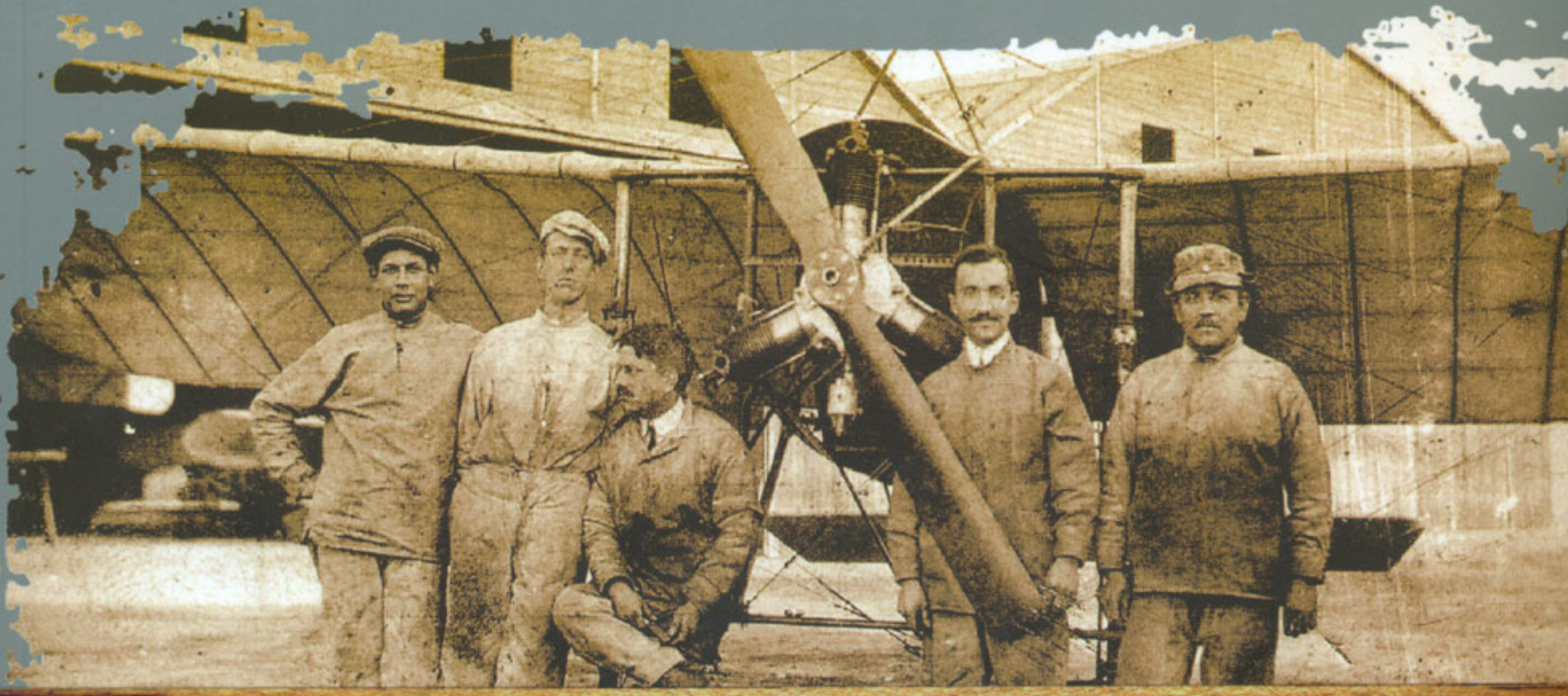


CÓNDORES
con Alma de Acero

CÓNDORES
Con Alma de Acero

Escuela de Especialidades
"Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas"
Cronología de una historia

Director de la Escuela de Especialidades
Coronel de Aviación (A)
Juan Soto Palomino

Edición General:
Suboficial
Juan Pérez Arriagada
Patricia Castillo Escobar
Relacionadora Pública

Texto:
Suboficial
Juan Pérez Arriagada

Investigación:
Patricia Castillo Escobar
Relacionadora Pública

Corrección de Prueba y Estilo:
Lilian Stiven Valdebenito
Asesor Docente E.P.S.

Diseño y Diagramación:
Hernán Fuentes Pavez
CIEM Ltda.

Auspiciador:
Cooperativa de Ahorro y Crédito "Unión Aérea Ltda."
CAPUAL

Registro de Propiedad Intelectual
Inscripción Nº: 179417

Impresión:
Grafhika Copy Center Ltda.

Índice

SALUDO DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE		7
PREFACIO		8
CAPITULO I	LOS PRIMEROS MECÁNICOS DE AVIACIÓN	11
CAPITULO II	ALBORES DE LA AVIACIÓN MILITAR	19
CAPÍTULO III	PRIMEROS EJERCICIOS EN TERRENO	27
CAPÍTULO IV	UN NUEVO MANDO	37
CAPÍTULO V	NUEVAS GENERACIONES DE MECÁNICOS	43
CAPÍTULO VI	LA FUERZA AÉREA DE CHILE DESPLIEGA SUS ALAS	59
CAPÍTULO VII	GÉNESIS DE LA ESCUELA DE MECÁNICOS DE AVIACIÓN	67
CAPÍTULO VIII	DESPEGUE DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES	75
CAPÍTULO IX	PRIMEROS REQUERIMIENTOS PARA LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES	89
CAPÍTULO X	UNA SAVIA JOVEN	99
CAPÍTULO XI	ACONTECIMIENTOS CRONOLÓGICOS MÁS RELEVANTES	117
CAPÍTULO XII	AVENTURAS DE JUVENTUD	145
EPÍLOGO		155
ANEXOS		157
	DIRECTORES	159
	BRIGADIERES MAYORES	160
	PROMOCIONES	161
	DECANOS	162
	MÁRTIRES	164
	ANEXO PROPUESTA N°2	166
COLABORADORES / AGRADECIMIENTOS		168
BIBLIOGRAFÍA		169

FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE

SALUDO DEL SR. COMANDANTE EN JEFE

El progreso de la aviación en menos de un siglo ha excedido ampliamente el ritmo del cambio en otras actividades del quehacer humano. Para concretar su milenario sueño de volar, el Hombre tuvo que explorar caminos nunca recorridos, generar ciencias y técnicas inéditas, asimilar conceptos nuevos nunca antes manejados. Esto imprime en los aviadores una apertura mental para enfrentarse a nuevas situaciones, una inquietud permanente por las tecnologías que van emergiendo y una visión del mundo más amplia y más flexible.

Son cualidades notables por cierto, pero quienes integramos la Fuerza Aérea no debemos olvidar que seguimos también una carrera castrense, que tiene una dinámica propia y distintiva. Estas dos características, la de aviador y aquellas tan nobles que caracterizan al militar chileno, son perfectamente compatibles si se entrelazan Alas, Ciencia y Precisión con la calidad y disciplina que han distinguido desde su creación en 1939 a la Escuela de Especialidades "Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas".

Me parece de toda justicia que se publique este libro y se recuerden sus 70 años de vida, porque es de bien nacidos agradecer lo que muchos otros hicieron antes que nosotros, para que contemos hoy con esta Escuela, que es un orgullo para la Fuerza Aérea y para el país.

Felicito muy cordialmente a quienes imaginaron esta obra, a quienes la hicieron realidad en sus distintas etapas y espero que tenga la difusión y el conocimiento que merece tan loable iniciativa. ¡Buen trabajo!

RICARDO ORTEGA PERRIER
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

Prefacio

"Para viajar lejos, no hay mejor nave que un libro"

Emily Dickinson
(1830-1886) Poetisa estadounidense

Durante el presente año, la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas", celebra el Septuagésimo Aniversario desde su creación como Escuela Matriz, responsable de la formación profesional, militar y valórica del Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea. Uno de los hechos que marcan este año es el ingreso del primer grupo de mujeres como parte de las Promociones regulares del Instituto, las cuales posteriormente pasarán a integrar los diferentes escalafones y especialidades del Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Chile.

Estos 70 años de vida, constituyen un hito importante que nos ha motivado a elaborar el presente libro histórico ***"Cóndores con Alma de Acero"****, en el que dejaremos plasmados los principales rasgos de lo que ha sido el devenir de nuestro Instituto en estas siete décadas.*

Todo partió a inicios de 1900. Desde que las primeras escuelas de la aviación mundial realizan en Francia cursos para pilotos, nace la inquietud en Chile, y particularmente en el Ejército, de participar activamente en la aeronáutica que desplegaba sus alas en forma incipiente. Es así, como en 1911 son comisionados dos Oficiales del Ejército, los Tenientes Manuel Avalos Prado y Eduardo Molina Lavin, y luego dos mecánicos, Miguel Cabezas y Pedro Donoso, quienes tienen la misión de realizar un curso de aviación y obtener experiencia para iniciar, posteriormente, en Chile la Escuela de Aeronáutica Militar.

A los pocos meses, con este puñado de hombres y con la llegada de los primeros aeroplanos adquiridos por el país, comienza la preparación de nuevas tripulaciones aéreas en la Escuela de Aeronáutica Militar. Es en estos albores que el Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas, fallece en su Breguet de 80 HP. el 17 de Agosto de 1914, siendo el primer suboficial aviador mártir de la aeronáutica chilena, por cuya razón nuestra Escuela lleva su nombre.

La naciente aviación militar debía contar necesariamente con personas calificadas y entrenadas para la mantención, reparación y prestación de servicios a esta nueva maravilla del ingenio humano que era el avión, el que además, evolucionaba rápidamente. Esta realidad originó la necesidad de programar y ejecutar cursos regulares, que permitieran la formación y capacitación de los esenciales mecánicos de aeronaves.

Pasaron varios años y ya habiéndose creado en 1930 la Fuerza Aérea de Chile, producto de la fusión de los Servicios de Aviación del Ejército y de la Armada, en el año 1935 se da inicio al primer curso de formación de mecánicos, en dependencias anexas a la Maestranza Central de Aviación, lugar donde originalmente se realizaban los trabajos de armado y mantenimiento de los primeros aeroplanos.

Posteriormente y producto de la creciente complejidad para mantener, apoyar y soportar la operación del material aéreo y sus sistemas asociados, que cada vez consideraban mayor tecnología, se inicia un proyecto para crear una organización que fuera la responsable de la formación de especialistas, tomando como base los planes de estudio que utilizaba la Universidad Técnica Federico Santa María en las áreas de mecánica, electrónica, fundición, química y construcción.

Sobre esa base y con la experiencia obtenida a través de la operación y mantención de aviones durante tres décadas, por Decreto Supremo N° 666, de fecha 16 de octubre de 1939, se crea la Escuela de Especialidades, como un establecimiento de instrucción, dependiente del Estado Mayor, que tiene por objetivo la organización y control de cursos de especialidades para instruir personal de oficiales y tropa.

Desde su creación y hasta nuestros días, las generaciones de Cabos especialistas que anualmente egresan de esta Escuela Matriz, han hecho posible miles y miles de horas de vuelo, y la mantención de los sistemas de armas y de apoyo, los cuales, en su mayoría, incorporan tecnología de punta. Dicho recurso, le ha permitido a la Fuerza Aérea de Chile cumplir su misión, salvaguardando la soberanía de sus cielos, su integridad territorial y contribuyendo al desarrollo y defensa de la patria.

El vuelo a través de estas páginas, permitirá al lector remontarse al pasado de esta Escuela Matriz, conocer en forma dinámica y valorar en su justa dimensión a aquellos aviadores, nobles de espíritu y de corazón, que forjaron paso a paso y fueron dando vida y forma a la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas". Aunque aquella época se visualiza lejana, aún persiste en sus patios, aulas y hangares, el mismo tesón, compromiso y espíritu de sacrificio, de aquellos hombres y mujeres que fraguaron la aeronáutica nacional, la que posteriormente, dio nacimiento a la Fuerza Aérea de Chile.

Como Director, dedico un especial reconocimiento y agradecimiento a la Señorita Patricia CASTILLO Escobar y al equipo de trabajo, de investigadores, redactores, editor y revisores, quienes permitieron que esta insigne iniciativa pudiera ser concretada. También, deseo resaltar y destacar el gran compromiso y predisposición de todos aquellos que, a través de sus entrevistas, escritos y comentarios, permitieron dar dinamismo y vida a cada uno de los capítulos del libro ***"Cóndores con Alma de Acero"****. Especial gratitud, deseo expresar al Directorio de la Cooperativa de Ahorro y Crédito "Unión Aérea Limitada", entidad creada por integrantes de la Fuerza Aérea, que proporcionó los recursos económicos para llevar adelante y concretar este proyecto literario.*

Esta obra, creada con motivo de la celebración de los setenta años de vida de esta Escuela, será difundida a la Fuerza Aérea y especialmente a nuestras Alumnas y Alumnos del instituto. Sin lugar a dudas, que este documento histórico les será de gran ayuda y les permitirá conocer con mayor profundidad los cimientos de su Alma Mater, como también cultivar sólidas raíces que acrecienten su vocación profesional y cualidades de aviadores de bien.

Camaradas; los invito a desplegar las alas y a abrir vuestra mente e imaginación. ¡Buen viaje ...!

Juan Soto Palomino
Coronel de Aviación (A)
Director

CAPÍTULO I

LOS PRIMEROS MECÁNICOS DE AVIACIÓN

Bienvenidos

Posados en el nido de Cincuenta años de historia, servicio, constancia y una enorme satisfacción, Capual, Cooperativa de Ahorro y Crédito Unión Aérea Limitada, saluda con especial atención a la Escuela de Especialidades, cuna de nobles y valientes aviadores. Durante sus 70 años de formación, ha dado origen a miles de entusiastas personas que encontraron su vocación en el alma aérea, poblando el territorio chileno de norte a sur; entregando a la sociedad una forma de ver y enfrentar la vida, que rescató ilusiones y creó nuevos y especiales soldados que han contribuido eficientemente en la conservación, desarrollo y crecimiento de una Institución admirada y respetada por todos, como es la Fuerza Aérea de Chile.

