetros de la base chilena. La aeronave, con nueve personas a bordo, había capotado en la isla James Ross, 55 kilómetros al oeste de Marambio, al encontrarse con un domo de nieve que superaba los mil 700 metros sobre el nivel del mar.

"Las alertas estandarizadas por la FACH llegan hasta los 92 kilómetros de distancia, las que son atendidas de manera inmediata", puntualiza el Comandante Espinoza, por lo que "se analizó la situación, se planificó y se dispuso la misión de rescate, no sin antes realizar el deshielo de la aeronave Bell 412".

Un panorama incierto debido a lo desconocido e inhóspito del lugar, a lo que se sumaba la urgencia de rescatar con vida a los nueve pasajeros, uno de ellos herido. La experiencia y pericia de los pilotos y tripulantes del Bell 412 permitieron que la operación de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) de los aviadores argentinos resultara exitosa. Al recordar lo vivido, el Comandante Espinoza hace una pausa, respira hondo y confiesa: "Yo creo que ese día Dios quería que los rescatáramos".

Cuenta que en enero de este año planificó un vuelo de reconocimiento a la Base Marambio, lo que fue vital para esta misión de rescate, con reabastecimiento de combustible previo en la Base Antártica General



Bernardo O'Higgins del Ejército. “Eso nos permitió descender junto a la nave accidentada y volar luego hasta Marambio para dejar a las nueve personas...todo salió según lo planificado”.

Sin restar dramatismo relata: “Tenía claro que ese día había “una ventana” hasta las 18:00 horas y de ahí en adelante el clima se complicaba. Venían tres días de mala meteorología. También fue crucial la información otorgada por el piloto del avión argentino, quien se encontraba en buenas condiciones, para dar cuenta precisa de las coordenadas del sitio del accidente”.

Cuando el reloj marcaba las 12:56 horas, el helicóptero ya se encontraba listo para el despegue y su tripulación concentrada en efectuar un rescate que no sería fácil. Y es que la aeronave se encontraba en un sector de glaciares que “siempre presenta complejidades. Las condiciones son similares a las de las montañas, con zonas rocosas, con puntos de alta elevación y otras capas desérticas, las que podrían levantar nieve y tornarse muy peligroso”.

Por tal motivo, en vez de sobrevolar la zona que presentaba mucho viento, decidieron reabastecer en Base O'Higgins, mismo trayecto realizado en enero por el piloto. “El hecho de tener una planificación previa ayudó a disminuir los tiempos y volar con mayor seguridad”, recalca.

Al llegar al lugar, el aporte del especialista en rescate y comando PARASAR, Sargento 1º Edson Torrejón resultó esencial. “Gracias a mi experiencia pude asesorar respecto a las condiciones del terreno y las garantías que éste presentaba, ya sea para un aterrizaje, o bien para trabajar con tecele, izando a los rescatados uno por uno. Tras esto, coordinamos y decidimos aterrizar sobre el glaciar, por lo que debí verificar las condiciones del hielo para los desplazamientos necesarios”, cuenta Torrejón. Junto al Sargento Torrejón, el primero en descender fue el médico de la base, Comandante de Escuadrilla (S) Juan Pablo Lobos, quien efectuó la evaluación médica de los pasajeros. “Inmediatamente establecimos que uno de los pasajeros era quien presentaba lesiones de consideración y requería atención médica rápida y un traslado inmovilizado”, dijo.

Agrega que lo más complejo de su rescate desde el interior de la aeronave accidentada fue la posición en que había caído el avión pues “se encontraba en una angulación de 45 grados sobre uno de sus costados, por lo que no contábamos con una superficie plana para sacarlo y posteriormente trasladarlo hacia el helicóptero”.

“Luego de subir a los primeros evacuados, coordinamos con el comandante de la aeronave para que me dejara con aquellas personas que debían esperar al segundo

Trayectoria de vuelo e imágenes del rescate del avión argentino



- Distancia hasta el punto de rescate: 275 kms.
- Tiempo de operación: 1 hora 30 minutos.



Traslado de uno de los pasajeros.

vuelo del helicóptero, para de esa forma apoyar y atender cualquier necesidad médica y psicológica, para darles así una contención emocional hasta el momento que los pudiéramos trasladar hasta la Base argentina Marambio. Esto ocurrió cuando el helicóptero regresó para evacuar a las últimas personas. En ese momento apoyamos su traslado e ingreso a la aeronave y el apoyo emocional que en ese momento era necesario”, agrega el Sargento Torrejón.

Una operación de búsqueda y rescate sumamente compleja y que gracias al profesionalismo de los integrantes de la Institución culminó de manera exitosa. “En seis horas de arduo trabajo, en condiciones complejas y lucha contra el tiempo, logramos tener a todas las personas a salvo en su base.

“A partir de las 18:00 horas el tiempo empeoraría, por lo que el trabajo coordinado y en equipo, desde las personas que prepararon el helicóptero en tierra, hasta el Comandante en Jefe de la IVª Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Eduardo Mosqueira Cruz, quien autorizó la operación inmediata, permitieron que el resultado fuera el esperado”, reflexiona el Comandante Espinoza.

Operación en el mar

Martes 24 de octubre. 09:15 horas. Se activa una

operación de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR), pero esta vez se trata de una embarcación de la Base Polaca Antártica “Henryk Arctowski” que, tras una falla de motor, quedó a la deriva y atrapada en el hielo con sus tres tripulantes a bordo, aproximadamente a 37 kilómetros al este de la base chilena Presidente Frei.

La misma tripulación -integrada también por la copiloto de la aeronave, Teniente (A) Valentina Troncoso, y los mecánicos de helicóptero Sargento 2º Roberto Arévalo y Cabo 2º Andrés González- debieron enfrentar un nuevo desafío.

“Todos los días la bandada de operaciones antárticas realiza un análisis meteorológico de todas las bases cercanas de manera de tener un informe climático preestablecido. Nos ahorramos tiempo valioso. Desde que se dio la alarma hasta llegar al lugar nos demoramos tan solo 36 minutos”, destacó el Comandante Contreras de la Base Frei, pues “me comuniqué con el Comandante de la base polaca y mientras me entregaba las coordenadas, el helicóptero ya se preparaba para despegar”.

El Comandante de la aeronave, Comandante de Escuadrilla (A) Isaac Espinoza agrega que si bien las condiciones meteorológicas no eran las óptimas, los márgenes en los que podían operar estaban dentro de los límites de seguridad establecidos. “Al llegar a



La embarcación polaca en medio del mar congelado.

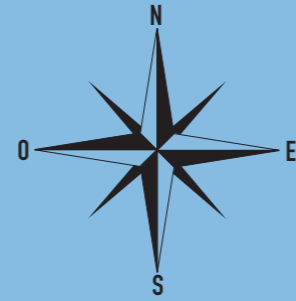


La tripulación chilena da inicio al rescate mediante sistema de izamiento con tecla.



El helicóptero Bell 412 posado en la Base Presidente Frei.

Trayectoria de vuelo del rescate de los científicos polacos en el mar



Isla Rey Jorge



- Distancia hasta el punto de rescate: 37 km.
- Tiempo de operación: 36 minutos.

la bahía, divisamos la embarcación y aunque el mar estaba congelado, la tripulación se encontraba a salvo”, recuerda.

Junto al Sargento Torrejón analizaron la situación y conforme a las características decidieron realizar una operación de rescate mediante el sistema de izamiento con tecele. “Tras divisar el bote efectuamos un par de vueltas por el lugar para chequear cualquier eventualidad o peligro tanto para nuestra tripulación como para las personas afectadas. Decidimos realizar un vuelo estacionario y bajar en tecele para subir a la gente”, cuenta.

Fue así como una vez preparados, enganchó al Cabo 2º González, quien descendió hasta la embarcación para comenzar a subir uno a uno a los tripulantes. “Había que sacarlos rápidamente porque la temperatura era muy baja y estaban comenzando a presentar signos de hipotermia”, explica el Cabo González, junto con agregar que “mi principal preocupación era que todo saliera bien, pues se trataba de una operación

riesgosa. Felizmente, y gracias a las capacidades que la Institución me ha entregado a lo largo de mi trayectoria, la operación resultó todo un éxito”.

Una vez a bordo, los afectados fueron trasladados por el mismo medio aéreo institucional hasta la base polaca, lugar donde fueron atendidos y evaluados en su condición médica.

En palabras del Comandante Espinoza, “operaciones que se logran sólo con una buena coordinación, con tripulaciones preparadas y altamente profesionales, motivadas y comprometidas con la función que esta Base Aérea realiza y que va de la mano con el compromiso hacia el Estado de Chile en términos de responsabilidad SAR ante la comunidad internacional”. “Llevamos años salvando vidas lo que ha permitido posicionarnos como país, y seguiremos cumpliendo esta responsabilidad con la excelencia en el servicio que nos caracteriza. Tal como dice el lema SAR: “Para que otros puedan vivir””, puntualiza el General Mosqueira.

Tripulación junto al Bell 412.



Jornadas en Rapa Nui

Despliegue médico con avanzada tecnología muestra capacidades operacionales de la FACh

La realización por parte de la Fuerza Aérea de Chile del Vigésimo Cuarto Operativo Médico-Dental en Rapa Nui marcó un nuevo hito en el uso de tecnología avanzada para resolver consultas o patologías de alta complejidad entre los habitantes de la isla, demostrando, una vez más, las capacidades de despliegue operativo de la Institución.

Por primera vez se utilizó la vía satelital para enviar exámenes de electroencefalograma desde el Hospital de Hanga Roa hasta el Hospital Institucional, para ser analizados por neurólogos de la Fuerza Aérea, quienes de manera inmediata reenviaron los resultados a la isla. “De esta forma, los médicos pudieron diagnosticar y tratar a los pacientes de una manera más efectiva y en el menor tiempo posible, sobre todo en casos de sintomatología de epilepsias o posibles tumores”, explica el Comandante de la Agrupación Médico-Dental del Operativo y del Subdirector Médico del Hospital Clínico Institucional, Coronel de Aviación (S) Xabier de Aretxabala.

“Estas jornadas en medio del Pacífico nos permiten medir

los progresos en la capacidad de respuesta y flexibilidad ante situaciones imprevistas. Es un trabajo gracias al cual podemos analizar nuestras competencias, en términos de despliegue como hospital y de trabajo en equipo, entre muchos otros aspectos. A ello se suma el tema logístico porque son cerca de 150 personas, además de equipos e insumos, que son trasladados a la isla, por lo que resulta un modelo estratégico muy bueno y gracias al cual podemos ir perfeccionando nuestra capacidad de despliegue”, agrega.

Vía satelital

Explica que el sistema para el traslado de estos exámenes vía internet institucional estuvo a cargo de la Unidad de Telecomunicaciones e Informática del operativo, cuyos especialistas aumentaron la capacidad del ancho de banda pues al tratarse de una transmisión de trazados de ondas, hace que el peso de la información aumente significativamente y su envío sea demasiado lento. “Los electroencefalogramas analizan la actividad eléctrica



Vía satélite se enviaron a Santiago imágenes que los facultativos pudieron revisar simultáneamente en el Hospital Institucional y en el Hospital de Hanga Roa.



del cerebro por lo que la información que transmiten es más completa”, enfatiza el Subdirector del Hospital institucional.

Un recurso inédito en la isla que a partir de ahora permitirá a los neurólogos obtener los resultados de manera instantánea y, por ende, tratar a los pacientes durante el operativo evitando su traslado al continente. “Es una experiencia que hará posible tratar a personas que lo requieran en cualquier espacio y lugar”, señala, destacando que este primer paso “es la puerta de entrada para continuar avanzando en telemedicina o medicina a distancia”. “En el fondo lo que hace la Fuerza Aérea es apoyar al Hospital de Hanga Roa en cumplimiento de una política de Estado”, recalca.

Otros avances

Entre las consultas médicas más demandadas por los isleños se encuentran las traumatológicas. La mayoría de estas patologías corresponden a lesiones articulares, a los meniscos o ligamentos cruzados que requieren una resonancia magnética para su diagnóstico. El problema es que en la isla no existe un equipo que analice este tipo de lesiones por lo que resulta inevitable que el paciente deba trasladarse al continente para realizarse este examen.

En esta ocasión, para realizar el diagnóstico, tratamiento

u operación durante el operativo, el equipo de traumatología del hospital institucional recurrió al Osteotac, técnica que consiste en inyectar un medio de contraste en la articulación y, de este modo, analizar los resultados sin la necesidad de efectuar una resonancia magnética. Para ello, una vez infiltrado el líquido se toma un scanner y detecta el diagnóstico. “Mediante este examen se evita el envío de pacientes hacia el continente y permite a los traumatólogos tratar u operar durante el operativo”, explicó el Oficial. “Una de nuestras metas es que el próximo año podamos realizar una mayor cantidad de cirugías traumatológicas y para eso resulta fundamental un diagnóstico inmediato”, señala, junto con manifestar que esto conllevará un desafío enorme porque implica nuevas implementaciones. “Hay muchos pacientes que requieren un diagnóstico definitivo y la idea es intervenirlos durante el operativo”.

En la lista de requerimientos médicos de la isla están también los casos de oftalmología. Si bien el equipo de profesionales de esta área de la salud es uno de los más numerosos (seis oftalmólogos), en esta oportunidad, y con el propósito de detectar y tratar nuevas patologías en este ámbito, se utilizaron equipos que permitieron realizar estudios de campo visual y estado de la retina de los pacientes.