Para Capual, es un significativo sentimiento observar que formamos parte de estas grandes y admirables personas y de aquellas cualidades que impartieron a su paso.
Este segmento tan importante para la Fuerza Aérea de Chile, es trascendental para Unión Aérea Limitada, porque es de estas generaciones donde surgieron los pioneros y visionarios que dieron origen a Capual. Desde su plataforma como Socios y Dirigentes fueron construyendo y desarrollando el progreso de una Institución que hoy, cuenta con más de 31 mil asociados y cerca de 21 mil clientes, administrando más de 67 mil millones de pesos.

50 Años

Líder en Beneficios desde 1959

Capual, hoy se hace presente para celebrar el 70° Aniversario de la Escuela de Especialidades. Una conmemoración donde se entrelazan sentimientos de instituciones que acogieron y formaron personas de elite; quienes a su vez dieron origen a una Cooperativa que ahora cumple 50 años. Ambas Instituciones fueron forjadas con los principios y valores recibidos en esa Aula Magna, perdurando en el tiempo, compitiendo lealmente y siendo reconocidas a nivel nacional.

CAPUAL

Cooperativa de Ahorro y Crédito Unión Aérea Limitada, manifiesta sus sentimientos a todos y cada uno de quienes formaron parte de la Escuela de Especialidades, y les saluda con especial afecto en esta noble ocasión en que se celebran sus 70 años como cuna de aviadores.

LOS PRIMEROS MECÁNICOS DE AVIACIÓN

Mecánicos asistiendo un Bleriot de instrucción.

A comienzos de la primera década del siglo XX, Chile se sitúa en la historia de la aviación mundial, como uno de los primeros países del continente sudamericano que se interesó seriamente en desarrollar una actividad aérea. A partir de este evento, se puede comenzar a entender y comprender la importancia y significación que reviste el rol que cumple inicialmente la Escuela de Mecánicos, que posteriormente pasó a denominarse Escuela de Especialidades.

Desde el comienzo mismo de la aviación, el binomio hombre-máquina surge como un elemento primordial, en donde una aeronave requiere básicamente de un piloto para que pueda volar. Sin embargo, para que sea posible esta operación, es indispensable contar con el trabajo de especialistas que conforman el soporte en las diversas y variadas misiones del vuelo, como también con el personal de apoyo logístico, administrativo y otros técnicos encargados de la mantención e infraestructura aeronáutica. En nuestro país, la delicada responsabilidad de formar a todo este personal de apoyo técnico que requiere la Fuerza Aérea, le ha correspondido a la Escuela de Especialidades, a partir de 1939.

1910, Cesar Copetta despegando ante al asombro de los espectadores.

Si nos remontamos a la época de la Aviación heroica, en la que se exigía mucho coraje y valentía para volar, los hombres que se elevaban en tales máquinas aéreas confiaban por completo en sus abnegados mecánicos, quienes, con preparación y experiencia, mantenían funcionando aquellos grandes "Mastodontes giratorios", -como se les denominó en sus inicios- y que impulsaban aquellas alas sedientas de aire y cielo.

Es así, como surgieron legendarias figuras de chilenos pletóricos de sueños y expectativas, como lo fue Miguel Cabezas, pionero de los mecánicos de aviación, quien, junto a Pedro Donoso, otro joven movido por grandes ideales, fueron "impactados" por las exhibiciones aéreas protagonizadas por un conocido ciclista francés llamado **Cesar Copetta**[1], quien en agosto de 1910, asombraba al pueblo de Santiago con el primer vuelo en aeroplano desde la chacra Valparaíso, en la comuna de Ñuñoa.

Ambos jóvenes estaban recién titulados como Mecánicos en la Escuela de Artes y Oficios de Santiago, actual Universidad de Santiago de Chile.

Miguel Cabezas

Pedro Donoso

1 **Cesar Copetta Brossio.** Ciclista Francés radicado en Chile, quien, un 21 de agosto de 1910, en un avión Voisin, vuela a una altura de 10 metros en la Chacra "Valparaiso", Ñuñoa, Santiago. Este vuelo es considerado como el Primer vuelo de un Aeroplano en Chile. César y Félix Copetta (su hermano), tuvieron una destacada participación en el desarrollo aeronáutico civil chileno; fueron los primeros constructores de aviones en los inicios de la aviación chilena. César Copetta falleció el 27 de octubre de 1940 en un accidente de aviación ocurrido en Los Cerrillos.

Otros exponentes del ciclismo deportivo como **Luis Alberto Acevedo**[2] y **Dagoberto Godoy**[3], también fueron atraídos por la aviación. Es así como el joven Godoy decidió incorporarse al Ejército, tras presenciar la brillante exhibición aérea de otro prodigio: el italiano Bartolomé Cattaneo, en diciembre del mismo año.

Paralelamente, los Tenientes Manuel Ávalos Prado y Eduardo Molina Lavín, sorprendidos testigos de esa misma proeza, lanzan sus gorras al aire, frenéticos de entusiasmo en aquel extasiado Parque Cousiño. Este nuevo afán en sus vidas se ve coronado cuando, a inicios de 1911, fueron designados por el alto mando castrense para una gran misión, la que partiría a Francia para iniciar una nueva etapa trascendental para Chile: crear la rama de aviación en el Ejército.

A esa fecha, Miguel Cabezas y Pedro Donoso, ya habían decidido ingresar a la Maestranza del Ejército, iniciando una brillante carrera en el arte de la mecánica.

Cabe destacar que Miguel Cabezas, recién se había licenciado tras haber concluido su servicio militar en abril de 1910.

A inicios del siglo XX, la aviación ya tenía un gran impulso en Francia. Eran muchos los idealistas que contribuían con su esfuerzo personal y hasta con el sacrificio de sus vidas por el desarrollo de un fenómeno que apasionaba a la juventud de aquel entonces.

Ante la inminente necesidad de crear una escuela de vuelo y dada las importantes decisiones que habrían de tomarse, surgieron las destacadas figuras del General Arístides Pinto, presente en Berlín y del Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell, en París, este último fue el autor del completo informe que detonaría el nacimiento de la aviación militar.

Es así, como el Ejército de Chile, decidiendo no quedar al margen de ese desarrollo promisorio, comisiona a los ansiosos Tenientes Ávalos y Molina, para que viajen a París e ingresen a la ya famosa **"Escuela de Aviación Voisin de Mourmelon Le Grand**[4]**"**, un verdadero cultivo de ideales aeronáuticos, dirigida por los propios hermanos Voisin.

Conscripto Miguel Cabezas Soto

Aviador José Luis Sánchez Besa

2 **Luis Alberto Acevedo**, destacado deportista y primer aviador civil chileno, que el 11 de mayo de 1912, en el Club Hípico de Santiago, en un monoplano Bleriot, realizó un vuelo de 15 minutos, a más de 100 metros de altura, evolucionando sobre la multitud que observaba en los alrededores.

3 **Dagoberto Godoy**, joven piloto, que se transforma en héroe nacional al cruzar por primera vez la Cordillera de los Andes un 12 de diciembre de 1918, a 17.300 pies de altura, llevando un saludo al pueblo argentino.

4 **Mourmelon le Grand:** Ciudad Francesa, fundada por orden de Napoleón en 1857. A partir de 1908 se transforma en la capital de la Aviación, gracias a las fábricas aeronáuticas allí establecidas, entre ellas, la de los hermanos Voisin.

Por cierto, que en ese nido de águilas soñadoras, rápidamente descollaron nuestros jóvenes Oficiales, apoyados por el gran impulsor y compatriota, Don **José Luis Sánchez Besa**[5], quien en 1908 ya había aprendido a volar con los Voisin.

Jóvenes de todo el mundo acudían para ingresar a ese ambiente que materializaba la locura del siglo, como lo era el aprender a volar y conocer los más íntimos secretos del avión, es decir, el motor, controles y todos sus componentes.

En el verano de 1912, los jóvenes Cabezas y Donoso, ya consolidados como diestros mecánicos de la Maestranza del Ejército, también eran miembros de la Comisión revisora de Armamentos. En premio a su dedicación, el Mando, ante la sorpresa y entusiasmo de los jóvenes, dispuso su nominación para viajar a Francia e integrar el equipo de la nueva Aviación Militar.

Aquellos impulsivos jóvenes chilenos, demostraron que no sólo eran dos aventajados aprendices de mecánica de aviación, sino que además tenían inquietudes por el pilotaje. Derivado de lo cual, Gabriel y Carlos Voisin, en un gesto de admiración y simpatía, no vacilaron en entregarles no sólo los secretos de la mecánica, sino que también les enseñaron a volar en sus famosos biplanos.

Estos jóvenes, rindieron sus exámenes en forma brillante, realizando prácticas aéreas en vuelos de altura a 1.200 metros y toda clase de maniobras como virajes, planeos y aterrizajes, en presencia de numerosos extranjeros, quienes reconocieron la maestría y el valor demostrado por los jóvenes aprendices chilenos.

El mando superior, convencido del buen desempeño y éxito de sus mecánicos, decidió que continuaran sus prácticas en las dependencias de la Fábrica de motores "Renault" de Billancourt y en la casa "Gnome" de Argenteuil, donde perfeccionaron sus conocimientos de mecánica de aviación.

Adicionalmente y, como premio a la entrega, pudieron conocer en detalle los talleres de las nuevas fábricas de aviones Newport, Farman y Deperdussin.

Capitán Manuel Ávalos Prado

A comienzos de 1913, Miguel Cabezas regresó a Chile, mientras en Europa, Pedro Donoso continuó asesorando a la Comisión Chilena que recibió a los aviones, vehículos, repuestos y accesorios para la futura Escuela de Aeronáutica Militar. En febrero del mismo año, Cabezas y Donoso se reunieron nuevamente en los campos del Regimiento de Ferrocarrileros de "Lo Espejo", donde se organizaba la **Escuela de Aeronáutica**, bajo la tuición del entusiasta y recién ascendido Capitán Manuel Ávalos Prado.

Tanto Miguel Cabezas como Pedro Donoso, fueron piezas fundamentales del equipo que colaboró estrechamente, con el Capitán Ávalos Prado en la creación de la Escuela de Aeronáutica. Cabe destacar que estos mecánicos tuvieron el honor de ser los primeros en titularse como pilotos y mecánicos.

Como fruto de su trabajo y estudios realizados, ambos mecánicos entregaron un interesante informe sobre cuál sería la mejor forma de implementar el apoyo de mantenimiento para una "Escuela de Aviación", principalmente en lo referente a talleres, hangares, mecánica, carpintería, herrería y calderería, dando las especificaciones técnicas sobre las maquinarias y herramientas que serían necesarias para la mantención y reparación de los aeroplanos.

5 **José Luis Sánchez Besa**, Chileno que se radica en Francia, quien junto con adjudicarse algunas distinciones por sus vuelos, ganó prestigio con la fabricación de sus propios aviones. Se le considera como uno de los diez principales precursores de la Hidroaviación Mundial. Durante la Primera Guerra Mundial fundó cuatro fábricas de aviones. Falleció en 1955.

Miguel Cabezas (al centro) y sus ayudantes con un Bleriot sobre Bancadas.

En sus inicios, cuando alguno de estos aparatos se "aporreaba" contra el ingrato suelo, los mecánicos corrían a solucionar las fallas de motor; los carpinteros, con su genial maestría, reconstruían nuevamente hélices quebradas, alas desarticuladas y cuanto trozo de madera y tela dañada que componía la delicada estructura de aquellos "abejorros del espacio".

Es aquí donde aparece la figura de Conrado Schudeck, otro extraordinario mecánico civil formado en Europa, quien ya se destacaba por su profesionalismo.

Gracias a sus habilidades, Schudeck también terminó siendo un hábil y eficaz colaborador de muchos aviadores.

Mecánico 2º Conrado Schudeck

En aquellos tiempos era muy común que se dañara un avión fuera de la base. En ese caso, el Mecánico Schudeck se dirigía en un **carricoche**[6] hacia el lugar de los hechos, en donde yacía el aparato accidentado, siempre acompañado de sus hombres, llevando herramientas y repuestos. Allí se arreglaba y preparaba el aeroplano para que el piloto, previa prueba del motor, pudiese nuevamente remontar el vuelo de vuelta a casa.

Pero si el accidente era más grave, como sucedía a menudo, los mecánicos, ayudantes y carpinteros, montaban un taller de reparaciones a campo libre, bajo la luz del sol en pleno día o de faroles a carburo por las noches, trabajaban con aún más intensidad para lograr la difícil misión, tal como lo relata el testimonio extractado de un diario personal de la época.

"El frio nocturno o muchas veces la lluvia que incomodaba, no impedía que cumpliéramos con tan esmerada y minuciosa labor. Desde los cielos, la luna parecía reírse y las sombras en aquellas noches negras como boca de lobo, nos recordaban escalofriantes cuentos de ultratumba; así se forjaba la aviación de aquel entonces".

Por sus destacados méritos y gran profesionalismo, Miguel Cabezas y Pedro Donoso fueron asimilados en el Ejército con

6 **Carricoche**:Vehículo adaptado como banco de trabajo y pañol de herramientas, el cual permitía llegar a cualquier lugar, conformando los primeros equipos de mantenimiento móvil. También fue conocido como carro-taller-maestranza.

Primer taller habilitado, (de izquierda a dererecha) Andrade, Cabezas, Donoso y Schudeck entre otros.

el grado de Mecánico 1° y Conrado Schudeck al grado de Mecánico 2° con la especialidad de Entelador.

Los mecánicos recién ascendidos, además del maestro carpintero 1° de nacionalidad española, Don Manuel Penelas, integraron el **Primer Equipo de Mantenimiento** de la época, al mando del Director de Talleres, Don Pedro Andrade Moss, antiguo Ingeniero de la Marina Nacional.

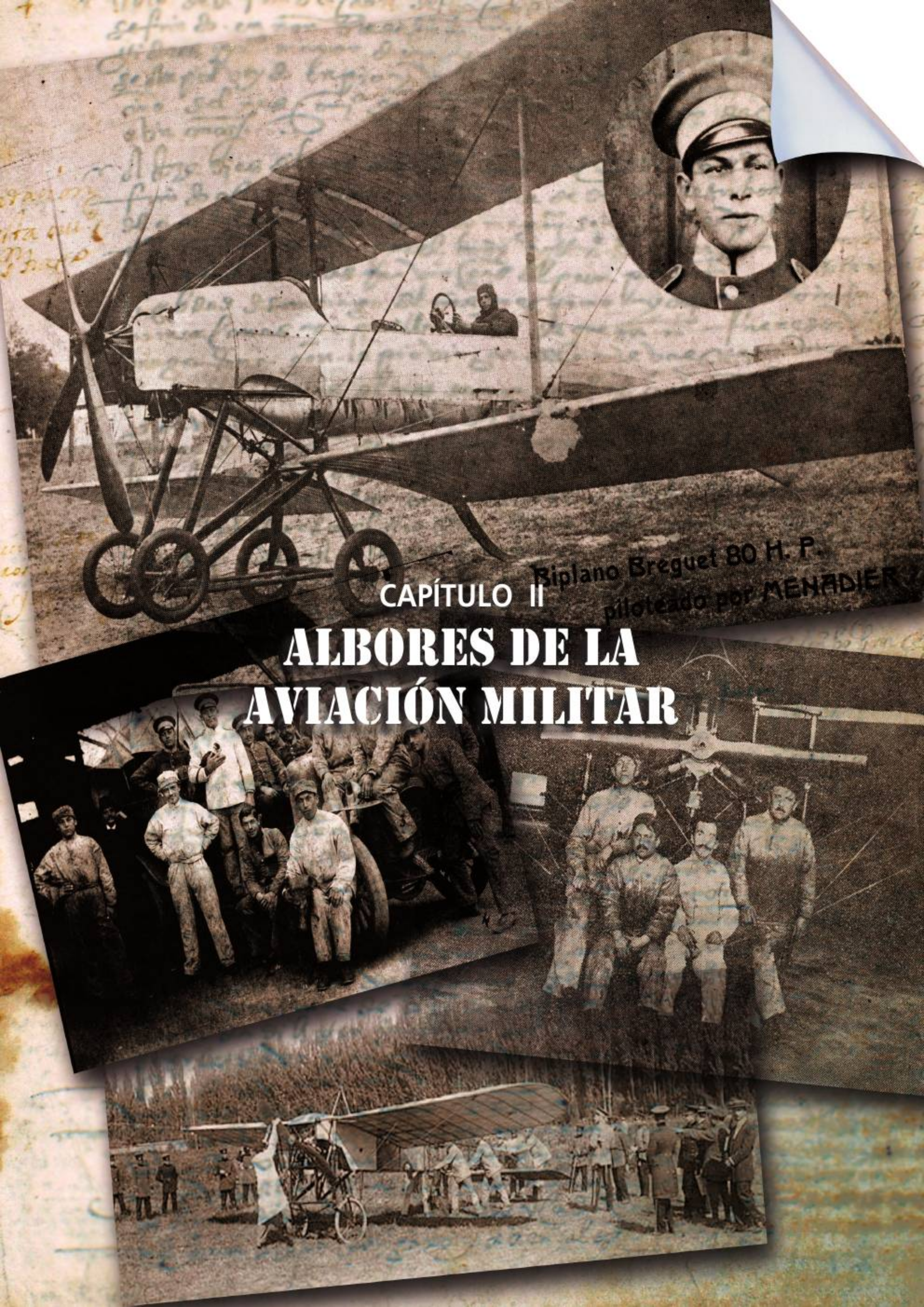
El personal, en aquellos años, se formó al lado de los aviones y posteriormente en la antigua Maestranza Central del Ejército. Allí, los ingleses Seabrook y Hammond, entre otros hábiles ingenieros mecánicos, demostraron todo su profesionalismo en la gran tarea de instruir mecánicos competentes, quienes fueron los precursores y protagonistas de proezas que dieron gloria y prestigio mundial a nuestro país, dejando muy en alto la calidad de nuestros pilotos y mecánicos, que con valentía y arrojo sortearon grandes retos.

La calidad humana siempre fue vital. En ese entonces se veía reflejada en los excelentes colaboradores que destacaron por su abnegación y lealtad hacia la Patria, para que los pilotos pudiesen despegar con tranquilidad y confianza en aquellas frías máquinas voladoras.

Muchas veces, junto a éste, en la cabina delantera o en la torrecilla trasera del ametrallador, estos hombres compartieron los riesgos y las satisfacciones del vuelo. Se comienzan a forjar así, los **"Cóndores con alma de Acero"**.

CAPÍTULO II

ALBORES DE LA AVIACIÓN MILITAR



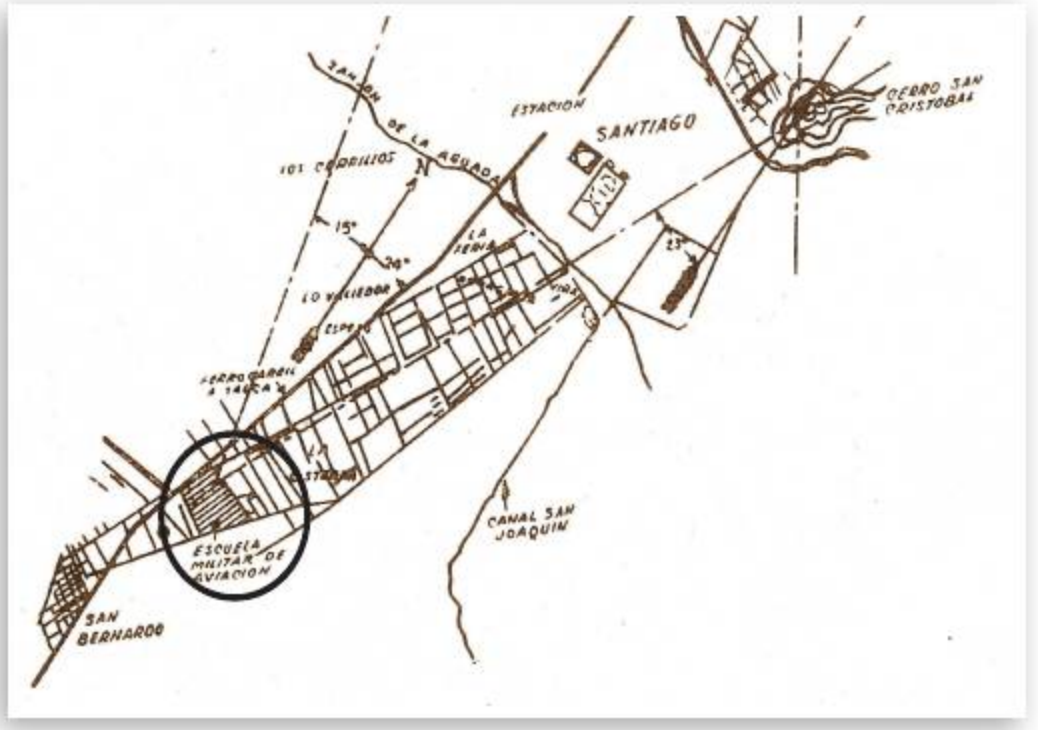
Un 08 de enero de 1913, el Presidente Ramón Barros Luco y el nuevo Ministro de Guerra y Marina, Don Jorge Matte Gormaz, presentaron al Parlamento un proyecto para la creación de una **Escuela de Aeronáutica Militar**.

Con fecha 11 de febrero de 1913 se dicta el Decreto Supremo G. N°187, que autoriza su creación, quedando bajo la Dirección del Teniente Coronel Carlos Hinojosa, supervisado por el **Departamento de Aviación del Ejército**, comandado por el Teniente Coronel Pedro Pablo Dartnell y un Mando Superior dirigido por el General Arístides Concha, como Jefe del Estado Mayor del Ejército e Inspector de Aeronáutica Militar.

A su llegada a Chile, después de terminar el curso de vuelo en Francia, el entonces Capitán de Ejército Don Manuel Ávalos Prado, acompañado del Mecánico 1° Miguel Cabezas Soto, se preocuparon de la búsqueda y selección del **terreno apropiado**[7] para instalar la Escuela de Aeronáutica Militar.

El 22 de febrero de 1913, y dado que el Teniente Coronel Carlos Hinojosa no podía asumir el mando por encontrarse en el extranjero, el Capitán Ávalos asumió en forma interina la **Dirección de la Escuela de Aeronáutica Militar**, instalada finalmente en la localidad de **"Lo Espejo"**, distante 10 Km. al sur de la Ciudad de Santiago.

7 En aquella época, los parámetros mas relevantes a considerar para la instalación de un aeródromo solo eran:
El suelo: por su nivel de textura y nivelación (aún no se usaban pistas pavimentadas)
Meteorología: sectores que por antecedentes históricos no restringieran las operaciones aéreas.
Recursos: que pudieran traducirse en apoyo para la Unidad Aérea.



Mapa de la época que muestra la ubicación de la Cancha "Lo Espejo"

En dicho lugar, no existían instalaciones y fue necesario comenzar desde lo más básico, es decir, organizar, construir, talar árboles y emparejar. La cancha de vuelo "Lo Espejo", que más tarde pasaría a llamarse "El Bosque", fue habilitada sobre un terreno, donde la policía rural de la época mantenía forraje para sus caballares.

El lugar, adyacente al costado Este del Regimiento Ferrocarrilero, y que además colindaba al norte con las chacras "Santa Laura" y "Mabille"; fue habilitado como una cancha de aviación, relativamente corta, pero suficiente para el inicio del vuelo de los primeros aeroplanos.

Es así, como la Escuela Aeronáutica Militar dio inicio a sus actividades, contando con escasas instalaciones, sólo 12 aeroplanos y una reducida, pero entusiasta dotación.

Primer material aéreo

El primer material adquirido por el Gobierno chileno, fue por recomendación de los Capitanes Ávalos y Molina y consistió en:

3 monoplazas Bleriot de 50 Hp.
2 biplazas Bleriot de 80 Hp.
3 aparatos "Escuela" de 35 Hp.
2 "Pingüinos" de 25 Hp (aparato de práctica en tierra)
Además de un biplano Voisin de 75 Hp. y un Deperdussin de 70 Hp.

Como técnicos, Cabezas y Donoso, participaron en la recepción de los primeros aeroplanos militares con que contó la Escuela de Aeronáutica, contribuyendo con sus experiencias de pilotaje a hacer mas eficientes sus servicios en el arme, revisión y reparación

Bleriot en sus primeras pruebas en tierra.

Personal de mecánicos junto al Bleriot de 50 Hp, primer aeroplano militar armado en Chile.

de los aviones, constituyendo este hecho una verdadera garantía de calidad.

En el galpón del Regimiento de Ferrocarrileros, se armaron los 4 primeros aeroplanos que llegaron a Chile a inicios del año 1913. El armado y puesta a punto de estos ingenios mecánicos, fue el resultado de la ardua y minuciosa labor de los mecánicos: Pedro Donoso, Miguel Cabezas y sus ayudantes José Navarrete y Conrado Schudeck.

Un 7 de marzo de 1913, el capitán Avalos efectuaba sin observaciones, el primer vuelo de una aeronave militar en nuestro país, el monoplano Bleriot de 50 Hp. bautizado "Chile".

Primer curso de vuelo

Inmediatamente se iniciaron las gestiones por la superioridad militar, para efectuar el primer llamado a selección de postulantes a alumnos para la Escuela de Aeronáutica Militar.

A este llamado se presentaron oficiales, suboficiales y personal que había cumplido, como mínimo, con su servicio militar. Una treintena de solicitudes de oficiales y otro tanto de suboficiales, se recibieron en la Dirección del Personal del Ejército.

Los exámenes de admisión consideraron medir conocimientos en: matemáticas, álgebra, geometría, física, química y francés, además de un examen médico y un vuelo como pasajero para evaluar sus condiciones.

El 17 de marzo de 1913, la comisión encabezada por el General Arístides Pinto, da a conocer el contingente seleccionado para integrar el primer curso de vuelo, comisionando el 1 de abril del mismo año, a los seis mejores puntajes para que se dirijan a Francia, a las respectivas fábricas, destacándose el siguiente personal:

Teniente 2°	Amadeo Casarino	Material Bleriot.
Teniente 2°	Víctor Contreras	Material Sánchez Besa y Breguet.
Teniente 1°	Alejandro Bello	Material Sánchez Besa.
Teniente 1°	Tucapel Ponce	Material Breguet.
Sargento 1°	**Adolfo Menadier**	**Material Breguet.**
Sargento 2°	Juan Verscheure	Material Sánchez Besa.

El resto del contingente aceptado, inicia el primer curso de vuelo militar en Chile, bajo la estricta supervisión del flamante instructor, Capitán Manuel Ávalos Prado.

A mediados de ese mismo año, se finiquitó la compra de 4 biplanos **Breguet** y 3 biplanos **Sánchez Besa**, material construido en Francia por el radicado compatriota, José Luis Sánchez Besa.

En noviembre de 1913, regresan a Chile el Teniente Tucapel Ponce y el Sargento 1° Adolfo Menadier, portando orgullosos sus licencias de **pilotos**[8] , quedando en espera de su curso de piloto militar.

Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas

El Sargento 1° Ernesto Adolfo Menadier Rojas, nació el 12 de agosto de 1889 en la ciudad de San Fernando, hijo de Don Julio Segundo Menadier Jon y Juana Josefina Rojas. Sus hermanos fueron Juan Gabriel, Guillermo y Luisa Menadier Rojas.

Sus primeros años de juventud los vivió en la ciudad de San Fernando, para posteriormente trasladarse a la ciudad de Santiago en el barrio Recoleta, a pasos de donde hoy se sitúa el Liceo Valentín Letelier.