El Coronel de Aretxabala explica que a través de estos



procedimientos es posible detectar, por ejemplo, el estado de la retina en pacientes diabéticos y poder tratarlos a tiempo. “A través de este examen, los médicos pueden estudiar las secuelas de esta enfermedad en la retina de quienes la padecen, obtener un diagnóstico de manera rápida y así evitar que las personas tengan que viajar al continente”.

Señala que en el caso del campo visual, un estudio rápido y efectivo resulta fundamental, ya que una disminución de éste puede llevar a una pérdida progresiva de fibras nerviosas del nervio óptico y, como consecuencia, la pérdida de ciertas áreas del campo visual. Explica que la exploración del campo visual permite descubrir estas áreas “ciegas”, localizarlas y medir su extensión. “Es prácticamente imposible que el paciente se dé cuenta de la aparición del área ciega sin realizar este tipo de examen”, dice.

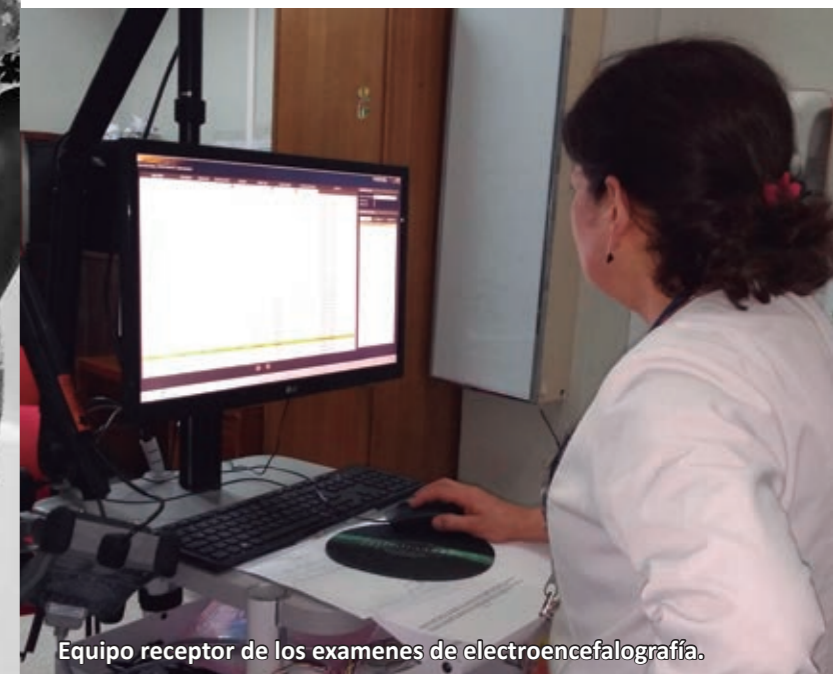
Queda un gran desafío a futuro, pues más allá de una acción que permite reforzar el rol polivalente de los medios humanos y materiales de la Institución, la meta de este operativo es que cada año sea superada y la Fuerza Aérea pueda seguir cumpliendo este importante compromiso con el país y con la comunidad Rapa Nui. “La importancia radica en que estamos llevando tecnología de punta a la isla. Para sus habitantes resulta muy complejo viajar 3.500 kilómetros de distancia con sus familias. Es una situación que acarrea problemas sociales, familiares y económicos que nosotros debemos ser capaces de evitar”, concluye el Coronel de Aretxabala.



Uso del osteoctac para el tratamiento de lesiones traumatológicas.



Instalación de la antena satelital.



Equipo receptor de los exámenes de electroencefalografía.



Nueva tecnología óptica.

Tripulaciones de la FACH

Pilotos de Transporte dan vida a los caminos del aire

La conectividad del país y el apoyo a las zonas extremas, incluyendo la Antártica e islas del Pacífico Sur, requieren un gradual perfeccionamiento de los aviadores militares.

Ser protagonistas de una Fuerza Aérea con medios polivalentes, capaz de convertirse en un verdadero puente aéreo en situaciones de catástrofes, el único medio de conectividad para personas aisladas o que habitan en lugares de difícil acceso, caracteriza a los pilotos de transporte de la Fuerza Aérea de Chile.

La vocación de servicio y el compromiso con el progreso del país marcan la esencia de cada uno de estos Oficiales quienes, al mando de los versátiles Twin Otter, los potentes C-130 Hércules o las aeronaves de la familia Boeing de la FACH, son capacitados de manera permanente en las diferentes Unidades del país en las que están destinados.

Fue precisamente en la inspección a una de estas Unidades, que el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero, destacó la importancia de contar con estos especializados pilotos pues “cumplen una labor fundamental ya sea defendiendo nuestra integridad territorial llegando a los lugares más extremos del país para vigilar nuestras fronteras. A ello se suma la misión de participar en todo lo que es apoyo a la comunidad en caso de incendios forestales, transportar alimentos a zonas extremas donde viven compatriotas que de otra forma no lo recibirían, además de trasladar y rescatar a cientos de personas en casos de catástrofes”.

Vuelos simulados

El proceso de formación de un piloto de transporte de la FACH tiene un inicio similar a quienes optan por el Escalafón Aire. Durante el cuarto año en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” realizan el Curso de Instrucción Básica en material T-35 Pillán que le otorga los conocimientos necesarios para ser graduados como Piloto Militar.

Tras egresar del plantel, todos ellos son destinados a la III^a Brigada Aérea, asentada en la ciudad de Puerto Montt, donde continúan su preparación en el Grupo de Aviación N° 5 el que imparte el Curso de Vuelo por Instrumento en aviones CJ1 Citation. Como explica el Comandante de la Unidad, Comandante de Grupo (A) Percy Gómez, “es una instrucción común para todos los pilotos de la FACH, independiente del material en que se especializarán a futuro. Acá adquieren los conocimientos y destrezas necesarias para pilotear una aeronave sin referencias visuales”.

“Es como aprender a pasar de un vuelo visual a uno en que te guías solo por el panel de instrumentos, lo que es vital en condiciones meteorológicas adversas y sin



Comandante de Grupo (A) Percy Gómez.

visibilidad exterior, situación que en esta zona sucede a menudo”, agrega.

Los nóveles Oficiales son sometidos a un simulador de vuelo sin tener que volar en un avión propiamente tal, que cuenta con toda la instrumentalización de una aeronave



Alumnos del curso en el Grupo de Aviación N° 5.

real. “En él se pueden practicar las mismas técnicas y procedimientos que se pueden hacer en el avión, la diferencia es que yo puedo hacer pausas y continuar nuevamente la misión”.

El Alférez Ángel Fabiani cuenta que el curso les

permite simular un vuelo en condiciones de mala meteorología. “Volamos sólo mirando los instrumentos que se encuentran en el panel. En el fondo, es aprender a aproximar y aterrizar cuando las nubes no nos permiten observar la pista. Acá, yo tomo el control de la aeronave,



mientras el instructor va chequeando y corrigiendo los procedimientos, dándonos consejos para realizarlo de buena forma”.

“El propósito de este curso es ese, que finalmente el piloto se concentre en la cabina de vuelo, con todos los instrumentos asociados en la pantalla, para posteriormente poder aterrizar o desempeñar un vuelo en condiciones meteorológicas adversas. El alumno se limita a las referencias visuales solamente para el despegue y el aterrizaje, el resto del vuelo es instrumental, o sea en la cabina”, enfatiza el Comandante Gómez.

Opción por transporte

Una vez aprobado el curso pasan por un proceso de selección de área, según sus habilidades y requerimientos institucionales, continuando en las diferentes áreas de desempeño correspondientes al escalafón aire: combate, transporte o helicóptero.

El futuro piloto de transporte de la FACH continúa su especialización con el Curso Táctico de Transporte que se imparte en el mismo Grupo de Aviación N° 5, esta vez en material DHC-6 Twin Otter. “Los complejos escenarios



geográficos y meteorológicos propios de esta zona del país, permite a los alumnos verse enfrentados a situaciones extremas como llegar a lugares remotos en medio de nubes o niebla que emerge de los bosques en la Región de Los Lagos”, explica el Comandante de la Unidad, y agrega: “el avión Twin Otter es el más adecuado para hacerlo”.

Explica que acá los alumnos reciben los conocimientos profesionales teóricos y prácticos estandarizados necesarios para operar de forma segura un avión de transporte. Lo anterior, con el propósito que los Oficiales egresados se desempeñen en las diferentes misiones tácticas ejecutadas por las unidades de transporte de la Institución, distribuidas a lo largo del país.

Una vez finalizado el curso, los Oficiales obtienen su piocha roja que los identifica como pilotos de guerra especializados en el área de transporte y son destinados a las distintas unidades de la FACH para entrenarse en este tipo de material aéreo entre los que se encuentran los de transporte pesado C-130 Hercules, los aviones Boeing 707, 737, 767 y KC-135, con capacidad para transportar toneladas de cargas en un período corto de tiempo; y los de transporte liviano como los Twin Otter, Lear Jet, Gulfstream y los CASA 212 que se desempeñan en todas las brigadas aéreas, principalmente en aquellas cercanas

a zonas cordilleranas y de difícil acceso cuya capacidad versátil le permite acceder a sectores aislados donde cumplen fundamentalmente operaciones de conectividad como evacuaciones y traslados de ayuda humanitaria en situaciones adversas.

En un comienzo serán aeronaves pequeñas y de transporte liviano como los Twin Otter distribuidos en la IIª, IIIª y IVª Brigadas Aéreas, además de la Antártica. Luego podrían ser destinados a la IIª Brigada Aérea, específicamente al Grupo de Aviación N° 10, Unidad donde se encuentran las aeronaves de transporte estratégico de la Institución. Ahí los pilotos de transporte efectuarán misiones de apoyo ante catástrofes, traslado de personas y carga fuera y dentro del continente, y participarán en importantes ejercicios u operaciones combinadas y conjuntas con Fuerzas Armadas del país o extranjeras, entre otras.

Al respecto, el Comandante Gómez explica que “no es que yo obtenga mi piocha roja y me vaya directamente al Grupo de Aviación N° 10 a volar aviones de transporte pesado. Esto requiere una cierta experiencia y cumplir con requisitos previos. Estamos hablando de aviones con capacidad para transportar muchas toneladas de carga a una velocidad de 250 nudos”.

“Ser un piloto de transporte no requiere sólo la instrucción brindada en la Escuela de Aviación y en el Grupo de Aviación N°5. La experiencia que estos Oficiales Escalafón Aire van adquiriendo en cada una de las misiones asignadas son alimento para convertirse en unos verdaderos profesionales del aire, capaces de volar en las más precarias condiciones con la finalidad de cumplir a cabalidad con la misión institucional”, enfatiza.

Por ello su permanente participación en operaciones aéreas de apoyo al combate ya sea en tierra, mar o aire, realizadas como entrenamiento en escenarios ficticios o eventualmente ante conflictos que requiera del uso disuasivo de los medios aéreos. A lo que se suman las constantes capacitaciones a nivel nacional y extranjera, como cursos en cada material de vuelo, intercambios con pilotos de otros países, prácticas en simuladores de vuelo y participación en ejercicios conjuntos y combinados, donde se intercambian experiencias que contribuyen en su formación integral.

“La formación de un piloto de transporte es larga y por lo tanto son una garantía de que van a cumplir sus misiones de resguardar nuestra soberanía y ayudar a la ciudadanía en caso de catástrofes”, destacó el ministro Espina en la oportunidad.

Promulgada por S.E.

La nueva Ley de Financiamiento para las Fuerzas Armadas

Deroga la Ley del Cobre y genera un sistema plurianual que asegura los recursos necesarios para proteger la soberanía e integridad territorial.

Establece también amplios controles civiles que incluyen al Congreso Nacional y a la Contraloría General de la República.



En una ceremonia realizada en el Salón Montt Varas del Palacio de La Moneda, el Presidente de la República, Sebastián Piñera, promulgó la ley que establece un nuevo mecanismo de financiamiento de las Capacidades Estratégicas de las FF.AA. que, tras 61 años, derogó la Ley del Cobre reemplazándola por un sistema plurianual que asegura los recursos necesarios para proteger la soberanía e integridad territorial.

Al acto concurrieron los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, el Jefe del Estado Mayor Conjunto, los Subsecretarios de Defensa y Para las FF.AA. y ex Ministros de Defensa, entre otros. El 24 de julio la ley había sido aprobada por el Congreso Nacional.

El nuevo cuerpo legal establece amplios controles civiles que incluyen al Congreso Nacional y la Contraloría General de la República.

Los 12 puntos clave de la ley

1.- Política de Defensa. Se establece una política de Defensa como criterio orientador de las capacidades estratégicas de la Defensa Nacional, que será presentada ante las comisiones técnicas de la Cámara y el Senado. Esta política concretizará la planificación para el Desarrollo de la Fuerza que tendrá una duración no inferior a 8 años. Esta planificación derivará en un plan cuatrianual de inversiones.

2.- Fondo Plurianual de Capacidades Estratégicas. Este fondo le da estabilidad a las inversiones a mediano y largo plazo, que se hagan en material bélico, infraestructura asociada y gastos de sostenimiento.

3.- Consejo del Fondo Plurianual para las Capacidades Estratégicas. Este nuevo consejo estará encargado de la programación y control de flujos financieros y su administración financiera a cargo del Banco Central.

4.- Proyección al cuarto año. La Ley de Presupuestos de cada año deberá contener la proyección del aporte anual del año cuarto, considerando el programa

cuatrienal de inversiones, para la aprobación del Congreso Nacional.

5.- Aporte basal. Para poder mantener, sostener y actualizar las capacidades de las FF.AA. dedicadas a la defensa de nuestra soberanía, se establece que siempre existirá un aporte base a las FF.AA. para ese fin. Este aporte base se calculará sobre un promedio de dicho aporte base en los últimos seis años.

6.- Fondo de Contingencia Estratégico. Este fondo permitirá enfrentar situaciones de crisis y financiar material bélico severamente dañado como consecuencia



de emergencias o catástrofes. También permitirá anticipar una adquisición de material bélico contemplada en la planificación del desarrollo de la fuerza, cuando por las características y disponibilidad sea necesaria dicha adquisición. La administración financiera de los recursos del fondo estará a cargo del Banco Central.

7.- Los 6 Controles civiles y democráticos:

- 1) En forma previa, el Ministro de Defensa, deberá presentar al Congreso y sus comisiones de Defensa el plan cuatrianual de inversiones, lo que se hará meses antes de la discusión de presupuesto.
- 2) Luego el Congreso votará en la Ley de Presupuesto la proyección del aporte al cuarto año y el aporte anual.
- 3) Control de la Contraloría General de la República a los decretos que aprueban el programa cuatrianual de inversiones a través de observaciones y auditorías. Si la Contraloría hace observaciones, el Ministro de Defensa deberá informar de éstas a la Cámara de Diputados.
- 4) Control de las comisiones técnicas del Congreso Nacional al anticipo de adquisiciones. El Ministro de Defensa Nacional deberá informar dichos anticipos, en

sesión secreta a las comisiones técnicas de cada Cámara del Congreso Nacional.

- 5) Control y fiscalización ejercido por la Contraloría General de la República, sobre el financiamiento, inversiones y gastos relacionados con las capacidades estratégicas.
- 6) Una vez al año, el Ministro de Defensa Nacional informará sobre la forma de materialización de las capacidades estratégicas en sesión secreta y conjunta de las comisiones de Defensa Nacional del Congreso.

8.- Fin del piso mínimo. Se elimina el piso mínimo para actividades generales de las Fuerzas Armadas establecido en la Ley de Presupuestos.

9.- Fin del piso mínimo para gastos reservados. Se elimina el piso mínimo de gastos reservados contemplado hasta ahora para las Fuerzas Armadas.

10.- Proyecto de ley para regular sistema de compras de capacidades estratégicas. Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de la ley, el Presidente de la República deberá enviar al Congreso Nacional un

proyecto de ley que regule el sistema de compras que se realice con cargo al Fondo Plurianual para las capacidades estratégicas. El proyecto de ley deberá incorporar mecanismos de control civil y democrático, resguardando el secreto o la reserva cuando corresponda.

11.- Deroga Ley Reservada del Cobre. A contar del 1 de enero de 2020, los dineros correspondientes a la Ley Reservada del Cobre no irán más a las FFAA. A partir de ese día, ese dinero irá a las arcas fiscales para financiar las necesidades más urgentes de los chilenos según lo determine el Gobierno y el Congreso. Durante los primeros 9 años (hasta el 2028) esos dineros que antes iban a las FFAA ahora irán directo a las arcas fiscales.

Desde el año 10, es decir en 2029, se comenzará a reducir 2,5% anual. Es decir, al cabo de 12 años, Codelco ya no tendrá esta carga.

12.- Recursos remanentes de Ley del Cobre a Fondo de Estabilización. Los dineros remanentes de la Ley del Cobre que no fueran utilizados directamente para las FFAA., ahora serán destinados al Fondo de Estabilización Económica y Social. Es decir, con esta ley el Estado dispondrá de recursos que antes tenían las FFAA y que a partir de ahora permitirán contribuir a financiar otras necesidades públicas, contribuyendo así a que nuestro país esté más preparado para eventuales vaivenes de la economía mundial. Fuente: MDN.



Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique

“Chile confía en sus militares porque han probado en tiempos de guerra y también en tiempos de paz un elevado profesionalismo y una gran capacidad de saber cumplir con la misión que les ha sido asignada. Además, y como lo recuerdan cada año en los juramentos, este compromiso lleva asociado un compromiso muy personal, que es estar dispuesto a entregar su vida si fuera necesario por cumplir estos altos objetivos de la Patria”.

“Es una buena noticia que para poder cumplir con estas funciones cuenten hoy día con una ley de financiamiento ampliamente legitimada por la sociedad civil, fruto de acuerdos sólidos y transversales con los cuales se fortalece el concepto de que la Defensa y su financiamiento debe ser una política de Estado que comprometa a la sociedad entera y que tenga la suficiente estabilidad en el tiempo para permitir a nuestras Fuerzas Armadas cumplir adecuadamente sus importantes labores.”



Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero

“La promulgación de la ley marca un hito histórico en la Defensa Nacional. No había ninguna justificación para que las FFAA. se financiaran con las ventas del cobre. Se ha sustituido por un mecanismo que es democrático, transparente, estable y con rigurosos controles de las autoridades civiles y que permitirá a nuestras FFAA. tener un sistema de financiamiento pleno y totalmente legitimado en democracia que tiene estabilidad para asegurar que podrán cumplir con su misión insustituible de resguardar la soberanía e integridad territorial del país que es fundamental para que seamos un país independiente y que adicionalmente nos permitirá, dada la polivalencia que tienen las FFAA., estar preparadas para enfrentar las emergencias y catástrofes que producto del cambio climático cada vez afectan más a nuestro país”.

Extensa Red aeroportuaria en el territorio nacional

Permiten las conexiones internacionales y la conectividad del país a través de aeronaves civiles y militares.

En Chile existe una extensa red aeroportuaria compuesta por 344 aeródromos, 102 helipuertos y 7 aeropuertos distribuidos desde Arica a la Antártica, incluyendo los territorios insulares. La Dirección General de Aeronáutica Civil, administra directamente 101 de ellos (propiedad fiscal) y en 36 hay personal DGAC, quienes brindan servicios aeroportuarios y de navegación aérea, además de ejercer labores de fiscalización y control, las que realiza en la totalidad de la Red Aeroportuaria Nacional.

De los 344 aeródromos 16 pertenecen a la red primaria, 14 a la red secundaria, 303 pertenecen a la red de pequeños aeródromos y 11 son parte de la red de aeródromos de uso militar. (Fuente: DGAC)

Encabezan la lista el aeropuerto Internacional de Santiago Arturo Merino Benítez, Chacalluta de Arica, Diego Aracena de Iquique, Andrés Sabella de Antofagasta, Mataverí de Isla de Pascua, El Tepual de Puerto Montt y Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas.

Aeródromos Carriel sur de Talcahuano, El Loa de Calama, Caldera, Vallenar, La Florida de La Serena, Viña del Mar, Rodelillo, Tobalaba, Santo Domingo, Independencia de Rancagua, General Freire de Curicó, Robinson Crusoe, Bernardo O’Higgins de Chillán, María

Dolores de Los Angeles, La Araucanía de Temuco, Pichoy de Valdivia, Cañal Bajo de Osorno, La Paloma de Puerto Montt, Dalcahue, Quellón, Chaitén, Melinka, Cabo 1º Juan Román de Puerto Aysén, Teniente Vidal de Coyhaique, Cochrane, Balmaceda, Capitán Alfredo Fuentes de Porvenir, Guardiamarina Zañartu de Puerto Williams y Rodolfo Marsh de la Antártica.

Otros aeródromos pequeños pero de gran importancia para la conectividad del país son, entre otros, los de Pisagua, Barriles en Tocopilla, María Elena, San Pedro de Atacama, Las Breas cercano a Tal Tal, El Salvador Bajo, Chañaral, La Ola, cercano a Potrerillos,



Aeropuerto Mataverí, Rapa Nui.

Estancia Castilla, entre Copiapó y Vallenar, Domeyko, Pelicano, cercano a Cachillullo y Chañar, Miraflores de Vicuña, Tongoy, El Tuqui de Ovalle, Pedro Villaruel de Combarbalá, Las Brujas de Salamanca, Pichidanguí, San Felipe, San Rafael en Los Andes, Victoria de Chacabuco, Curacaví, Santo Domingo, Melipilla, Alcones, Torca, Peumo, San Fernando, Pichilemu, Santa Olga, cercano a Romeral, Panguilemu de Talca, El Parrón en Maule, El Bordo de Cauquenes, Linares, Los Confines de Angol, Las Misiones en Cañete, Victoria, Villa Portales cercano a Lonquimay, Pucón, Puelo Bajo, Pupelde en Ancud, Quemchi, Gamboa, Cochamó Futaleufú, Alto Palena, Melinka, Reñihue, La Junta, Lago Verde, Villa Tapera, Puerto Cisnes, Puerto Ingeniero Ibáñez, Chile Chico, Puerto Sánchez, Laguna San Rafael, Meseta Cosmelli, Puerto Guadal, Los Ñadis, Río Bravo, Lago Vargas cercano a Caleta Tortel; Río Pascua, Río Mayer, en Villa O'Higgins, Laguna Redonda, Cerro Castillo y Teniente Julio Gallardo, en Puerto Natales, Cerro Sombrero en Tierra del Fuego.



Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt.

Red Primaria

Esta red está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las capitales regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.

Su categorización está dada por:

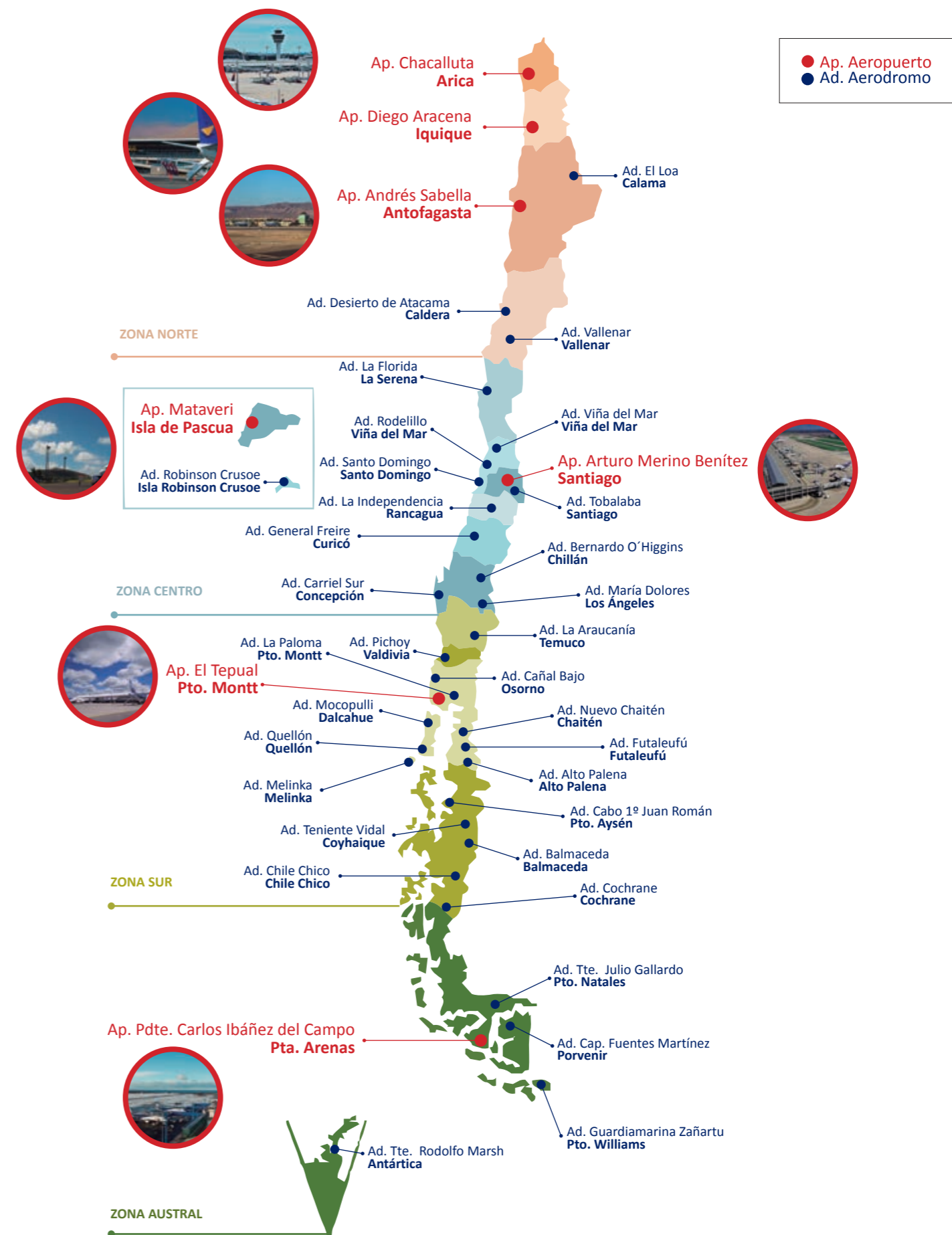
- Posibilita las operaciones regulares y no regulares del transporte público de pasajeros y carga.