Sgto. 1° Adolfo Menadier Rojas

Carrera Militar

En el año 1912, a la edad de 23 años, ingresa al Ejército para cumplir con su Servicio Militar, licenciándose con el grado de Sargento 1º, luego de lo cual decide continuar la carrera militar en la Maestranza del Ejército, siendo dado de alta un 19 de agosto de 1912 en la cuarta compañía del Batallón de Ferrocarrileros, asentado en "Lo Espejo".

Como se señaló, el joven Menadier, inspirado por los primeros chilenos precursores de la aviación y la reciente creación de la Escuela Aeronáutica Militar, decide ingresar a esta nueva e interesante actividad, presentándose al proceso de postulación para el primer curso de vuelo del plantel, siendo seleccionado entre los mejores puntajes.

El 1º de abril de 1913, los primeros seis seleccionados son comisionados a **Francia**[9] a diferentes escuelas de vuelo, siendo Menadier designado al material Breguet.

En noviembre de 1913, regresa a Chile después de obtener su licencia como piloto aviador, quedando en espera del curso de piloto militar, impartido en Chile por el Capitán Manuel Ávalos.

Después de un largo receso, producto de un fallido vuelo, el 17 de agosto de 1914, Menadier despega cumpliendo una ruta preestablecida. Al cabo de 15 minutos y volando al Este del campo, se apreció que al Breguet "Soldado Cortés" que piloteaba Menadier, se le detenía el motor y caía en espiral totalmente fuera de control, estrellándose finalmente de nariz en el Fundo "La Esperanza", falleciendo al instante el malogrado piloto, sin lograr alcanzar su anhelado sueño de ser piloto militar.

Instruida la investigación sumaria, se determinó que el motor sufrió una falla en vuelo, con el agravante de adoptar una posición incontrolable producto de la poca estabilidad longitudinal del Breguet.

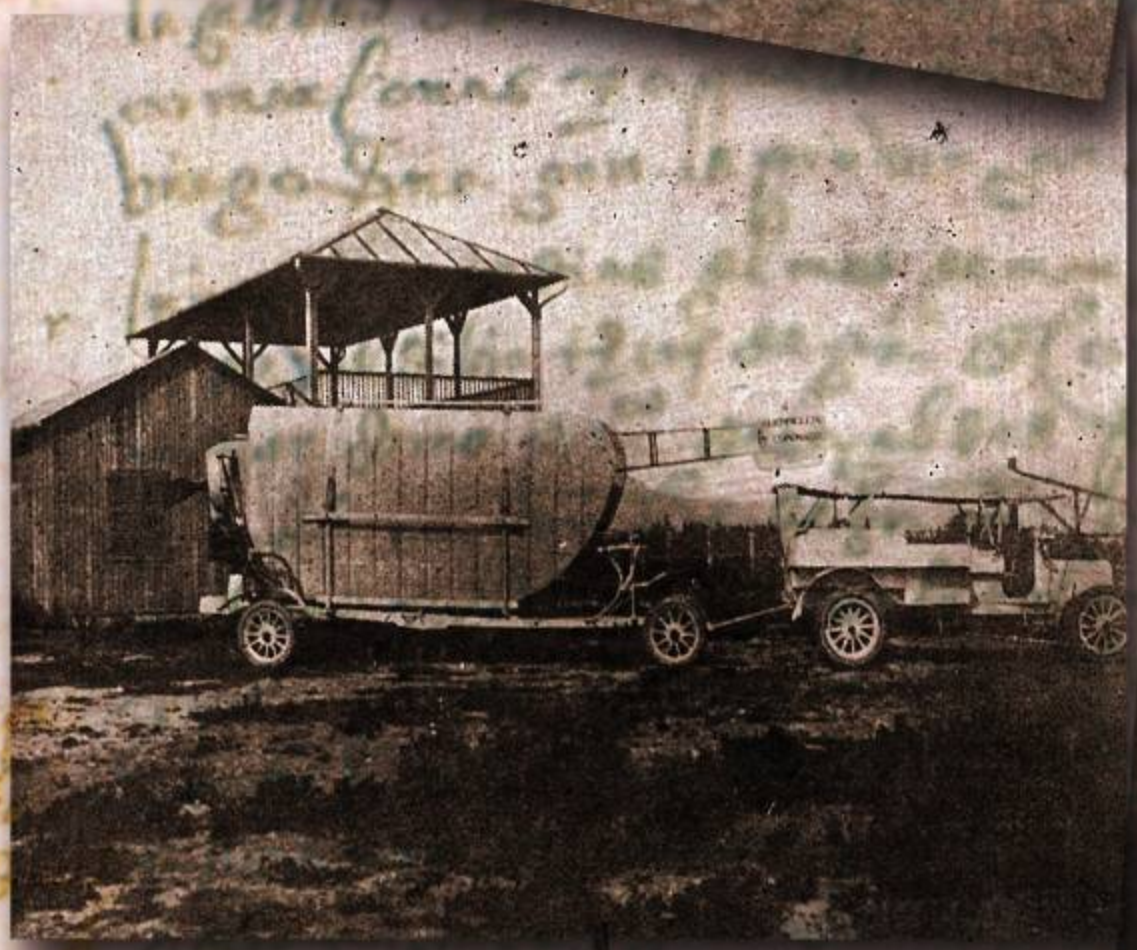
En reconocimiento a su espíritu de sacrificio, valentía y alma de acero, habiendo perdido la vida en "Actos del Servicio", la Escuela de Especialidades, desde 1992, adopta el nombre de **"Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas".**

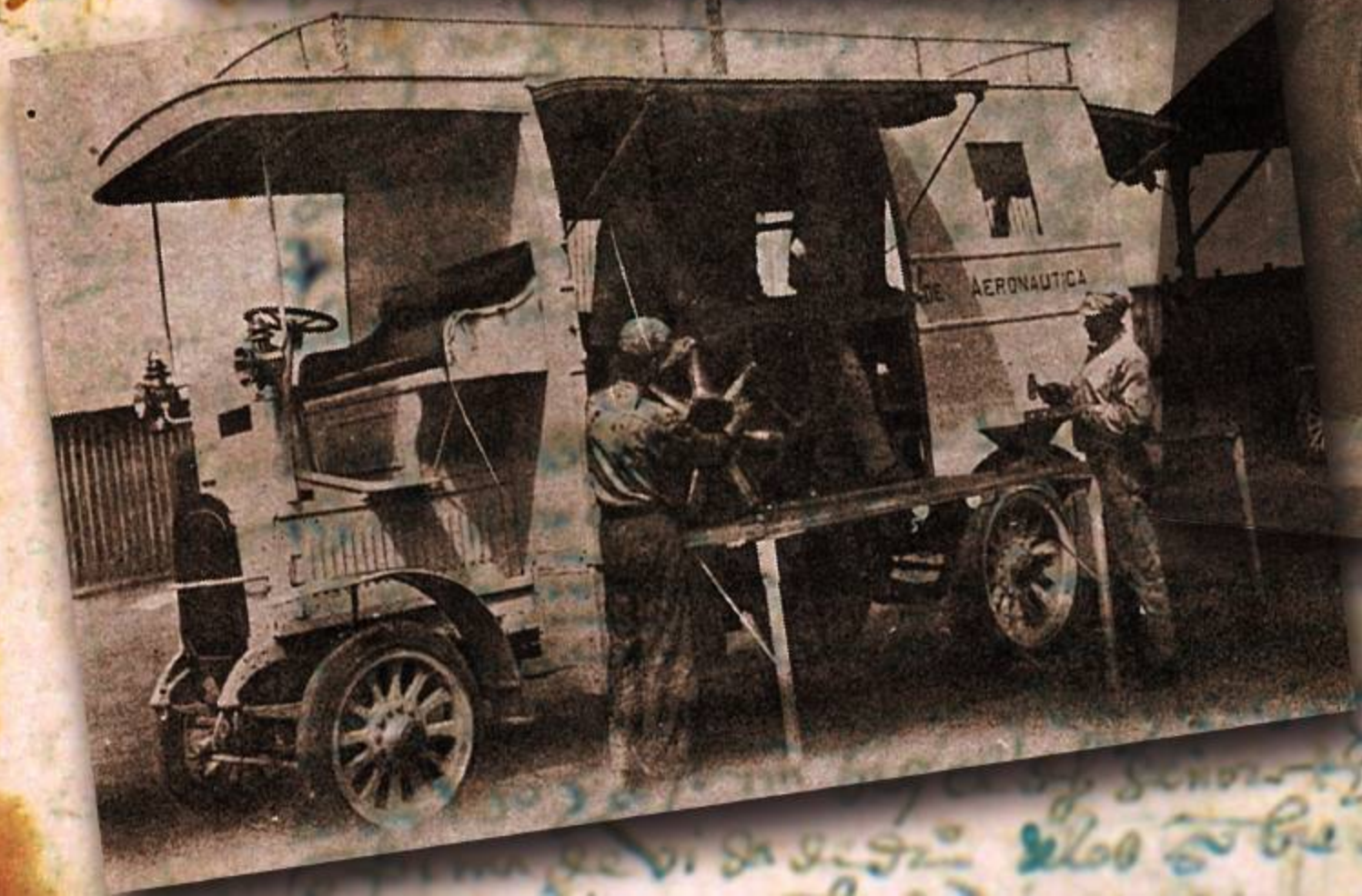
8 La licencia de piloto se obtenía con sólo aprobar el curso de vuelo del avión. El curso de piloto militar contemplaba la aplicación táctica de la aeronave.

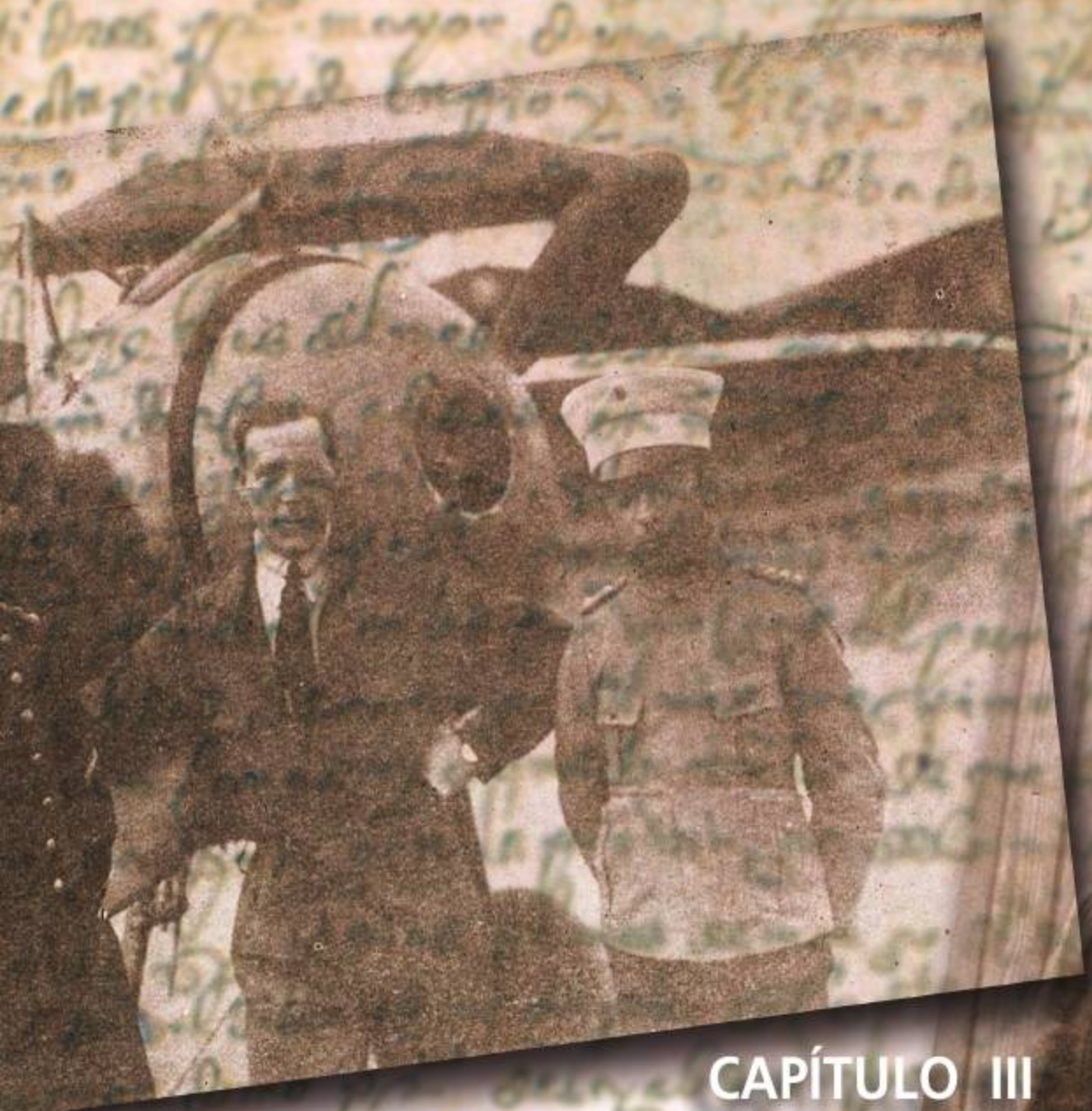
9 **Francia** era el país de vanguardia en aviación, motivo de orgullo para la comisión compuesta por los Tenientes Ponce, Casarino, Contreras, Bello y los Sargentos Menadier y Verscheure. Durante la comisión, Menadier obtiene conocimientos de montaje y ensamblaje de motores, además del curso básico de vuelo en material Breguet de 80 Hp.

El Sargento Menadier al centro, sentado sin cubrecabeza

El Sargento Menadier a bordo del Biplano Breguet de 80 hp.