- Permite operar a la aviación comercial, militar, corporativa y general.

- Dado su emplazamiento y nivel de infraestructura, permite una conexión permanente con el resto de las regiones y países.

- Representa un aporte relevante a la actividad económica estratégica y productiva de la región en la cual se inserta y del país.

Cabe destacar que en los 7 aeropuertos y más de 30 aeródromos, la DGAC entrega servicios aeroportuarios y de navegación aérea, control de tránsito aéreo, servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad aeroportuaria, meteorología, técnicos en servicio de vuelo, Técnicos en instrumental meteorológico, electricidad aeroportuaria y servicios administrativos.



Cuidado del Medio Ambiente, un tema estratégico

Para la Institución, los efectos del cambio climático en el planeta ya no son un mero problema científico, sino una situación a la que se debe prestar atención y contribuir con urgencia.

Chile es uno de los países que requiere de un mayor cuidado por parte de sus habitantes al presentar siete de las nueve condiciones de vulnerabilidad frente al cambio climático definidas por la ONU. Tiene una geografía que se caracteriza por extensas áreas costeras de baja altura, zonas áridas y semiáridas, propensión a los desastres por eventos naturales, sequía y desertificación, zonas urbanas con contaminación atmosférica y ecosistemas montañosos, así como bosques en que la ecuación 30º grados de temperatura, vientos y menos de 30 % de humedad, lo cual es un peligro inminente en la época estival.

Un documento emanado por el Estado Mayor de la FACH previene a la Institución acerca del fenómeno mediambiental, considerándolo un tema de vital importancia para el Plan Estratégico de la Fuerza Aérea 2024-2040 que tiene por objeto ser un aporte a nivel hemisférico.

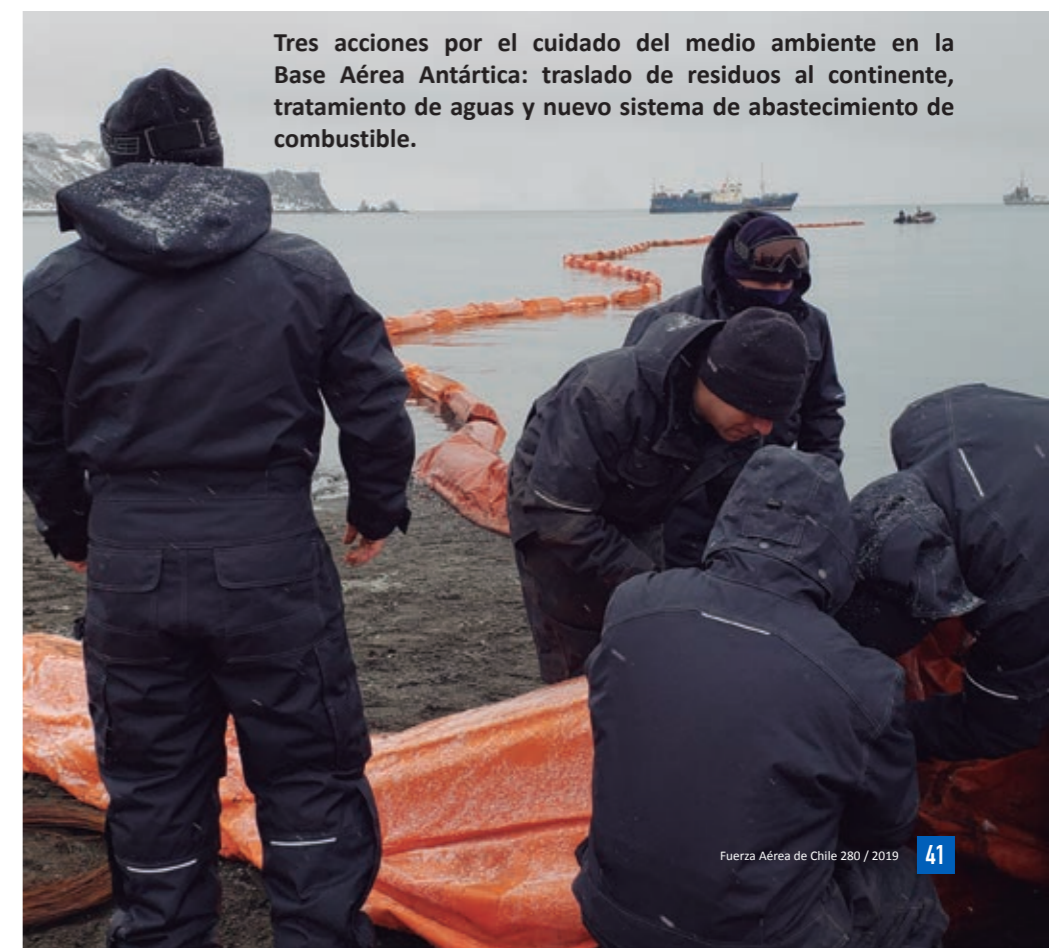
Mediante un convenio firmado este año con el Ministerio del Medio Ambiente, y con el propósito de crear una masa crítica dentro de la FACH, personal institucional se capacitó en el tema del cambio climático. Y es que la idea es hacer ver que no se trata de una tema meramente científico ajeno a las personas, sino cómo esta situación afecta a la Institución en el sentido práctico. En forma

paralela, la Institución capacitó a 80 de sus integrantes en las temáticas “Sustancias y Residuos Peligrosos” y “Gestión del Medio Ambiente”.

Entre las labores más relevantes en el cuidado del medio ambiente son las acciones que la Fuerza Aérea realiza de manera permanente en el continente antártico, específicamente en la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva.

Una de ellas tiene relación con el sistema de transporte del petróleo a la base, elemento que resulta vital para su operación. A partir de este año comenzó a ser descargado desde el buque de la Armada a la base, a través de un nuevo sistema de mangueras flotantes en reemplazo del oleoducto submarino, cuyas características han permitido minimizar el costo operacional y de mantenimiento, así como también reducir los riesgos de daños ambientales en el área.

A ello se suma la implementación, en abril de este año, de un sistema de interconexión eléctrica que permite a la base disminuir el consumo de combustible en hasta un 36%. También destaca el trabajo realizado en la planta de tratamiento de aguas servidas de la base, generados por los desechos sanitarios. Por un lado se realiza un tratamiento físico (separación de sólidos y líquidos), y por otro un tratamiento biológico y de desinfección de estos



Tres acciones por el cuidado del medio ambiente en la Base Aérea Antártica: traslado de residuos al continente, tratamiento de aguas y nuevo sistema de abastecimiento de combustible.

desechos que permiten descargarlos al mar sin producir efecto alguno al medioambiente y al recurso hídrico, dando así cumplimiento al Protocolo de Madrid referente al Tratado Antártico sobre protección del medioambiente. El traslado de basura hacia el continente con el fin de mantener a la Antártica libre de residuos es otra de las permanentes preocupaciones de la FACH, proceso que se basa en el acopio de basura y escombros y su posterior traslado hacia el continente. En rigor, cada proyecto que se realiza en el continente blanco es sometido a una evaluación de impacto ambiental y cada seis meses se realizan mediciones de calidad de agua, suelo, aire e inspecciones generales de las operaciones.

Otra de las acciones es la desarrollada en El Santuario Natural Bosque Las Petras, localizado en terrenos pertenecientes a la Base Aérea Quintero. Se trata de un programa que busca la recuperación ambiental y social del Bosque, un humedal único en la zona, cuya flora y fauna corren peligro de extinción por el crecimiento de malezas, lo que precisa que todos los meses, personal institucional y de otras organizaciones apoyen su limpieza para protegerlo.

A ello se suma la labor realizada en la Base Aérea Cerro Moreno, en Antofagasta, sector donde anida el Gaviotín Chico, especie en peligro de extinción, cuya protección es velada por personal que ahí se desempeña.

Vigilando desde el espacio

Ejemplo de ello son los convenios firmados con organizaciones y entidades nacionales como la Corporación Nacional Forestal (Conaf) y Techo para Chile, en que unidades institucionales de la FACH como el Servicio Aerofotogramétrico (SAF) y el Grupo de Operaciones Espaciales (GOE) ponen sus capacidades a disposición de quienes requieran sus servicios.

Fotografías e imágenes satelitales capturadas con equipos de última generación y procesadas por especialistas institucionales posibilitan importantes estudios que van desde el asentamiento de campamentos en zonas de riesgo en caso de un desastre natural, hasta efectos de aluviones, erupciones volcánicas e incendios forestales, sucesos en que la Institución también apoya en su detección, monitoreo y combate.

Efectos en la aviación

El cambio climático afecta, por cierto, a la aeronáutica, por lo que la industria aérea ha desarrollado nuevas medidas de seguridad para los vuelos de aeronaves, que

cada vez más enfrentan mayores turbulencias y cambios en las corrientes de aire. Las anomalías en la circulación del viento por la corriente en chorro, de acuerdo a los expertos, se intensificarán con el tiempo pero no deberían poner en riesgo a las aeronaves modernas, solamente se experimentarán más turbulencias en el viaje, por lo que tanto pasajeros como pilotos, no tendrían mayores inconvenientes durante el vuelo. Oleadas de calor causan disminución de la presión del aire, lo cual obliga a utilizar mayor potencia para la elevación y sustentabilidad de los aviones.

Explicaciones científicas

El Panel Intergubernamental de Cambio Climático define este fenómeno como la “variación del estado del clima identificable (por ejemplo, mediante pruebas estadísticas) en las variaciones del valor medio y/o en la variabilidad de sus propiedades, que persiste durante largos períodos de tiempo, generalmente decenios o períodos más largos”.

Puede estar asociado a procesos internos naturales como por ejemplo el fenómeno de El Niño o La Niña, o a forzamientos externos como la actividad volcánica o ciclos solares. Una de las causas más importantes de este fenómeno es la actividad humana que ha modificado la composición de la atmósfera, el uso de suelo y ha intervenido en prácticamente todos los ecosistemas del planeta. Esto produce el llamado “efecto invernadero”, un incremento de la concentración de CO2 en la atmósfera.

Respecto a la temperatura, según datos entregados por la Administración Nacional de la Aeronáutica y el Espacio (NASA), ésta ha ido en aumento gradualmente, observándose las mayores tasas desde finales del siglo XX. Cabe destacar que el 2018 se convirtió en el cuarto año más cálido de los registros que comienzan en 1880, siendo los últimos cinco años, los más cálidos desde el inicio de las mediciones.

En Chile, las mayores alzas ocurren principalmente en la zona centro sur. Santiago, sigue la tendencia mundial rompiendo récords de esta variable. A modo de ejemplo, en enero de 2017 se registraron 37.4°C coincidiendo con una intensa ola de calor y los posteriores incendios forestales en la zona central.

La temperatura en el sur y extremo sur del país también se elevó, alcanzando máximas que bordearon los 35°C, cambios significativos que no solo reflejan un aumento en su máxima sino también en un mayor número de días al año con temperaturas elevadas.

Respecto de la Península Antártica, esta es un área



Cuidado de humedal Las Petras en Quintero.



Procesamiento de imágenes aéreas para el control de incendios.



Protección al Gaviotín Chico, ave en peligro de extinción.



Medios aéreos equipados con bambi bucket contra las llamas.

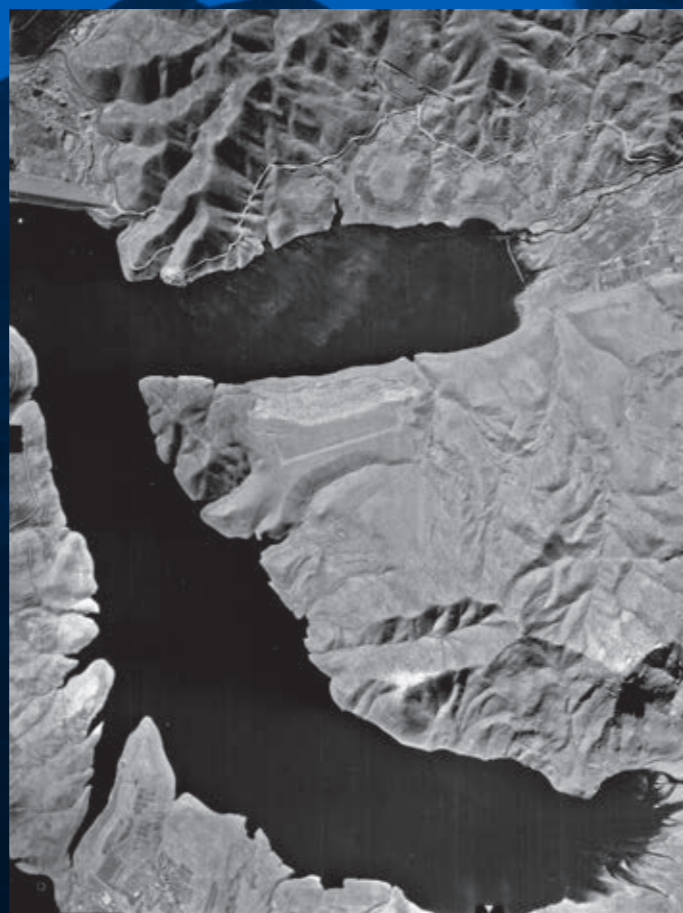


Traslado de brigadistas de Conaf.

prioritaria para ser estudiada pues los resultados indican que el cambio climático y la variabilidad del clima a nivel global, dependen de la dinámica climática Antártica. El Panel Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) la han señalado como una de las áreas de la Tierra con mayor aumento de la temperatura durante la última mitad del siglo XX, con un incremento del orden de 2.5°C, superando los registros a nivel global, con consecuencias tales como colapsos en las plataformas de hielo, disminución del hielo marino y retrocesos de los glaciares, entre otras.

El sostenido aumento de su temperatura media alcanzó su máximo el año 2000, cuando registró los valores más elevados medidos en la zona. Consciente de aquello, la Fuerza Aérea de Chile se encuentra cumpliendo un plan que, enmarcado dentro de las acciones de adaptación y mitigación del cambio climático, busca prevenir y aplacar sus efectos. Una iniciativa derivada del Libro de la Defensa (2017) que definió que el cambio climático

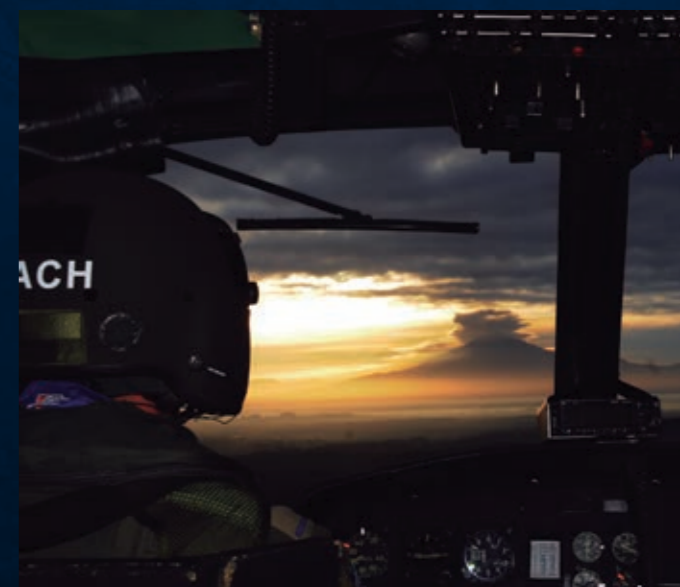
supone riesgos para la paz y seguridad internacional al amplificar las vulnerabilidades existentes producto de la escasez de recursos, la propagación de enfermedades o los desplazamientos migratorios forzados.



Imágenes satelitales muestran la disminución del nivel de aguas en embalse La Paloma.



Alerta permanente ante erupciones volcánicas.



En el Parque O'Higgins

Mil efectivos de la Fuerza Aérea de Chile en la Parada Militar 2019

43 aeronaves sobrevolaron la elipse al paso de las Escuelas Matrices y las tropas a cargo del Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago.

Próxima a cumplir 90 años, la Fuerza Aérea de Chile tuvo una impecable y sobria presentación con motivo de la Gran Parada Militar 2019, en honor a la Glorias del Ejército, ceremonia que fue encabezada por el Presidente de la República, Sebastián Piñera Echenique, el jueves 19 de septiembre, en la Elipse del Parque O'Higgins.

Con la presencia de su Comandante en Jefe, General del Aire Arturo Merino Núñez y del Alto Mando en la Tribuna

de Honor, la Institución se presentó ante las autoridades y la ciudadanía con más de mil efectivos, entre lo que se contaron 163 mujeres y el sobrevuelo de 43 aeronaves. Al paso del desfile aéreo y terrestre, la Institución puso énfasis en dar cuenta de su compromiso con el progreso del país y apoyo a la ciudadanía para lo cual utiliza todos sus recursos humanos y material aéreo, apoyando y conectando a todos nuestros compatriotas por medios de los caminos del aire y el dominio aeroespacial.

Acompañaron el marcial paso de las compañías de Cadetes de la Escuela de Aviación, sobrevolando la elipse del Parque O'Higgins, la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" al mando de su líder, el Capitán de Bandada (A) Francisco González y una formación de aeronaves de instrucción básica T-35 "Pillán", al mando del Comandante de Grupo (A) Jaime Fernández.



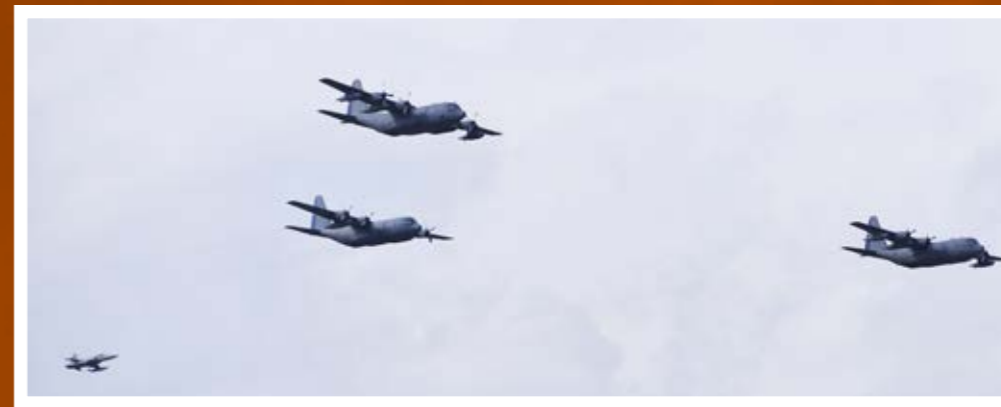
Al son de la marcha "Gloria a los Héroes", interpretada por las Bandas de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", abrió la presentación institucional el plantel formador de Oficiales de la Fuerza Aérea, al mando de su Director, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot.



Posteriormente, inició su presentación el Escalón Fuerza Aérea de Chile, con la marcha "Viejos Camaradas", interpretada por las Bandas de Guerra e Instrumental de la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas".



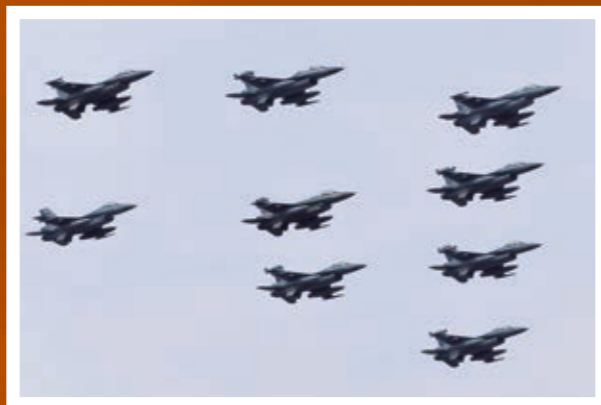
Después se presentó el Sub Escalón Escuela de Especialidades, cuyas compañías integradas por Alumnos, desfilaron al mando de su Director, Coronel de Aviación (DA) Antonio Cortés.



Durante el paso del plantel formador del Personal del Cuadro Permanente surcaron los cielos de la elipse una bandada de aviones C - 130 Hércules de transporte aéreo estratégico, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 10, dependiente de la IIª Brigada Aérea, escoltados por aeronaves de combate F-5 Tigre III de dotación del Grupo de Aviación N° 12 de la IVª Brigada Aérea de Punta Arenas.



A continuación, desfiló frente a la Tribuna Presidencial el Sub Escalón Unidades, compuesto por un Batallón de Personal de las Guarniciones Aéreas de El Bosque, Cerrillos y Pudahuel, al mando del Director de la Escuela de Perfeccionamiento de Suboficiales, Coronel de Aviación (I) Nelson Bravo.



En ese instante sobrevoló la elipse una escuadrilla de aeronaves de combate F-16 de dotación de la Iª y Vª Brigada Aérea, asentadas en las ciudades de Iquique y Antofagasta, respectivamente, al mando del Comandante del Sub Escalón Aéreo, Comandante de Grupo (A) Alan Cárcamo.



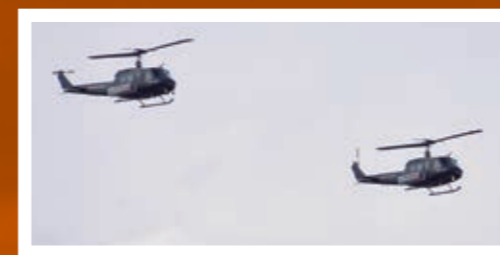
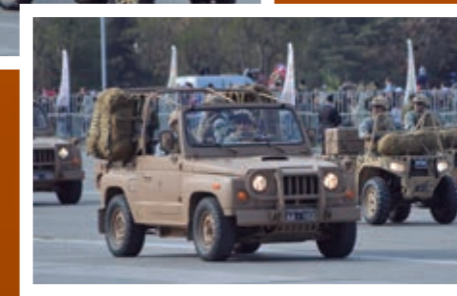
Luego inició su presentación el Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales "Escuela Táctica" Quintero, al mando del Coronel de Aviación (DA) Roberto Mancinelli.



Posteriormente, se presentó la sección del Sistema de Red Auto y Aerotransportada Táctica que permite desplegar enlaces de voz, data e imágenes de tiempo real, en apoyo a la gestión de mando.

También lo hizo la Escuadrilla de Reacción Sanitaria Aeromóvil (ERSAM) que ha participado en apoyo a la comunidad en catástrofes naturales.

El cierre del Escalón Terrestre estuvo a cargo de un pelotón de Infantería de Aviación Motorizada, que cumplen misiones de exploración, reconocimiento y apoyo logístico para las Unidades de la zona norte del país.



Cerrando la presentación del Sub Escalón Aéreo lo hicieron, helicópteros UH-1H del Grupo de Aviación N° 9, en configuración de combate de incendios forestales.



El Escalón Aéreo y Terrestre de la FACH pasó al mando del Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) Jean Desgroux Ycaza, seguido de su Cuartel General y los Estandartes de Combate de las diferentes Unidades de la Institución, que rindieron honores a las autoridades presentes.

Registro Inédito

90 años de la primera y masiva formación aérea en una Parada Militar

Sesenta aviones despegaron desde la Escuela de Aeronáutica Militar -en la actual Base Aérea El Bosque- para mostrar los avances de la aviación militar chilena de la época.

Al mando del entonces Comandante Arturo Merino Benítez, el 19 de septiembre de 1929, formaron cuatro escuadrillas que sobrevolaron la capital en un despliegue jamás visto hasta entonces.

Los pilotos mostraron su maestría y entrenamiento para mantener las distancias entre los aviones, cuyas velocidades y características diferían de acuerdo con la potencia de los motores. Así por ejemplo, los pequeños Gipsy Moth esperaban el último momento volando hacia el grueso de la bandada, para incorporarse en viraje de ciento ochenta grados.

El 19 de septiembre de 1929 se desarrolló la primera gran formación aérea con ocasión de la Parada Militar, en el entonces llamado Parque Cousiño, hoy Parque O'Higgins. Al mando del entonces Director de Aviación Comandante Arturo Merino Benítez, sesenta aviones despegaron desde la Base Aérea El Bosque para la mayor demostración de los avances que ya tenía la aviación militar chilena. La patrulla de dirección lo hizo en aviones Falcon, seguida de tres escuadrillas al mando, respectivamente, del Mayor Armando Castro, el Capitán Alfredo Fuentes y el Comandante Diego Aracena, con aviones Falcon, Vickers Vixen, Fairchild, Gipsy Moth, Junkers, Avro y Bristol "Lucifer" que sobrevolaron el centro de Santiago.



Previo al desfile, los Curtiss Falcon que encabezaron la formación aérea.

Un relato vívido de ese acontecimiento fue escrito por el Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez, (Q.E.P.D.) autor de la Historia Aeronáutica de Chile, quien a sus condiciones de piloto sumó su vocación por dejar testimonio de los hitos brillantes protagonizados por los insignes aviadores que dieron vida a la Aviación chilena. A continuación un extracto de este registro de indudable valor Institucional, publicado hace 40 años.

"El 11 de septiembre de 1929 fue el día de mayor actividad habida hasta entonces en la Base Aérea El Bosque. Desde tempranas horas de la tarde el Comandante Arturo Merino Benítez se constituyó en la Escuela de Aeronáutica para esperar a los grupos de provincias y algunas escuadrillas que el día anterior evacuaron el lugar, volando hasta Ovalle.

Con esta medida el Director de Aviación quiso someter al mayor número de efectivos aéreos al ejercicio de llegar a Santiago, con breves intervalos, obedeciendo a un novedoso plan de concentración masiva por el aire que por primera vez se ensayaba en Chile.

Con puntualidad cronométrica las agrupaciones comenzaron a hacer su aparición y luego de tocar tierra se dirigieron a los lugares de estacionamiento previamente fijados, alrededor del aeródromo.

Sólo el Grupo 3 tuvo dificultades para arribar a la hora fijada pues a causa del mal clima los Vickers Vixen debieron dispersarse, uno de los cuales tuvo que descender en Quilpué.

Al finalizar la tarde el Director de Aviación pasó revista a sesenta aviones con sus tripulaciones y mecánicos de mantenimiento ordenando formar tres escuadrillas. La primera, al mando del mayor Armando Castro, integrada por una bandada de nueve Falcon; otra de tres Vickers Vixen, tres Wibault y tres Falcon; y una tercera de tres Fairchild FC.2 y seis Gipsy Moth.