AERONAUTICA



CAPÍTULO III

PRIMEROS EJERCICIOS EN TERRENO

Ejercicios Militares

Mientras en Europa se vivía la Primera Guerra Mundial, en Chile, pese a la escasez de material, producto del conflicto bélico, y en un afán de emular las experiencias de la guerra, en abril de 1915, se programan maniobras de despliegue y observación.

Por primera vez se efectuaba un ejercicio de esta envergadura, con el material disponible y sólo con recomendaciones generales, dando inicio a una nueva e incierta etapa, debido a la poca o prácticamente nula experiencia con que se contaba en este tipo de maniobras.

Fue así como se conformaron dos Escuadrillas, Roja y Azul, cada una con 5 aviones de dotación. La Escuadrilla Roja estuvo a cargo del Capitán Ávalos, con un equipo de mantenimiento dirigido por los mecánicos Luis Donoso y José Miguel Navarrete, más 15 hombres de tropa; todos operando desde Linares. La Escuadrilla Azul, al mando del Capitán Enrique Pérez, contaba con todo el apoyo técnico del mecánico Miguel Cabezas y Carlos Schudeck, también con 15 hombres de apoyo, operando desde San Fernando.

Carricoche de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Estos equipos de mantenimiento tuvieron una tarea de gran responsabilidad, ya que los aviones debieron ser desarmados y llevados por ferrocarril a los lugares de despliegue.

Su labor fue realizada en forma muy cuidadosa y delicada, ya que tampoco contaban con este tipo de experiencia y fue necesario aprender sobre la marcha a solucionar muchos imprevistos, además de no contar con las comodidades requeridas. Es aquí donde el Carricoche iniciado por el mecánico Conrado Schudeck cumple una función primordial.

Proezas técnicas

Un 19 de septiembre de 1916, con motivo del desfile en honor a las glorias del Ejército, sólo 4 aviones sobrevolaron la elipse del Parque Cousiño, el resto pasó por tierra, desarmados sobre carros dispuestos para ello. Este desfile terrestre, en realidad consistía en partes de diferentes aviones dañados y desarmados.

Una vez terminada la Ceremonia, el Capitán Ávalos reúne a su gente y en un compromiso de honor, los mecánicos Donoso, Cabezas y Schudeck, más una veintena de aprendices, prometen cumplir una tarea impensable para ser realizada hoy en día.

Casi una decena de aviones volvieron a la vida, tras una fusión de piezas y restos de distintas aeronaves. Esta ingeniosa labor, más tarde conocida como **"canibalización[10]"**, fue utilizada en innumerables ocasiones, perdiéndose prácticamente las identidades originales de cada uno de los aviones (nombres de bautismo).

Producto de la continua operación del material aéreo, el área de mantenimiento comenzó a enfrentar un constante desafío, que, en ocasiones, por la falta de repuestos o de experiencia también cobró su precio. La reducida dotación de aviones conspiraba contra el desarrollo de la Escuela de Aeronáutica Militar, el desgaste del material y las continuas fallas de motor, ya no ofrecían seguridad a los pilotos.

En un supremo esfuerzo, se trató de recuperar los motores desgastados, torneando los cilindros para recuperar su forma

Carro diseñado para el transporte de aviones

10 **Canibalización:** Método que consiste en extraer piezas o repuestos desde un avión inoperativo, para ser instalados en otra aeronave con el fin de ser dejada en vuelo.

Improvisado taller de motores.

original, pero la pérdida de compresión fue recurrente, ocasionando nuevos accidentes, reventando cilindros y perdiendo valioso material.

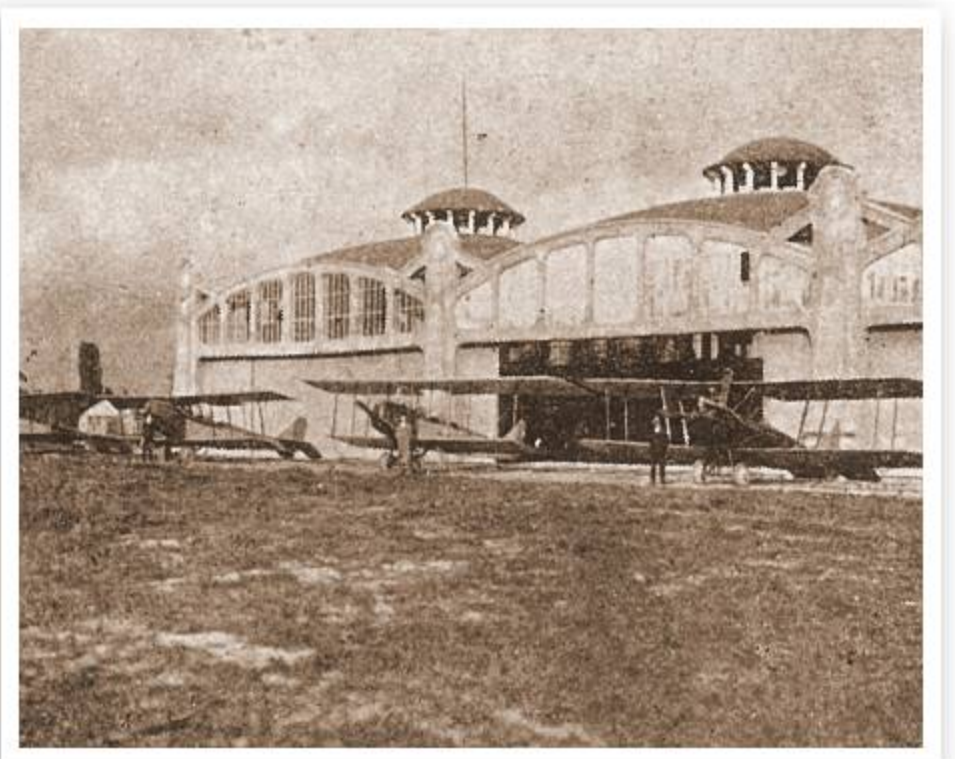
Otro intento sin mayores frutos, fue colocar cilindros nuevos de un motor Anzani de 70 Hp. en un motor de 35 Hp., pero la diferencia de calidad de los metales nobles, impidió coronar con éxito el novedoso ingenio.

Los esfuerzos fueron enormes, una vocación sin igual impulsó a estos esforzados precursores de la Mecánica Aeronáutica Nacional. Logrando, gracias a su obstinada dedicación, contar con un total de 9 aviones para la Parada Militar de 1917.

Tras varios años de fructífera pero arriesgada labor, la Escuela de Aeronáutica Militar, ve mermada su dotación, llegando a fines del año 1917 con un reducido presupuesto fiscal y con sólo cinco aviones, que se mantenían en vuelo gracias a los maratónicos e ingeniosos servicios de los mecánicos Donoso, Cabezas y Schudeck.

A inicios de 1918, pese a lo limitado de los recursos, el gobierno comisionó al Capitán Arturo Urrutia y al Mecánico 1° Pedro Donoso para viajar a España, con el propósito de evaluar y adquirir una partida de aviones Hispano-Suizo. No obstante la realidad fue otra, los chilenos no tuvieron la acogida esperada y sólo recibieron restricciones. Tras vivir amargos momentos por no poder cumplir la misión, regresaron a Chile llenos de desilusión, obteniendo sólo dos aviones: un biplano Caudron Escuela (sin motor) y un biplano Spad con motor Hispano-suizo de 220 Hp.

Una vez en Chile, Urrutia y Donoso, en forma injusta fueron duramente criticados, resolviéndose en la Escuela de Aeronáutica, el reemplazo del Capitán Urrutia como jefe de Instrucción de vuelo, por el Capitán Diego Aracena.



Hangar tipo cúpula

Creación de la 1° compañía de aviación

El 26 de julio de 1918, en "El Bosque" como guarnición y, en un afán por optimizar los recursos, se formó la **1° Compañía de Aviación Militar**, escogiendo lo más selecto como dotación, en lo que se refiere a material, pilotos y mecánicos.

Su primer Comandante fue el Capitán Enrique Pérez Lavín y como jefe de mecánicos una vez más, el reconocido Mecánico 1° Miguel Cabezas, acompañado ahora sólo por el aventajado José Clavel, un aprendiz lleno de habilidades.

La 1° Compañía contó sólo con tres aviones: 1 Bleriot, 1 Morane Saulnier y el eterno Deperdussin, que aún subsistía.

En un momento crucial, a fines de **1918**[11] , llegó a Chile el poderoso material Inglés Bristol, en el cual los pilotos y mecánicos, ávidos de nuevos conocimientos, demostraron una rápida adaptación, impresionando al Mayor Víctor Huston, representante encargado de la Misión Aérea Británica en Chile.

Con la llegada del Mayor Huston y del nuevo material, cambiaron radicalmente muchas concepciones y procedimientos, tanto de vuelo como en la mantención de las aeronaves. Junto con el material Inglés arribaron los mecánicos A. Oakes y W. Preston, quienes tuvieron la responsabilidad de preparar e instruir, entregando útiles secretos a los entusiastas aprendices chilenos.

En 1918, se inicia además, la construcción del singular hangar tipo "Cúpula" de hormigón armado, que aún perdura en la Escuela de Aviación y que ha sido declarado patrimonio institucional.

Producto de este nuevo auge y además con la llegada de repuestos y equipos, se sentaron precedentes para comenzar a estructurar las instalaciones de una **Maestranza de Aviación**.

Primer cruce de Los Andes

A pocas semanas de iniciado el vuelo de las nuevas aeronaves, el destino volvió a reunir a dos emblemáticos personajes de nuestra historia aeronáutica. Es así como a las 05:00 hrs. de la mañana del 12 de diciembre de 1918, el joven Teniente Dagoberto Godoy agradece el esfuerzo y entrega de los ingenieros Pedro Andrade, Fernando Solano y al Mecánico 1° Miguel Cabezas,

11 Durante el inicio de la Primera Guerra Mundial (1914), se construyeron en Inglaterra algunas unidades para la Armada de Chile, que por razones obvias los ingleses requisaron. Entre ellos el acorazado "Almirante Cochrane" y que bajo el nombre de "Eagle", combatió durante la 1° y 2° Guerra Mundial al servicio de los aliados.
Terminado el conflicto (1918) y como compensación, además, del pago económico y el acorazado "Almirante Latorre", se agregó una partida con los aviones más modernos de la época, los famosos aeroplanos Bristol "Le Rhone" de 110 Hp.

quienes habían preparado con ahínco y profesionalismo el Bristol M1-C N°4988, recién llegado y que lo llevaría a la gloria minutos más tarde.

La hazaña, previa aprobación y apoyo del Alto Mando, consistía en cruzar el macizo andino por su parte más alta, hasta la ciudad de Mendoza.

Este hecho, inédito para la fecha, fue el primer gran reto para nuestros valientes aviadores.

A las 07:00 horas, el Coronel Dartnell estalla en júbilo, al recibir el telegrama que daba cuenta del logro de la travesía. El oficial chileno había atravesado la cordillera a la altura del monte Tupungato, aterrizando a las 06:35 horas en el sector de "Lagunitas", en los alrededores de Mendoza.

El joven Teniente Dagoberto Godoy

Lamentablemente, al aterrizar, el avión sufrió averías de consideración lo que impidió su regreso en vuelo.

En "El Bosque" se suspendieron todas las actividades, mientras el Comandante Carlos Lira, reconociendo públicamente a los ingenieros Andrade y Solano, además del arduo trabajo del mecánico Cabezas y sus ayudantes, invitaba a todo el personal a brindar con champaña, en honor al Mayor Huston y al Teniente Dagoberto Godoy.

El 17 de diciembre, Godoy regresa en ferrocarril a Chile y es recibido como un héroe por toda la ciudad de Santiago.

Mayor Huston al centro, junto al Tte. Godoy y el Tte. Cortínez

Muerte del Capitán Ávalos

A pocos días, el éxtasis nacional se vio eclipsado por una terrible noticia, el viernes 03 de enero de 1919, el Capitán Manuel Ávalos Prado, dejó de existir víctima del tifus exantemático, enfermedad que contrajo el mismo día de la gloriosa llegada del Teniente Godoy a Santiago.

Ávalos, siempre sobrio y reservado, es afectado por la picadura de un insecto mientras anónimamente entre la muchedumbre, presenciaba el homenaje a quien fuera su alumno en la Escuela de Aeronáutica Militar.

La muerte del Capitán Ávalos causó profundo pesar en el gobierno chileno, ya que con sólo 34 años emprendió su vuelo sin retorno, justo cuando se le abría un vasto horizonte en su promisoria carrera.

Hazaña de Cortínez y nueva participación de Cabezas

El Gobierno, preocupado por crear un ente superior que dirija esta nueva arma del Ejército, dispone que el Ministro de Guerra Don Enrique Bermúdez, analice y estudie la situación, resolviendo un 17 de marzo de 1919, transformar el Departamento de Aviación del Ejército, en Dirección de la Fuerza Aérea Nacional (FAN), la cual sería comandada por el ahora Coronel Pedro Pablo Dartnell.

A pocos días de iniciada esta nueva organización, el 05 de abril de 1919, otro hecho anecdótico ocurre en la 1° Compañía de Aviación. El Teniente Armando Cortínez Mujica, en un personal afán de saludar al pueblo Argentino, con motivo de celebrarse el aniversario de la batalla de Maipú, efectuó un vuelo sin autorización en un Bristol de 110 Hp, dirigiéndose a la ciudad de Mendoza. Habiendo aterrizado accidentalmente en el departamento de Tupungato, provincia de Mendoza, envió un telegrama comunicando la hazaña y, además, solicitando apoyo técnico (avión con serios daños).

El Alto Mando, pese a la molestia por la indisciplina de Cortínez, dispuso nuevamente de la experiencia del Mecánico Miguel Cabezas y del ímpetu de otro joven aprendiz, Don Máximo Alvarado, para que viajaran a la localidad argentina con los repuestos requeridos y con la misión de dejar el avión en vuelo para el regreso del insurrecto héroe.

Una vez reparado y alistado el avión, el Mecánico Cabezas procede con las pruebas de rigor, dejando al Bristol "en vuelo", listo para iniciar el viaje de regreso. El 16 de abril, el Teniente

Teniente Cortínez a su arribo a Santiago, (1919).

Cortínez deja tierra argentina, lanzando un ferviente "¡Viva Chile!" al cruzar el macizo andino.

Nuevo material

Inglaterra, como parte de las compensaciones por el contrato que no cumplió íntegramente, envió casi medio centenar de aviones, los cuales fueron distribuidos entre el Ejército y la Armada. El Ejército recibió un total de 42 aviones, los cuales se dieron de alta un 04 de junio de 1919, una vez recibido el último de ellos.

Entre el nuevo material se encontraban:

12 monoplanos Bristol de 110 Hp
8 biplanos Experimental Scout 5 de 220 Hp.
2 biplanos Escuela Avro de 110 Hp.

Cuatro meses más tarde se recibieron 20 aviones De Havilland DH-9 Moth de 230 Hp., los cuales no se armaron hasta después de un año por falta de hangares.

Un hecho relevante fue que, desde un principio, el material aéreo presentó algunas fallas, las que no fueron originadas por desconocimiento del personal de máquinas, sino que debido a la baja calidad de las materias primas utilizadas en su construcción.

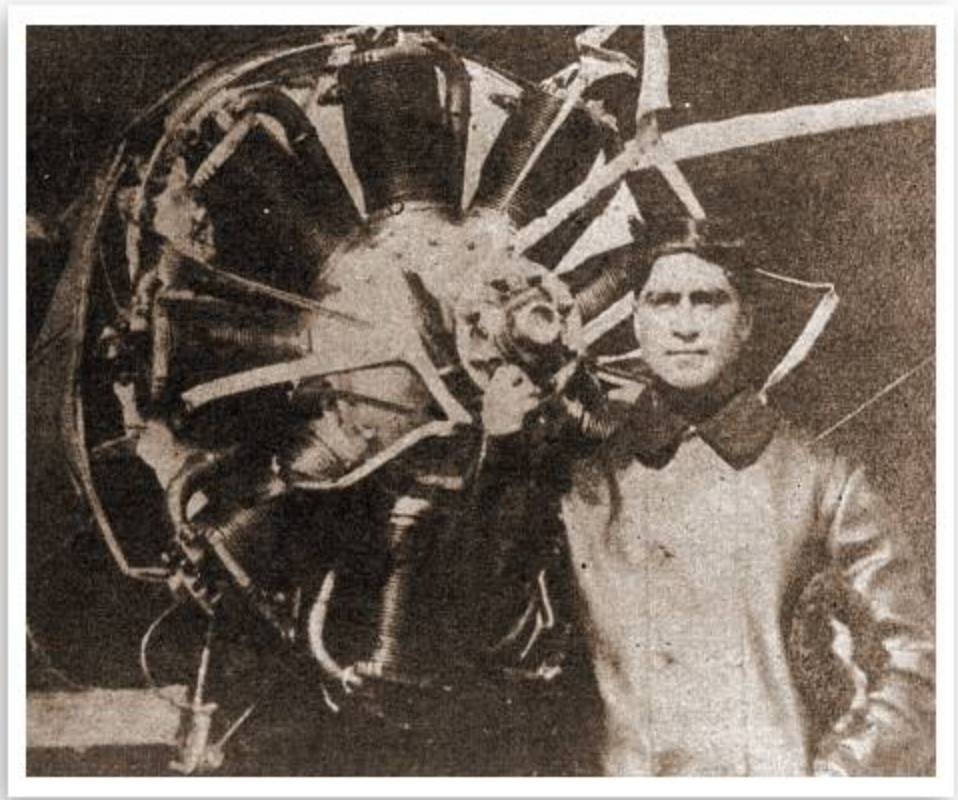
Los mecánicos debieron esforzarse al máximo por lograr un conocimiento acabado de las aeronaves, quienes, pese a la diversidad del idioma y material, lograron con ingenio y maestría reemplazar piezas y solucionar problemas.

Otro récord

Una de las principales tareas impuestas por la Directiva Anual de Instrucción para la 1° Compañía de Aviación, era la realización de las prácticas de vuelo en altura. Para estos ejercicios, los pilotos no disponían de ningún equipo especial, por ello los logros eran una verdadera proeza.

El 08 de agosto de 1919, el Sargento José Ojeda, vuela en el Bristol N°4993, probando el techo máximo que podía alcanzar el aparato. En menos de una hora, alcanzó los 6.500 mts. de altura, sintiendo sólo un poco de frío. Al ver las buenas pérformances del aeroplano y deseoso de lograr un triunfo para la aviación chilena, decide continuar ascendiendo, hasta lograr 7.188 mts.

Con esta marca se adjudica el récord sudamericano de la prueba que, a la fecha, pertenecía a un piloto argentino. La gloria no fue eterna y es en pleno descenso, cuando cruzaba los 6.000 mts., que se desprende la hélice ocasionando sólo daños menores en



Sargento Ojeda frente al Bristol dañado.

la estructura. El Sargento Ojeda con mucha serenidad y arrojo, cortó el motor y continuó el descenso, planeando suavemente hasta lograr aterrizar en "El Bosque", donde debió ser sacado de la cabina por presentar un estado de Hipotermia.

Al examinar el Bristol, los mecánicos comprobaron que la suerte de Ojeda pudo haber sido peor, ya que el motor había quedado sujeto sólo por un perno.

La hazaña se divulgó rápidamente, pero no pudo ser homologada por no haberse anunciado la prueba con anterioridad, hecho que no disminuyó el triunfo meritorio del Sargento Ojeda.

Nuevos terrenos

Al poco tiempo y debido a las características de vuelo de los nuevos y poderosos aeroplanos Experimental Scout y los De Havilland DH-9 Moth, se hizo necesario extender la cancha del Aeródromo "El Bosque".

Dada la necesidad de contar con un mayor terreno, en 1921, el Fisco compra a Don José Larroucau, la chacra **"Mabille"** con todas sus construcciones, equivalentes a 58 hectáreas. Esta adquisición permitió a la Base extenderse casi 600 mts. hacia el norte, desde la huella divisoria norte (actual camino entre el Estadio y la División de Educación), hasta el actual límite del paradero 32 de la Gran Avenida.

Es bueno recordar que José Larroucau compró la chacra "Mabille" en 1915, a Don Arturo Lamarca Bello, quien la había obtenido en 1908 por compra a Don Javier Vial Solar.

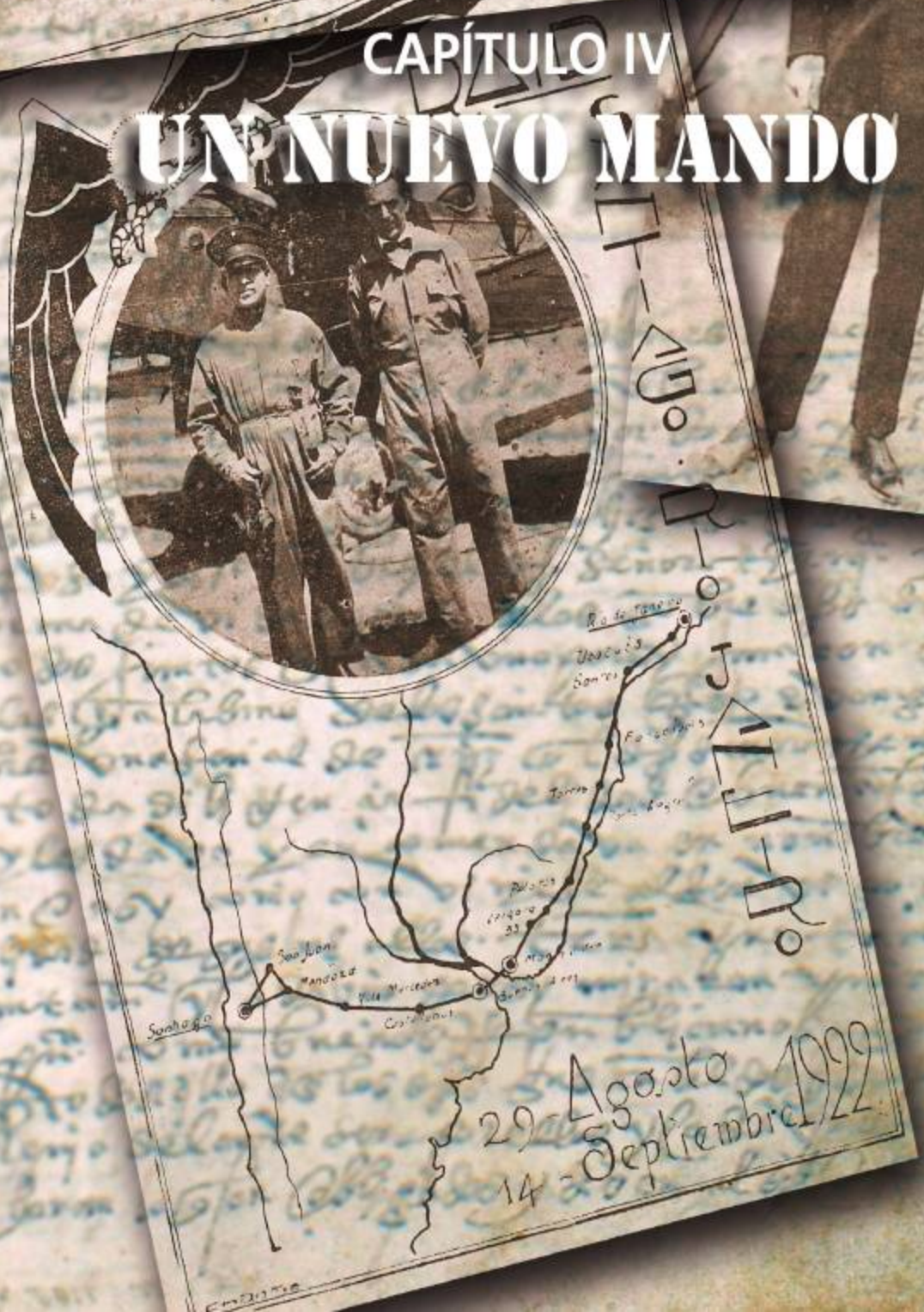
La sucesión de compras se inicia después que las señoras María Antry (Viuda de Francisco Mabille), Maria Tirreau (Viuda de Anastalio Mabille, hijo) y Valeria Mabille Tirreau (nieta), venden en 1906, los terrenos que habían recibido por **herencia**[12] desde 1898.

Hasta el día de hoy y pese a la sucesión de varios compradores, el sector ubicado al norte de la Escuela de Especialidades, mantuvo el recordado Apellido de Don Francisco Mabille, quien fuera dueño de estos terrenos, que hoy forman parte de la Base Aérea "El Bosque".

12 **MABILLE ADQUIERE LA CHACRA**
El 11 de julio de 1889, por escritura otorgada en Santiago, Don Francisco Mabille compró a doña Josefa Durán una chacra ubicada en el llano de Maipo que deslindaba al :
Oriente: Camino público a San Bernardo (actual Gran Avenida)
Sur: Con la Chacra de los Señores Benitez (primeros terrenos obtenidos por el Ejército)
Poniente: Con el Camino de Ochagavía (camino al costado de la línea férrea)
Al Norte: Con fundos de Don José Manuel Castro (fundo Lo Cisterna)

CAPÍTULO IV

UN NUEVO MANDO



Inicios

En Octubre del año 1958, ciento cuarenta y siete entusiastas pioneros, pertenecientes a la Imprenta e Intendencia de la Fuerza Aérea de Chile, acordaron realizar el primer intento serio para la creación de la Sociedad Cooperativa de Ahorros "Unión Aérea".

Sus esfuerzos se vieron coronados mediante el Decreto Supremo N°469 de fecha 15 de Abril de 1959, que creó definitivamente la actual Cooperativa de Ahorro y Crédito "Unión Aérea Limitada" CAPUAL, al recibir la Personería Jurídica, y como domicilio se fijó la ciudad de Santiago. El Capital suscrito fue de $147.000 de la época.

El día 8 de Mayo de 1959 se realizó la primera reunión del Consejo de Administración, la sesión N°1 se inició a las 11:48 horas y finalizó a las 13:00 horas, estableciendo un hito histórico para Capual.

Los Socios se reunieron en la primera Asamblea General el 14 de Diciembre de 1960, donde se percataron de la falta de una locación propia para el normal desarrollo del evento, asimismo, se manifestó que nuestra Cooperativa se había convertido en la primera de su clase dentro de las Instituciones Armadas del País.

CAPUAL

Comparte sus inicios y reconoce la visionaria inspiración de quienes nos precedieron, al encauzar y proyectar esta noble Institución, que genera beneficios por y para todos sus asociados.

UN NUEVO MANDO

Grandes hechos como los realizados por el Teniente Godoy, el Teniente Cortínez y posteriormente por el Sargento Ojeda, hicieron volver la gloria a nuestra aviación, logrando nuevamente convertirse en un punto de interés para el gobierno chileno.

El personal, a sabiendas de este favoritismo obtenido ante el gobierno y en un afán de obtener protagonismo, origina problemas en las relaciones internas de la nueva organización.

Situación lógica, si se considera que las primeras dotaciones de pilotos provenían del Ejército y de la Armada, motivo por el cual se planteó la necesidad de dar a la Aviación una "especial" independencia, que le permitiera lograr un mayor sentido de identidad, dictar sus propios reglamentos y organizar sus servicios.

Es así como en 1920, se creó la **Inspección General de Aviación**[13] , la cual, dentro de sus atribuciones, consideraba la supervigilancia y reglamentación del Servicio Aéreo y comercial del país. Dentro de este nuevo ordenamiento, en caso que las necesidades de Guerra así lo exigieran, el Inspector General de Aviación, asumiría el mando directo de las Fuerzas Aéreas Militares, Navales y Civiles.