La segunda, dirigida por el capitán Alfredo Fuentes quedó compuesta por los trimotores Junkers R-42 de la Escuadrilla de Bombardeo.

Finalmente, la tercera Escuadrilla fue organizada con los aviones Vickers Vixen, Wibault, Avro, Bristol "Lucifer" y Gipsy, de la Escuela de Aeronáutica, al mando de su director, Comandante Diego Aracena Aguilar.

Durante cuatro días las agrupaciones desarrollaron una intensa práctica de formación, a cargo de los jefes nombrados, sin que se registraran accidentes ni otros problemas que no fueran el exhaustivo trabajo de los mecánicos cargando y recargando los estanques de combustible con modestas bombas de mano.

También en el aire, los pilotos tuvieron que afrontar situaciones difíciles, tratando de mantener las distancias entre los aviones, cuyas velocidades y características de vuelo diferían de acuerdo con la potencia de los motores. Así por ejemplo, los pequeños Gipsy Moth no tenían otra alternativa que esperar el último momento – volando en contra – para incorporarse al grueso de la formación, en viraje de ciento ochenta grados.

A fin de llegar a tiempo a los puntos de reunión en el aire, sobre el río Maipo o Puente Alto, los despegues desde El Bosque se efectuaban por bandadas de nueve aviones que ocupaban todo el ancho del aeródromo, con grave peligro de colisión cuando el viento ronzaba los aparatos.

Otro tanto ocurría con los aterrizajes en que algunos pilotos ubicados en los últimos lugares, sobrepasaban al avión líder, en su carrera hasta el fondo de la cancha, haciendo toda clase de milagros para evitar choques.

Las Escuadrillas practicaron ejercicios, aisladamente, hasta el 16 de septiembre, fecha en que el Comandante Merino tomó el mando de todas ellas e inició la última fase de entrenamiento, consistente en dos pasadas diarias de los sesenta aviones sobre Santiago.

El desfile espectacular de la formación masiva de la aviación sobre el Parque Cousiño, el 19 de septiembre de 1929, superó las expectativas del propio Jefe del Servicio Aéreo, por la correcta alineación, distancias y alturas de vuelo que observaron las tres escuadrillas. Al día siguiente, el Presidente de la República con el Ministro de Guerra, General Blanche, concurrió a la Base Aérea El Bosque para revistar las unidades concentradas y conocer directamente los adelantos logrados por la más joven de las ramas del Ejército.



AVRO 504



GIPSY MOTH



JUNKERS R-42



VICKERS VIXEN



WIBAULT



BRISTOL LUCIFER



CURTISS FALCON



FAIRCHILD FC-2

Los Junkers R-42 en vuelo hacia el Parque.

A raíz de esta visita, el General Blanche hizo pública una nota de reconocimiento, en nombre del primer mandatario, que en parte decía: "Tanto la pericia, entusiasmo y disciplina del personal como el estado y conservación del material demuestran un esfuerzo digno de aplauso que el Gobierno cumple el deber de exteriorizar, dejando constancia de la eficaz actuación del Director de Aviación a quien está encomendada esta importante rama de la Defensa Nacional".

Al transmitir esta felicitación a sus subalternos, el Comandante Merino se hizo un deber reconocer muy especialmente la labor eficaz y abnegada de la Maestranza y Parque Central de Aviación, en el alistamiento del numeroso material cuya reparación debió atender y cuya entrega oportuna permitió a la aviación militar presentarse en la forma conocida.

Concluye el historiador: "Con esta brillante presentación en el Parque Cousiño y, en general, ante los habitantes de Santiago y de los alrededores, la Aviación Militar logró por primera vez demostrar públicamente la calidad del material que poseía y el alto nivel de perfeccionamiento alcanzado por sus aviadores. El Comandante Merino vivió en esos días los momentos más gratos de su vida profesional, al comprobar el reconocimiento de todos los sectores por su obra que trascendió más allá de las fronteras, con el comentario difundido en Norteamérica y Europa: La Aviación chilena, primera en Sudamérica".



En circuito previo a la formación.

Una anterior presentación se había registrado en 1913, cuando la aviación militar presentó sus aviones remolcados en carruajes, en tanto que cinco monoplanos Bleriot sobrevolaron el parque al mando del Capitán Manuel Ávalos Prado y los tenientes Francisco Mery, Armando Urzúa y Arturo Urrutia.



De pie: Subteniente Alfonso Moreira, Teniente Manuel Hurtado, Teniente Ismael Sarasúa, Capitán Juan de Solminihac, Subteniente Juan Rodríguez, Teniente Alberto Bisquertt, Capitán Arturo Herrera, Capitán Rafael Sáenz, Capitán Óscar Herreros, Teniente Felipe Latorre, Teniente Manuel Barría, Teniente Guillermo Rodríguez, Comandante Diego Arcena. Sentados: Subteniente Alberto Latorre, Teniente Enrique Núñez, Subteniente Víctor Pérez, Subteniente Fernando Pardo, Subteniente Luis Donoso, Subteniente Washington Silva, Teniente Carlos Adolfo Abel, Subteniente Osvaldo Cordero, Subteniente Carlos Collao, Teniente Darío Callejas, Teniente Fernando Ortega, Teniente Eduardo Muñoz Cortés-Monroy, Teniente Félix Olmedo.

GRAN FORMACIÓN AÉREA SOBRE EL PARQUE COUSIÑO EL 19 - IX - 1929



1918-1919

Misiones inglesas en Chile

Los ex pilotos de la RAF Mayor Víctor Huston, Mayor Frank Scott y el Ingeniero Ricardo Seabrook asesoraron a la aviación militar chilena conforme a los adelantos y experiencias surgidas de la Primera Guerra Mundial.

La Primera Guerra Mundial, entre junio de 1914 y noviembre de 1918 puso en crisis la asistencia de aviones para el desarrollo de la aviación militar chilena, creada a partir de los esfuerzos desplegados en la actual Base Aérea El Bosque y que permitió al Capitán Manuel Ávalos Prado realizar el primer vuelo militar, el 7 de marzo de 1913, asistido por los mecánicos Miguel Cabezas y Pedro Donoso.

Una vez terminada la gran Guerra, se contrató en Inglaterra al capitán Víctor Huston, para reorganizar los servicios

de aviación conforme a los adelantos y a las experiencias obtenidas de esa Primera Guerra Mundial para darle un énfasis militar y no solo de exhibiciones deportivas o civiles. El arma aérea permitió vuelos de reconocimiento, apoyo a las tropas, bombardeos y enfrentamientos en el aire.

El Capitán Huston contaba con 28 años cuando llegó a Chile en el mes de octubre de 1918. En su patria pertenecía a la Royal Flying Corps y había tenido una brillante actuación en la guerra durante la cual logró derribar a 12 aparatos enemigos, siendo a su vez vencido tres veces, en una



Huston junto a sus discípulos Tenientes Armando Cortínez y Dagoberto Godoy.

oportunidad por el as de la Luftwaffe, el barón Manfred von Richthofen, el legendario barón rojo de la aviación alemana. Tras la Primera Guerra, en premio a su brillante carrera, Huston recibió la condecoración Military Cross, concedida por Gran Bretaña, en raras ocasiones.

Al llegar a Chile, el Capitán Huston fue asimilado al grado de Mayor y se nombró como su ayudante al Ingeniero de Marina Fernando Solano, estudioso oficial que en su permanencia en Inglaterra obtuvo el título de constructor de aeroplanos en el Instituto Politécnico de Londres. Solano cumplió una gran labor pues el Mayor Huston no hablaba castellano. Huston había comenzado sus actividades en Chile en el mes de noviembre procediendo a dirigir el armado de los 12 monoplanos Bristol llegados a Chile asesorado por los mecánicos ingleses Arthur Oakes y William Preston.

El 19 de noviembre efectuó su primer vuelo en Chile en uno de los Bristol, causando la admiración de jefes, pilotos y mecánicos y personal de la Escuela Aeronáutica de El Bosque.

El "spin", "roll", "deslizamiento" y el "looping" fueron ejecutados por Huston con absoluto dominio, entusiasmando a los pilotos chilenos. Uno de esos Bristol fue el que usó Dagoberto Godoy para el cruce de Los Andes. Los pioneros de la Aviación chilena, capitán Diego Aracena, que llegó a ser Comandante en Jefe; el Sargento José Ojeda, que batió el record de altura, y decenas de futuros grandes pilotos, en sucesión casi diaria usaron el moderno material Bristol ante la satisfacción de Huston quien reconoció en los aviadores chilenos el temple de una raza predispuesta a la aviación.

El 21 de diciembre de 1918 tras el éxito logrado por el Teniente Godoy, uno de sus principales discípulos, Huston fue nombrado consultor técnico de la aviación militar con lo cual quedó ampliada su labor de instructor, entrando de llenos a participar en la reorganización de los cuadros de la aviación. Huston también era partidario de fusionar los servicios de la Armada y el Ejército, lo que se cumplió una década después a instancias del visionario Comodoro Arturo Merino Benítez.

La Misión Scott

El obsequio de 50 aviones por parte de Gran Bretaña a Chile y la presencia en el país del mayor Víctor Huston fueron determinantes para la misión presidida por el Mayor Frank Scott, ex instructor de la Escuela de aviación de Gosport, de Inglaterra.

El mayor Scott realizó en varios países sudamericanos



Sentados, en ambos extremos, Huston y Diego Aracena.

variadas exhibiciones en aviones Avro con motor Le Rhone de 110 HP y a fines de 1919 vino a Chile. Era conocido por su gran experiencia de guerra y espíritu organizador, por lo que fue contratado por el estado chileno y regresó el 12 de octubre de 1920 a bordo del vapor Santa Teresa, trayendo cuatro aviones Avro de doble comando, con la misión de dar instrucción a 72 oficiales. Trajo como instructores al mayor Charles Pickthorn y al capitán Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea.

También llegaron al país los especialistas en mecánica Ricardo Seabrook, Langley Backshall, Arthur Hammonn y Robert Penneger, responsables de crear en Chile la Maestranza de Aviación en la Base El Bosque, de la que surgieron los primeros mecánicos chilenos de gran importancia y antecesores de la actual Escuela de Especialidades. Seabrook dispuso que cada mecánico acompañara al piloto para hacer frente a las emergencias. La instrucción aérea abarcó el pilotaje en aviones Avro hasta estar en condiciones de rendir las pruebas correspondientes al certificado "Y", vigente en la Real

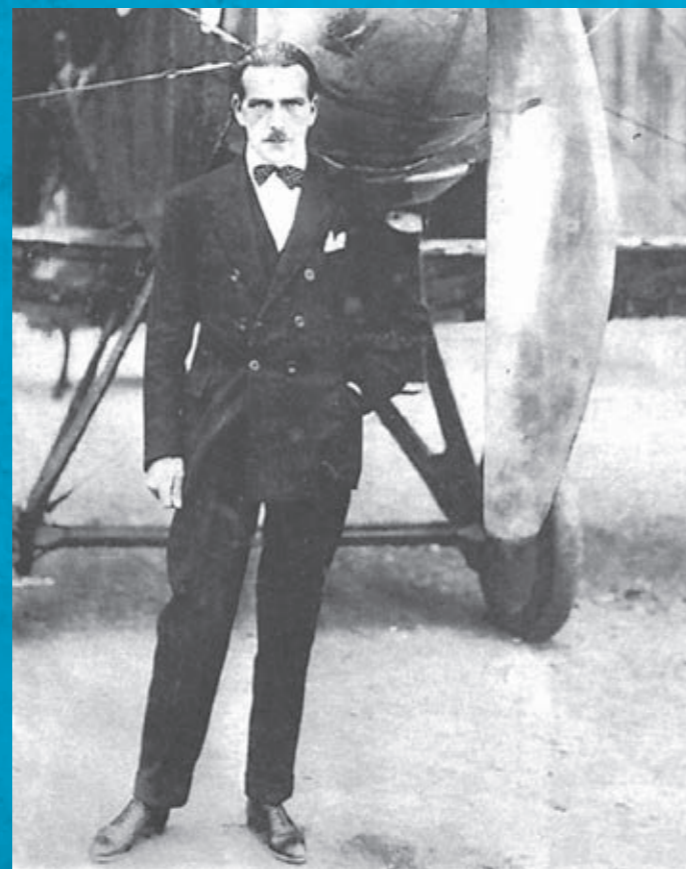


Scott y el General Luis Contreras.

primer vuelo militar en 1913, tras armar el primer monoplano Bleriot bautizado con el nombre de la Patria: Chile.

Luego en 1922 el Ingeniero inglés Seabrook, que fue miembro de la Misión Scott acompañó al Capitán Aracena en su raid de siete días a Brasil cruzando tres países, con el cruce de la cordillera que les congeló las extremidades. También, el 16 de febrero de 1924, estuvo en el raid de siete aviones militares comandado por Capitán Alfredo Castro que emprendieron un raid de ida y regreso a Arica-Tacna, que duró 27 días y que concitó el asombro y múltiples festejos en las ciudades nortinas. Tres de éstos capotaron en el desierto.