En cuanto a su organización, la Inspección General de Aviación comprendía 6 Secciones:

- Ayudantía.
- Estado Mayor y Consultores Técnicos.
- Construcciones.
- Intendencia y Servicio Aéreo (supervisaba las actividades Aéreas Militares, Navales y Civiles).
- Fábrica y Maestranza (después de un año derivó en Maestranza y Parque Central de Aviación).

13 **Inspección General de Aviación**, organismo completamente independiente del Ejército y de la Armada, creada un 15 de julio de 1920, por Decreto Supremo N° 1669, siendo su primer Jefe, el General Luis Contreras Sotomayor.

Con la nueva organización, el entusiasmo de los aviadores fue general y un 05 de agosto de 1920, se procedió a la inauguración definitiva de los terrenos de "Lo Espejo", designándolo con el nombre de "Aeródromo El Bosque".

La Base Aérea "El Bosque" ha sido reconocida como cuna de la aviación chilena, habiendo sido testigo de importantes hechos que configuraron nuestra historia aeronáutica.

Otra entidad que pasó a depender directamente del Inspector de Aviación, fue la Escuela de Aeronáutica Militar, la cual hacía sólo dos meses había aprobado un reglamento interno, en el cual se fijaba como nueva denominación la de "Escuela de Aviación".

Con la creación de la Maestranza y Parque Central de Aviación, se estructuran en plenitud las actividades de lo que hoy conocemos como mantenimiento y abastecimiento. En las instalaciones de la Maestranza, como era conocida inicialmente, se llevaba casi una década realizando esporádicos cursos e intensos trabajos de armado y mantención de los primeros aeroplanos. Esta labor se realizó en los mismos hangares de madera ubicados en la Escuela de Aeronáutica. La experiencia permitió desarrollar los conocimientos y habilidades necesarias de aquellos entusiastas y ávidos discípulos de los Mecánicos Cabezas y Donoso.

Primer despliegue táctico real

Producto del desconocimiento por parte de Perú del tratado limítrofe con nuestro país, una de las primeras tareas de la nueva organización, fue ordenar una movilización inmediata hacia la ciudad de Arica para la segunda quincena de agosto de 1920.

Para tal misión disuasiva, se nombra al Teniente Sócrates Aguirre, quien elige como personal de confianza para el mantenimiento de sus aviones, al Mecánico 1° Miguel Cabezas y a 39 hombres de tropa, quienes tuvieron la delicada tarea de desarmar, embalar y acompañar al material en la travesía marítima, para posteriormente arribados, proceder con el armado y puesta a punto de las aeronaves.

El sector escogido en Arica fue un predio plano al Este del Morro,

Mecánicos asistiendo la puesta en marcha de un Bristol.

que debió ser afinado por el personal de tropa y supervisado por el minucioso mecánico Cabezas.

La ardua labor aún mantiene su huella y el sector hoy en día es conocido como Aeródromo "El Buitre".

Otra nueva experiencia enfrentada por los mecánicos, fue la aparición de la **corrosión**[14] al operar en la zona costera nortina. Al contar los nuevos aviones con más piezas metálicas y producto de la humedad salina, fue necesario comenzar a experimentar en la búsqueda de nuevas soluciones, para contrarrestar esta dañina oxidación, especializando al personal de mecánicos en el tratamiento y mantención de las delgadas estructuras metálicas.

Misión Scott

La llegada de los aviones Británicos y la presencia del Mayor Víctor Huston, fueron determinantes para el resurgimiento de los servicios aéreos, cuya tarea se vio consolidada con la contratación del Mayor Frank Scott, ex instructor de la Royal Air Force (R.A.F.) en Gosport, Inglaterra.

Ya aceptado, el Mayor Scott se dirigió a Inglaterra en busca de los elementos necesarios para desarrollar su labor, regresando a Chile a mediados de octubre de 1920, con 4 aparatos Avro de doble comando, 2 pilotos de la R.A.F. y 4 especialistas en mecánica, que fueron Ricardo Seabrook, Robert Penneger, Longley Backshall y Walter Hammond.

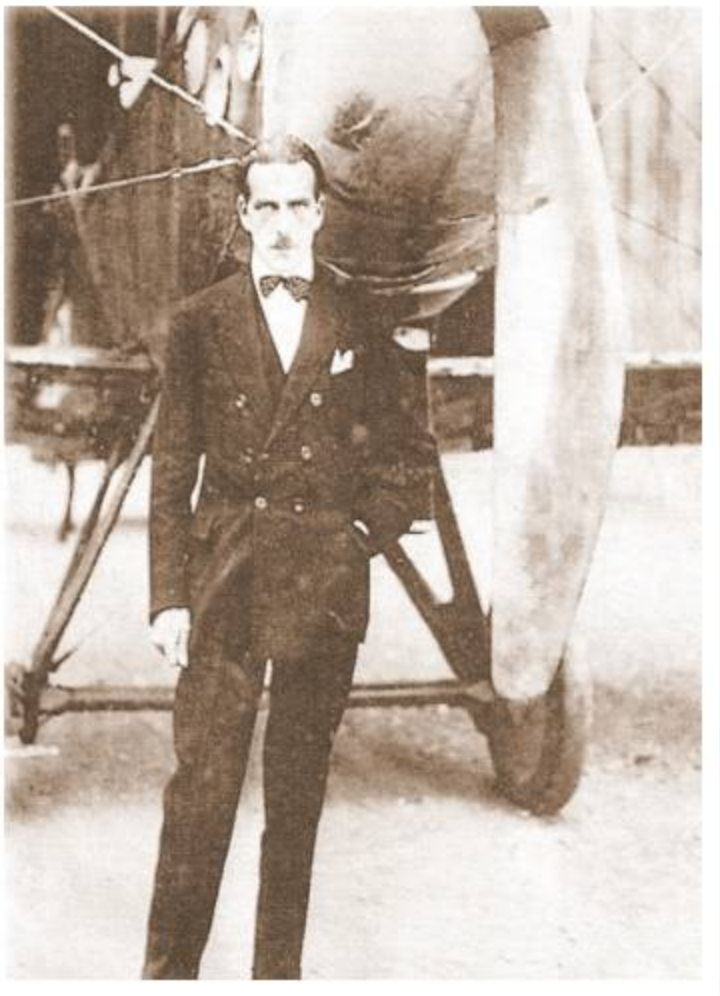
La tarea del Mayor Scott, tuvo por finalidad capacitar en el mínimo tiempo, el mayor número de pilotos capaces de desempeñar misiones de guerra. Al mismo tiempo, los mecánicos ingleses, expertos en el material, lograron grandes avances en la formación técnica y entrega de experiencias pese a la gran diferencia en el idioma con los mecánicos chilenos.

Con la cooperación de los británicos, se organizaron nuevos talleres, realizando, además, aportes esenciales en la estructuración de la Maestranza y Parque Central de Aviación, ya bajo la dirección del Ingeniero 1° Ángel Carrasco.

Producto del poco personal y la gran carga de trabajo, en mayo de 1921, se dio instrucción militar a todo el personal a jornal, a fin de facilitar el mando sobre ellos y asegurar el funcionamiento de los diferentes trabajos de la naciente Maestranza.

El Inglés Seabrook instruyó a mecánicos y carpinteros, siempre bajo una tenaz y estricta supervisión, logrando rapidez y eficiencia en los trabajos, estableciéndose por primera vez las responsabilidades laborales de cada uno.

Esta responsabilidad se hacía efectiva, obligando al mecánico que efectuaba la vital reparación, a ir como pasajero en el vuelo de prueba, logrando de esta manera, crear conciencia de que lo que se estaba reparando era un avión y no un vehículo cualquiera.



Ingeniero Mecánico Ricardo Seabroock

14 Inicialmente los aviones casi en su totalidad eran de madera y tela, por lo tanto, no les afectaba la corrosión, sólo bastaba un buen equipo de carpinteros y enteladores para aminorar estos detalles.

En este periodo y producto de una rebelde afección nasal, Miguel Cabezas se aleja de los trabajos de primera línea, solicitando, al poco tiempo, su traslado al Batallón de Comunicaciones N°3.

Si bien es cierto, la Misión Scott cambió la mentalidad en los procesos de instrucción, logrando preparar más y mejores pilotos, su sistema de alta exigencia dejó mermada la dotación de aviones, quedando muchos de ellos fuera de vuelo por falta de repuestos.

Habiendo cumplido su misión, Scott y sus ayudantes dejan Chile en enero de 1922, quedándose sólo un enamorado de esta tierra y su aviación, el "Gringo" Alfredo Seabrook.

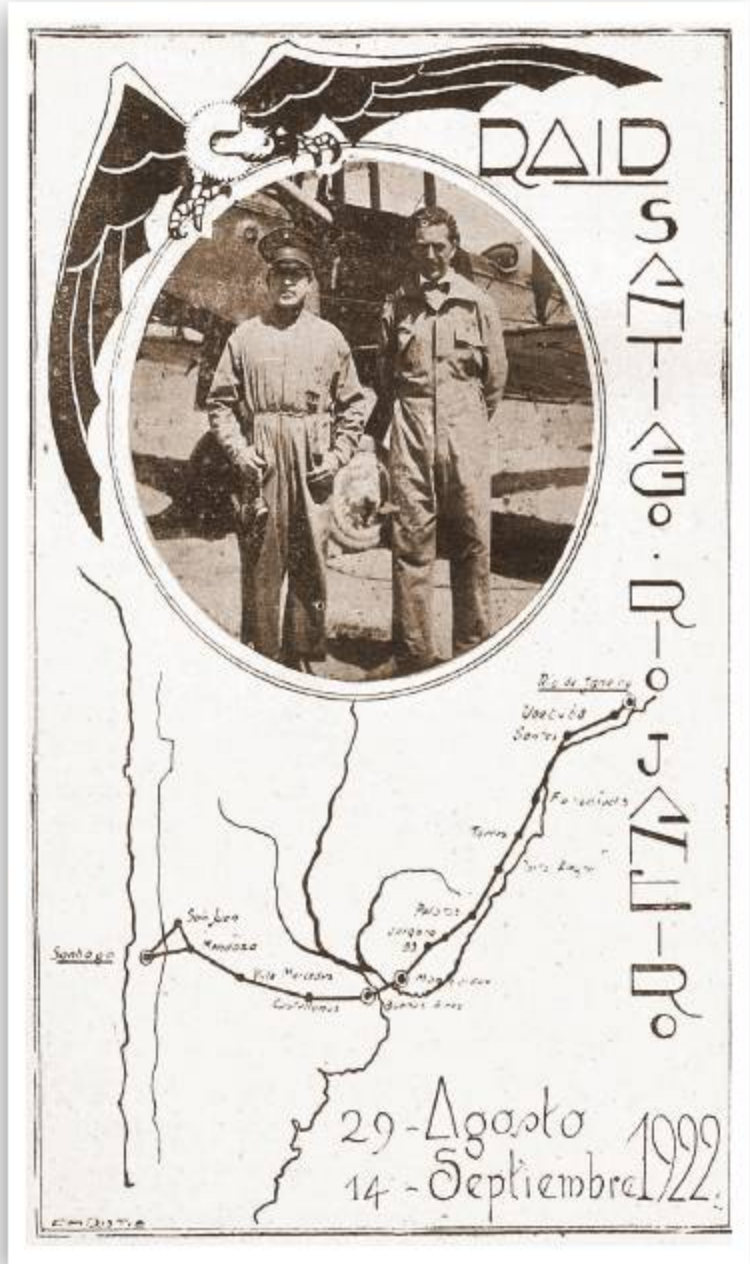
Raid del Capitán Aracena a Brasil

En septiembre de 1922 se cumpliría el Centenario de la Independencia de Brasil, Patria del reconocido **Alberto Santos Dumont**[15]. Chile, no ajeno a la simpatía del pueblo hermano, decidió, previo estudio de las capacidades, realizado por el ingeniero Ernesto Ried, efectuar una travesía para llevar un personal saludo del entonces Presidente Arturo Alessandri a tan lejanas tierras.

Los pilotos designados fueron los Capitanes Diego Aracena y Federico Baraona, para lo cual se dispusieron 2 aviones De Havilland DH-9 de 230 Hp., encabezando el equipo de mantenimiento el Ingeniero Ernesto Ried, el Mecánico Inglés Alfredo Seabrook y el Mecánico **Sargento 2° Manuel Barahona**, un destacado aprendiz de las nuevas generaciones.

El trabajo en equipo realizado fue notable, complementando todas las labores relativas a la preparación de las aeronaves. Finalmente, se nombró a Seabrook como Ingeniero-mecánico acompañante del Capitán Aracena y al Ingeniero Ried con el Capitán Baraona.

Al amanecer del 29 de agosto, el Sargento Barahona, despachaba con satisfacción y emotiva tristeza a los dos aviones que comenzaban a tomar altura para el cruce cordillerano. La travesía concluyó el 16 de septiembre de 1922, después de



12 escalas, cruzando Argentina, Uruguay y Brasil, recorriendo más de 3.400 Kms.

Un lamentable hecho fue que el Capitán Baraona junto a Ried, se accidentaran en territorio argentino, dejando solos al Capitán Aracena y a Alfredo Seabrook en tan magna misión.

Por azares del destino, una tormenta imprevista forzó al Capitán Aracena a buscar abrigo, accidentándose al tratar de aterrizar, faltando sólo la última escala rumbo a Río de Janeiro.

El Gobierno Brasileño, facilitó un hidroavión de la Armada para que Aracena y su mecánico completen el recorrido y cumplan con la misión.

15 **Alberto Santos Dumont**, brasileño, radicado en París, que diseña y construye varios aparatos voladores. El 12 de noviembre de 1906 realiza el primer vuelo en Francia y Europa, recorre 200Mts. a 6 metros de altura.

CAPÍTULO V

NUEVAS GENERACIONES DE MECÁNICOS

Edificios y Oficinas

En el año 1970, el sueño de los 147 propulsores de Capual comenzaba a consolidarse, se adquirió un bien raíz para su Sede Social por E° 95.000 (Escudos de la época), ubicada en calle Concha y Toro N° 36.