La travesía se logró “gracias al gesto heroico y el esfuerzo sobrehumano de una bandada de aviadores” como escribió el editorial del diario La Nación de la época, refiriéndose a las precarias máquinas y los percances, afortunadamente sin consecuencias fatales, de tres de la aeronaves que no alcanzaron a completar la hazaña. Los aviones aterrizaron en La Serena, Copiapó, Baquedano, Iquique, Arica y Tacna, terminales de cada etapa del raid, además de algunas canchas de emergencia como Cabildo, Illapel, Ovalle, Coquimbo y Vallenar.



Ingeniero Seabrook.

Fuerza Aérea Británica.

Los requisitos comprendieron:

1. Tres virajes escarpados y continuos, a derecha e izquierda, con y sin motor,
 2. Aterrizaje con velocidad mínima, cola abajo, con consistencia.
 3. Deslizamiento del ala, a derecha e izquierda y aterrizaje por medio de deslizada.
 4. Maniobras acrobáticas: “loop”, “tirabuzón” y “medio rol”.
 5. Pérdida de velocidad con y sin motor.
 6. Figuras cerradas de ocho.
 7. Virajes a mínima velocidad, a derecha e izquierda,
- Finalmente debían completar 25 horas de vuelo solo. La misión Scott también enseñó el uso de armamento en los aviones y permaneció en Chile por espacio de un año, regresando a Inglaterra en 1921.

Los Heroicos mecánicos

Un sinnúmero de ingenieros y mecánicos de aviación acompañaron a los intrépidos hombres en sus máquinas voladoras, como lo fueron Miguel Cabezas y Pedro Donoso que estuvieron junto al Capitán Manuel Avalos Prado para el

Algunos aparatos incluso aterrizaron en la pampa nortina o en terrenos de las oficinas salitreras. Las aeronaves se dividieron en dos grupos: La Bandada de la Dirección: De Havilland DH-9 “El Ferroviario”, Piloto Armando Castro, pasajero General Luis Contreras Sotomayor; Avro “España”, Piloto Teniente Carlos Montecino, pasajero Cabo Luis Abarzúa. Escuadrilla Mixta: De Havilland “Coquimbo”, Piloto Teniente Andrés Sosa, pasajero Capitán Carlos Cruz Hurtado; De Havilland “Tacna”, Piloto Teniente Oscar Herreros, pasajero ingeniero Arturo Seabrook; De Havilland “Atacama”, Piloto Teniente Marcial Arredondo, pasajero cabo Francisco González; De Havilland “Tarapacá”, piloto Teniente Francisco Lagreze, pasajero Cabo Francisco Palomo; Avro “General Körner”, Piloto Capitán Federico Barahona, pasajero Cabo Ruperto Contreras. Tras 27 días, el 14 de marzo, a las 11.30 horas, regresaron a “El Bosque” los aviones “Tacna”, “España” y “El Ferroviario”. Este último fue el fiel avión en que el Capitán Diego Aracena hizo el raid a Brasil dos años antes. Al detener los motores, la banda tocó el himno nacional que fue coreado por una multitud. Poco después del mediodía y mientras aún no cesaban los festejos aterrizó el “Coquimbo”. Los otros tres (el “General Körner”, “Tarapacá” y el “Atacama”, sucumbieron el raid. El diario “La Nación” escribió: “De tanta trascendencia como la desarrollada por los pilotos fue la labor anónima cumplida por el ingeniero Seabrook y los mecánicos Palomo, Abarzúa, Contreras y González. Sobre ellos pesó un trabajo

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

Respecto al Ingeniero Seabrook, conocido por el “gringo” y ya fallecido, el propio Diego Aracena, investido como Comodoro del Aire, al asumir como Comandante en Jefe para el periodo 1932-1938 expresó: “No puedo hablar del primer vuelo a Brasil sin recordar al hombre que cooperó con ejemplar abnegación y eficiencia en su realización, un súbdito británico que nos sirvió sin pedirnos una prebenda o algo en beneficio propio. Nos sirvió con el señorío propio de su raza”, dijo al destacar la participación de Seabrook, quien no sólo se preocupó de la parte mecánica, sino también se involucró en cuerpo y alma en esta empresa.

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



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



AVANZADO SIMULADOR DE VUELO PARA LA FUERZA AÉREA FRANCESA

Indra suministrará a la Fuerza Aérea Francesa, bajo contrato con Airbus D&S, un simulador de vuelo de última generación que ofrecerá entrenamiento de máximo nivel a los pilotos del avión de reabastecimiento en vuelo del A330 MRTT.

El contrato contempla la entrega de un simulador con certificación de nivel D, la mayor categoría posible para un simulador de este tipo, obtenida bajo normativa EASA.

Se trata de una solución que integra el entrenamiento del piloto con el del Oficial encargado de ejecutar la operación de reabastecimiento, ya sea mediante lanza o cestas, los dos métodos posibles.

Realizar esta operación de forma segura requiere la coordinación de toda la tripulación por lo que se necesita un exhaustivo entrenamiento.

El sistema reproduce todo tipo de escenarios tácticos y operaciones posibles, además de reproducir las comunicaciones con centros de control.

La cabina es una reproducción exacta de la aeronave dotada del mismo instrumental y cuenta con uno de los sistemas visuales más avanzados que existen.

(Fuente: www.abc.es)



EL NUEVO BELL 360 INVICTUS PROMETE SER EL FUTURO DEL VUELO MILITAR

Bell Textron anunció su nuevo helicóptero Bell 360 Invictus que combina tecnologías probadas bajo riesgo con procesos avanzados para ofrecer a los soldados una solución eficaz, ágil y letal dentro del campo de batalla. Se espera que la nueva aeronave seleccionada como parte del programa "Futura Aeronave de Ataque y Reconocimiento FARA".

La compañía constructora espera adjudicar contratos para el año 2020 para la construcción de prototipos esperando que su primer vuelo sea en 2023. Utiliza tecnología ya probada para poder cumplir con los requisitos de FARA, además de tener un bajo costo y un tiempo de producción menor.

Este nuevo sistema de rotor mejora el rendimiento, basado en el sistema de rotor del 525 de Bell, probado a velocidades superiores a los 200 nudos.

Lo que está realizando la compañía es utilizar todos los diseños que han sido probados agregando mejoras tecnológicas, logrando un camino de bajo riesgo por la investigación que se tiene hasta la fecha.

(Fuente: www.transponder1200.com)



A400M REALIZÓ PRIMEROS CONTACTOS EN SECO CON HELICÓPTEROS EN VUELO

Airbus informó que el avión de transporte de nueva generación A400M, logró realizar con éxito los primeros contactos en seco con un helicóptero H225M en vuelo. Estas pruebas fueron realizadas durante cuatro vuelos, donde se lograron 51 contactos en seco, previas a la entrega de combustible, logradas en Francia en condiciones diurnas, en conjunto con el centro de ensayos en vuelo de la Dirección General de Armamento (DGA) de Francia.

Los vuelos se efectuaron en diferentes alturas entre los mil y 10 mil pies y a diferentes velocidades, alcanzando algunas tan bajas como 105 nudos. Con ello se reafirman los resultados obtenidos por pruebas anteriores realizadas a principios del 2019. El próximo paso se realizará a fines de año, donde por primera vez se realizarán contactos utilizando combustible. Esta serie de pruebas tienen como finalidad la obtención de la certificación final del A400M hacia el año 2021.

(Fuente: www.vortexmag.com)



LA FLOTA DE BELL BOEING V-22 OSPREY SUPERA LAS 500.000 HORAS DE VUELO

La flota V-22 construidas por Bell Textron Inc y Boeing superó el hito de las 500 mil horas de vuelo incluyendo a los CV-22 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y los MV-22 del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos.

El V-22 Osprey es el único avión tiltrotor de producción del mundo, lo que permite a los militares llevar a cabo diversas misiones en los entornos operativos más difíciles. Recientemente la aeronave se desplegó para ayudar en los esfuerzos de socorro en las Bahamas tras el huracán Dorian.

Bell Boeing apoya la preparación para el V-22 a través de un esfuerzo integral de mantenimiento que incluye mantenimiento, capacitación, representantes de campo in situ y análisis de datos.

Se espera que el programa y modernización de la configuración común de los marines (CC-RAM), el plan de modificación para reducir la configuración de la Fuerza Aérea y las mejoras en el cableado y la estructura de la góndola aumenten la preparación de la flota del V-22.

(Fuente: www.hispaviacion.es)



NUEVO SERVICIO DE HELICÓPTEROS UBER

La empresa anunció su oferta de servicio Uber Copter, mencionando que los vuelos desde y hacia Lower Manhattan estarán disponibles para todos los usuarios de Uber.

El vuelo de aproximadamente ocho minutos tendrá un costo de entre 200 y 225 dólares por persona e incluirá transportación terrestre en cualquier parte del trayecto. Los pasajeros podrán llevar consigo una maleta pequeña y tendrán que ver un video con instrucciones de seguridad antes del despegue, similar a un vuelo en avión comercial.

Los precios de Uber son comparables con los de su competencia, incluyendo a Blade, la cual ofrece un viaje a JFK desde Manhattan por 195 dólares. Sin embargo, estos servicios no ofrecen transportar en tierra a su destino final.

Los vuelos en helicópteros de la marca Uber son operados por HeliFlite Shares, una empresa de transporte con licencia en Nueva Jersey.

Por ahora, los viajes de Uber que llevan a los pasajeros al helipuerto en Manhattan sólo están disponibles desde la punta sur de la isla para prevenir que los usuarios se queden atorados en el tráfico y para reducir el tiempo de viaje.

(Fuente: www.cnnspanol.cnn.com)



LONDRES-HEATHROW ES EL AEROPUERTO MÁS CONECTADO DEL MUNDO

Por tercer año consecutivo, el Aeropuerto Internacional Heathrow (LHR) en Londres es el centro aéreo más conectado del mundo.

Un estudio realizado por la consultora británica OAG, denominado Megahubs Index 2019, clasificó el número de conexiones internacionales posibles en las 50 principales terminales mundiales. En la lista, quince aeropuertos de los Estados Unidos se encuentran entre los 50 megahubs mundiales, pero sólo Chicago O'Hare se ubicó entre los cinco primeros megahubs (tercer puesto).

En relación con los otros aeropuertos, OAG destaca la cooperación entre las terminales y las aerolíneas para potencializar sus operaciones. Así, Atlanta se ubicó en octavo lugar gracias a su colaboración con Delta Airlines; Dallas/Fort Worth en el decimonoveno y Miami en el vigésimo (ambos aeropuertos tienen a American Airlines como su aerolínea principal) y Houston en la posición 21 (United Airlines).

(Fuente: www.aviaciondia.com)



COMENZÓ A OPERAR NUEVO AEROPUERTO DE PEKÍN

La construcción del nuevo aeropuerto de Pekín-Daxing comenzó el año 2015 y el primer vuelo en utilizar la instalación fue el de un Airbus A380, de la aerolínea China Southern, que cubrió la ruta Pekín-Cantón (sureste del país).

Con cinco pisos y una superficie de 103 kilómetros cuadrados, el aeropuerto de Daxing -situado 45 kilómetros al sur de la capital- es también el primero en incorporar dos plantas dedicadas exclusivamente a la llegada de pasajeros -una para vuelos nacionales y otra para internacionales-, así como otras dos a las salidas.

Entre las aerolíneas extranjeras que operarán desde Daxing se encuentran AeroMéxico, Aerolíneas Argentinas, Air Europa, Air France, Alitalia, Aeroflot y KLM, así como los vuelos directos a Londres de British Airways, además de grandes compañías aéreas chinas como China Eastern y China Southern.

(Fuente: www.abc.es)



LA NASA RECIBE SU PRIMER PROTOTIPO O AVIÓN "X", TOTALMENTE ELÉCTRICO

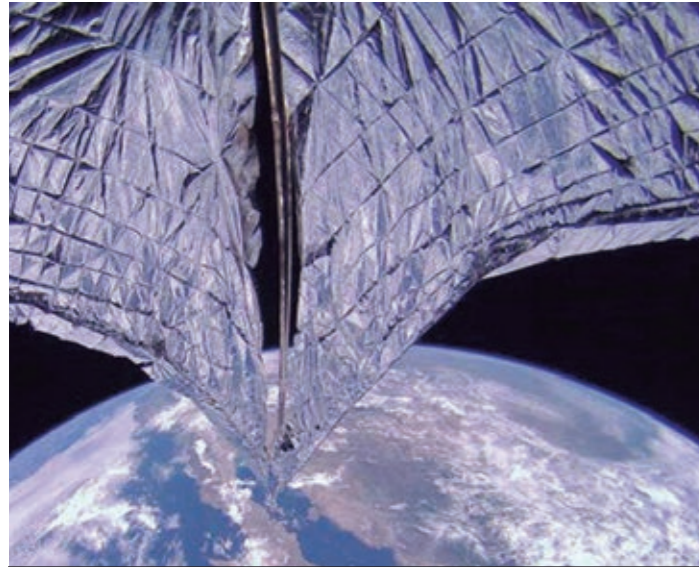
Conocido como X-57 Maxwell Mod II, es el primer avión experimental totalmente eléctrico de la agencia y el primer avión X.

Fue entregado por su contratista principal Empirical Systems Aerospace (ESAero) en el Centro de Investigación de Vuelo Armstrong en la Base Aérea "Edwards", California, y pretende establecer los estándares de la industria para el creciente mercado de aviones eléctricos.

Viene en la primera de tres configuraciones como un avión totalmente eléctrico, conocido como Modification II, o Mod II, y está diseñado para reemplazar los motores de combustión tradicionales en un avión ligero Tecnam P2006T italiano de línea base, con motores eléctricos.

Su sistema de propulsión pesa aproximadamente 1.360 kilogramos, incluyendo sus 390 kilogramos de baterías de iones de litio. El avión puede alcanzar una velocidad de crucero de 276 kilómetros por hora a 8 mil pies.

(Fuente: www.hispaviacion.es)



PRIMERA NAVE PROPULSADA SÓLO POR LUZ SOLAR

La Sociedad Planetaria (The Planetary Society) anunció que su pequeña nave LightSail 2 se convirtió en el primer aparato en elevar su órbita alrededor de la Tierra usando solo la luz solar. El aparato orbita la Tierra desde el 25 de junio y durante julio desplegó sus velas por primera vez. Desde entonces, la nave espacial elevó su órbita en 1,7 kilómetros, siendo propulsada únicamente por los fotones procedentes del Sol que rebotan en la superficie reflectante de la vela. Según informó el gerente del proyecto, Dave Spencer, la sonda está siendo controlada de forma autónoma por un algoritmo integrado. Al girar la nave espacial 90 grados cada 50 minutos, este 'software' puede alterar la orientación de la sonda, de modo que obtenga suficiente energía del Sol sin importar dónde se encuentre.

(Fuente: <https://actualidad.rt.com>)



NUEVO PUERTO OFRECERÁ LANZAMIENTOS ESPACIALES DESDE EL MAR

El conglomerado espacial estatal China Aerospace Science and Technology Corp está trabajando con la provincia costera oriental de Shandong para comenzar la construcción de un puerto para lanzamientos espaciales en el mar antes de finales de este año. Durante una reciente visita del vicegobernador de Shandong, Ling Wen, a la sede de la compañía, la Academia de Tecnología de Vehículos de Lanzamiento de China y el gobierno de la ciudad de Yantai firmaron un acuerdo marco de cooperación estratégica. El Grupo Internacional de Contenedores Marinos de China, con sede en Shenzhen, construirá conjuntamente un puerto espacial costero oriental en Haiyang, una ciudad administrada por Yantai. La medida tiene como objetivo apoyar futuros lanzamientos en el mar e impulsar el desarrollo de negocios relacionados con el espacio en Shandong.

(Fuente: <http://spanish.peopledaily.com.cn>)



¿UN NUEVO SISTEMA SOLAR?

Un equipo internacional de astrónomos liderado por científicos españoles descubrió un nuevo sistema solar cercano con tres planetas. Los cuerpos orbitan en torno a una estrella enana roja (en la fotografía), más tenue y débil que el Sol, que está a 31 años luz. Uno de ellos podría albergar agua líquida y por tanto, vida. El astrofísico cordobés que lidera el equipo de 70 astrónomos de siete países que hizo el hallazgo, Rafael Luque, explicó que "cada enana roja en las cercanías de nuestro sistema solar tiene al menos dos planetas, así que descubrir estos mundos depende de que nuestra tecnología esté a la altura". Desde que en el año 2016 se descubrió un planeta similar al terrestre en Próxima, la enana roja más cercana a la Tierra, a solo 4,5 años luz, la detección de nuevos conjuntos planetarios cercanos se ha disparado hasta los 100 que se conocen actualmente.

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



NASA LANZA AL ESPACIO UN RELOJ ATÓMICO

La compañía SpaceX lanzó al espacio, desde Florida (EE.UU.), el Falcon Heavy, su mayor cohete, con 24 satélites a bordo pertenecientes al Pentágono, la NASA y otros clientes públicos y privados. Entre ellos uno de la agencia espacial estadounidense que lleva a bordo un reloj atómico, instrumento extremadamente preciso que puede cambiar la forma en la que las naves espaciales navegan por el espacio e incluso cómo se enviarán astronautas a Marte. Construido por el Laboratorio de Propulsión a Chorro (JPL) en Pasadena, California, el Reloj Espacial del Espacio Profundo (Deep Space Atomic Clock) tiene el tamaño de una tostadora. Instalado en el satélite Orbital Test Bed, permanecerá en órbita terrestre baja durante un año, con el objetivo de estar listo para futuras misiones a otros mundos. En resumen, se trata de una importante actualización de los relojes atómicos satelitales convencionales que, por ejemplo, permiten que tengamos GPS en nuestros teléfonos inteligentes. Para determinar la distancia de una nave espacial a la Tierra, los navegadores envían una señal a la nave espacial, que luego la devuelve a Tierra.

(Fuente: www.hispaviacion.es)



CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE LA FACH

<https://www.ceeaa.cl>

En su página web, este organismo especializado de estudio de la Institución difunde, a través de anuarios, boletines, artículos y presentaciones, conocimiento en materias estratégicas, especialmente aquellas que tengan relación con el poder aéreo, en conjunto con los temas aeronáuticos, espaciales y de tecnología e innovación, contribuyendo de esta manera a la comprensión de las capacidades que ofrece el ambiente aéreo, náutico y aeroespacial.

ESCUELA TÉCNICA AERONÁUTICA

<https://www.escuelaaeronautica.gob.cl/>

Portal virtual que informa, entre otras cosas, la Misión, Visión y Organigrama de esta escuela cuyo propósito es formar, perfeccionar y capacitar a profesionales, técnicos y especialistas, en el ámbito aeronáutico requeridos por la Institución, otorgando los títulos, diplomas u otros certificados que correspondan. En este sentido, también es posible acceder a las carreras, métodos de admisión, testimonios de sus estudiantes y normativa que la rige.



JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

<http://www.jac.gob.cl/>

Plataforma virtual de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), autoridad aeronáutica que tiene por misión ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, gestionando políticas públicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte aéreo comercial nacional e internacional. Su finalidad es que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios de este modo de transporte.



Hace 70 años...



El capitán Reinaldo Martin Müller (a la izquierda) fue el velocista más sobresaliente de la FACH desde su época de Cadete de la Escuela de Aviación en la década del '40, rompiendo varios récords nacionales y extranjeros. En 1949 el destacado atleta ganó el torneo Ministro de Educación y diez años más tarde falleció en un accidente aéreo. Oriundo de Osorno, cada año la ciudad organiza una carrera o maratón en su honor. Además, el estadio de la Base Aérea El Bosque tiene su nombre.

Hace 95 años...

A bordo de un De Havilland DH-9 pilotado por el Teniente Oscar Herreros Walker, el 28 de septiembre de 1924 el Teniente de Ejército Francisco Lagreze Pérez se lanzó desde 800 metros de altura convirtiéndose así en el primer paracaidista nacional en realizar un salto de este tipo en Chile.



Hace 15 años...

En julio del 2004 los integrantes de la primera dotación conjunta de Helicópteros llegaron a Haití y se sumaron a las Fuerzas convocadas por la Misión MINUSTAH de Naciones Unidas (ONU), para restablecer el orden y la paz social en el país caribeño.



Hace 20 años...

El 10 de septiembre de 1999, la FACH estableció la Escuadrilla de Búsqueda y Salvamento Aéreo en el aeropuerto Mataverí. Dependiente de la IIª Brigada Aérea, la Unidad también desempeña actividades de apoyo a la comunidad isleña.





Aeropuerto ecológico

El aeropuerto internacional de San Francisco (California, EE.UU.) anunció que, en cumplimiento de una normativa municipal, prohibirá la venta de agua en botellas de plástico en sus instalaciones, convirtiéndose en el primero de Estados Unidos en hacer algo así. (Fuente: www.elmercurio.com)



Control de seguridad

United Airlines Holdings Inc. anunció que está adquiriendo una participación accionaria en Clear, una compañía de tecnología que utiliza las huellas digitales y el escáner de iris para verificar la identidad de un viajero en los controles de seguridad. (Fuente: www.elmercurio.com)



Aeropuertos de altura

Hay aeropuertos donde no hace falta despegar para sentirse suspendido en el aire. Es el caso del aeródromo Daochen Yading, en China. Y es que su campo está situado a 4.410 metros de altitud, coronándose como el aeropuerto a mayor altitud del mundo. En el lado contrario, el aeropuerto de Amsterdam-Schiphol (Holanda) está ubicado tres metros por debajo del nivel del mar.

(Fuente: www.plusultra.com)

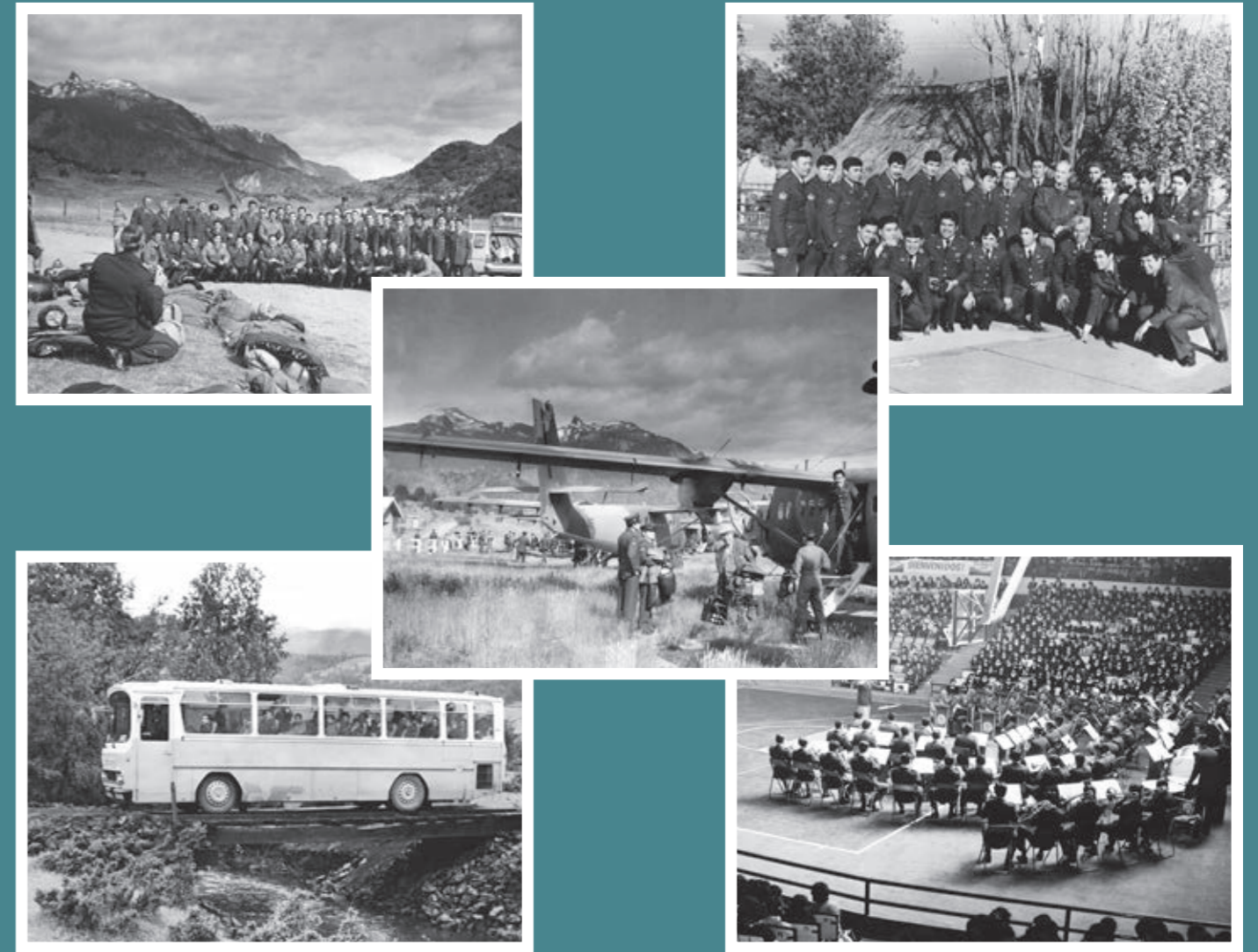


Silla del medio

Un nuevo diseño puede hacer que la gente quiera el asiento intermedio, o al menos, hacer que la experiencia de volar sea más cómoda. El diseño S1 de la firma emprendedora startup con sede en Colorado, Molon Labe Seating, presenta tres asientos económicos en un diseño escalonado, colocando el asiento del medio ligeramente detrás del asiento del pasillo y de la ventana, y a una altura ligeramente más baja. (Fuente: www.cnnchile.com)

Conciertos de **Extensión** en el **Sur**

Esta galería fotográfica muestra los inicios de los conciertos de extensión de la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea, llegando en distintos medios incluso a la localidad fronteriza de Futaleufú. En las fotos de los años 80 aparecen los primeros músicos y el director Arthur Max Rosin (1979-1983).





FIDAE



FIDAE ES UNA DE LAS PRINCIPALES MUESTRAS A NIVEL INTERNACIONAL
Y ESTO NO HUBIESE SIDO POSIBLE SIN TU APOYO DURANTE ESTOS 40 AÑOS.
FIDAE 2020, OPORTUNIDADES SIN LÍMITES

31 MARZO - 5 ABRIL, 2020 - AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ - SANTIAGO CHILE

WWW.FIDAE.CL



APOYADA POR EL GOBIERNO DE CHILE



ORGANIZADA POR LA FUERZA AÉREA DE CHILE