Después de unos años, se hizo imprescindible el traslado de la Sede Social a una dependencia más amplia que lograra satisfacer las necesidades de la Cooperativa. Consecuente con esto, el 8 de Marzo de 1985, queda instalada la Oficina Matriz en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 2274, inmueble adquirido a través de un crédito, y que se mantiene hasta hoy como su domicilio permanente y definitivo. En este lugar se construye actualmente el anhelado Edificio Corporativo.

Con el transcurrir del tiempo, la Sede Social se fue remozando y alhajando. Su aparato administrativo se organizó adecuadamente y se incrementó el número de Asociados.

Durante el año 1997 y considerando el clamor de nuestros Socios de Regiones, se inició un nuevo camino: la apertura de Oficinas Regionales. Se inauguró tímidamente las oficinas de Iquique, Antofagasta, Puerto Montt y Punta Arenas, con resultados sorprendentes a los pocos meses de funcionamiento. Posteriormente, en el año 2003 la Cooperativa instala una red Informática, capaz de mantener permanente conexión desde Arica a Punta Arenas, lo que significó un gran avance.

Hoy, en la celebración de nuestro Cincuentenario, contamos con 29 Oficinas conectadas en línea a lo largo de todo Chile. De esta manera, Capual ofrece permanentemente los mejores servicios, en el lugar que nuestros Asociados y Clientes se encuentren.

Primer edificio de la Cooperativa, ubicado en el actual barrio Concha y Toro, imagen del año 1970.

Así como hace 39 años se soñó con la adquisición de la primera Sede Social, hoy comienza la construcción de su nueva Casa Matriz. Las gestiones que desde hace años se comenzaban a concebir, en este momento, finalmente están rindiendo sus frutos.

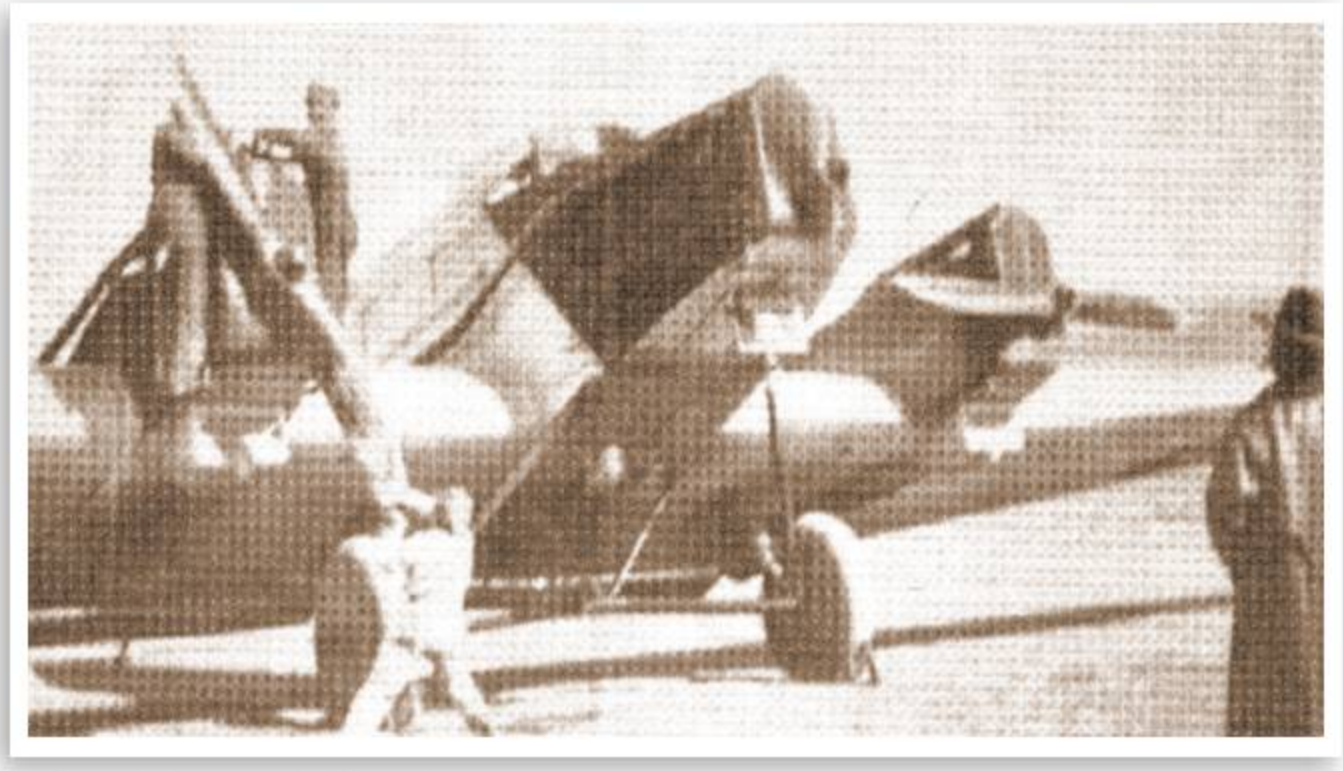
La construcción de nuestro nuevo Edificio Corporativo, nos llevará a presentar una Imagen Corporativa consolidada, igual que muchas otras grandes Instituciones. Sin duda, será un hecho histórico que nos permitirá transmitir nuestra trayectoria, servicio y calidad; elementos fundamentales que representan a una gran empresa como es Capual.

CAPUAL

Su infraestructura ha sido y será la casa de todos sus asociados, en ella se generan los lazos fraternos del cooperativismo, alcanzando sentimientos de pertenencia, solidaridad y fidelidad. Ayer, hoy y siempre.

En 1925 y producto de una exposición aérea organizada por un piloto americano, el Gobierno decide incorporar por vez primera, a los biplanos Vickers Vixen y, al final de año, el material Alemán Junkers, con los modelos A-20, F-13 y el más destacado, el bombardero trimotor R-42, creándose, de esta manera, la **Escuadrilla Mixta de Aviación**, sucesora de la 1° Compañía de Aviación.

El mecánico encargado de la instrucción del material Junkers, fue Fritz Reiche, un alemán de difícil entendimiento, pero de muy didáctica enseñanza, siendo su primer alumno destacado el **Mecánico Armando Rojas**, que, como prueba de fuego, acompañó a los Junkers en un Raid hasta Antofagasta en diciembre de 1925.



Mecánicos revisando un motor del Junkers R-42.

La travesía se cumplió con éxito, demostrando una nueva capacidad operacional, lo que permitió que se plantearan nuevos desafíos, como lo fue el viajar a Buenos Aires.

En enero de 1926, se organizó un nuevo Raid, esta vez rumbo al Sur, específicamente hasta la ciudad de Puerto Montt, con 5 aviones Vickers Vixen, designando para el mantenimiento al ingeniero mecánico Seabrook, a los **Sargentos 2° Luis Ormeño, Ruperto Contreras y al Cabo Miguel González**, dignos representantes de las nuevas generaciones formadas por el exigente Inglés.

La travesía se cumplió con éxito, demostrando una nueva capacidad operacional, lo que permitió que se plantearan nuevos desafíos, como lo fue el viajar a Buenos Aires a presentar los saludos a los intrépidos españoles que habían cruzado el Atlántico a bordo de un hidroavión Dornier Wal. Para este cruce, nuevamente fue designado el material Vickers, al mando del Capitán Armando Castro y como acompañante el Ingeniero Seabrook, el Capitán Andrés Sosa con el Comandante Veloso y el Teniente Carlos Montecino con el **Sargento 2° Julio Moraga**.

El 11 de febrero de 1926, una vez iniciado el cruce y pasado el Cristo Redentor, el avión N°3 es afectado por una corriente "descendente" que lo hace estrellarse aparatosamente, pese a los infructuosos esfuerzos del Teniente Montecino por maniobrar la aeronave y la lucha incansable del Sargento 2° Moraga por mantener la presión del motor, con una bomba auxiliar manual. Ambos tripulantes fueron trasladados a Santiago heridos de gravedad, falleciendo 4 días después el malogrado mecánico producto de las lesiones internas.

El cumplimiento de la misión fue logrado por las otras dos aeronaves, lo que constituyó la primera entrega de correspondencia por vía aérea.

A mediados de julio de 1926, cesó en el mando de la Escuela de Aviación, el Capitán Enrique Zúñiga C., y fue nombrado en su reemplazo el Mayor de Artillería Don **Arturo Merino Benítez**[16].

Pese a todo lo ocurrido y recién asumido Merino, el 21 julio de 1926 se ordena iniciar un nuevo Raid, esta vez rumbo al Norte, con sólo 3 aviones Vickers hasta la ciudad de Arica, con escalas en Copiapó y Antofagasta.

Se designó en el avión N°1 al Capitán Sosa con el **Sargento 2° Luis Ormeño**; en el avión N°2, al Teniente Julio Maldonado con el **Cabo José Soto** y en el avión N°3, al Teniente Arturo Herrera con el **Cabo Miguel González**.

Esta nueva travesía hasta la ciudad de Arica se llevó a cabo sin contratiempos, y es sólo al regreso de su misión, que, producto de una traicionera **"camanchaca"**[17], el 09 de agosto, sólo 2 aviones llegaron a Antofagasta.

Un día después fue encontrado el avión N°3, estrellado en la cima del cerro "Punta del Cobre", 10 millas al Sur de caleta "Coloso". El piloto aún con vida, inmovilizado dentro del avión, esperaba el regreso de su mecánico, quien había salido a buscar auxilio por ese extenso e inhóspito desierto. El joven Miguel González fue encontrado pidiendo ayuda, caminando malherido a varios kilómetros de distancia. Los heridos regresaron posteriormente vía marítima.

En septiembre del mismo año, junto con las glorias del Ejército, llegó un nuevo refuerzo técnico a la ya casi sobrepasada Maestranza, el Inglés **Walter Hammond**[18]. Este oportuno aporte fue esencial para los mecánicos chilenos, que ya carecían de las últimas técnicas de mantenimiento mayor en plantas de poder.

16 **Arturo Merino Benítez:** Joven oficial que marcó un hito en la Escuela Aviación y posteriormente en la Aeronáutica Nacional. Su estricto carácter provocó un cambio radical en las costumbres, procedimientos y disciplina de la Escuela, estableciendo además, rigurosos planes de estudio y extensas horas de educación Física. Fue el fundador de la Fuerza Aérea.
17 **Camanchaca:** Modismo chileno para identificar a la Neblina Costera.
18 **Mecánico Inglés**, especialista en motores que comenzó enseñando el uso y mantenimiento de las plantas de poder "Lucifer" de 130 Hp. (Bristol) y los "Jupiter" de 450 Hp. (Vickers Wibault).

Equipos de trabajo de la época

Trabajo en Equipo

Una de las mejores y más extensas presentaciones en público de la Escuela de Aviación, fue en la Parada Militar de 1926 al mando del nuevo Director, el Mayor Arturo Merino Benítez, en donde se participó con material Bristol, Vickers y un Junker R-42.

El logro de 17 aviones en vuelo fue el fruto de arduas y extensas horas de trabajo, integrando equipos de mantenimiento del **Grupo Mixto N°3** (ex escuadrilla mixta) y de la **Escuela de Aviación**. El intercambio de piezas y experiencias entre el personal de mecánicos fue esencial, ya que ambas Unidades contaban con material Vickers Vixen.

La Parada Militar de 1926 fue motivo de admiración y halagos por parte de toda la comunidad, siendo la exhibición aérea más extensa hasta ese momento.

Simultáneamente a este momento de gloria para la aviación chilena, se acogía a retiro el ilustre Mecánico Don Miguel Cabezas Soto, otrora colaborador y brazo derecho del Capitán Manuel Ávalos Prado, con quien participó en la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar.

BOLETIN OFICIAL Nº 1314 del 30 de octubre de 1926

RETIROS, Concede al piloto aviador Don Miguel Cabezas
J.R. 1 Nº 2667, Santiago 23 OCT. 1926

En conformidad al artículo, concédase retiro al mecánico 1º Piloto Aviador de la dirección de Aeronáutica, actualmente agregado en el Batallón de Comunicaciones Nº 3, Don Miguel Cabezas Soto, con pensión anual de $10.464.-

Anótese en la Dirección General de Contabilidad.
Firmado Pedro Dartnell E. – C. Ward – C. Ibañez C.

Nuevas capacidades

A fines de 1926, se llegó a la determinación de crear las primeras **Unidades de Combate**[19], denominándolos Grupos de Aviación, asignando zonas específicas para cada uno, descentralizando las operaciones aéreas.

Con el correr de los años se hicieron más continuos y extensos los vuelos, se lograron más y mejores rutas, se formaron bandadas de expertos pilotos y mecánicos diestros de mucha más confianza. El ya Comandante Arturo Merino, asume a principios de 1927 como Inspector de Aviación Interino, sin dejar la Dirección de la Escuela, quedando como Jefe absoluto de las actividades aéreas en "El Bosque".

Toda esta interacción se vio coronada el 22 de mayo de 1927, al ganar las elecciones presidenciales en forma abrumadora Don Carlos Ibáñez del Campo, quedando, de esta manera, las puertas abiertas para impulsar los planes de expansión del Comandante Merino, que con denuedo buscaba unificar la aviación Militar y Naval.

En este mismo año comienzan las labores de construcción de los cimientos para tres hangares metálicos "Wainer", uno para la Escuela de Aviación y **dos más**[20] al norte del Hangar de cúpula.

Camaradas en la vida y en la muerte

El 15 de junio de 1927, mientras efectuaba una práctica de navegación, preparando un Raid a la Ciudad de Iquique, el Teniente Francisco Vial Larraín y su Mecánico, el tripulante **Cabo Romilio Correa**, se extravían producto de una rápida presencia de nubosidad que desencadena un violento temporal. Las infructuosas maniobras por alejarse del fenómeno y buscar una ruta de regreso, se vieron abruptamente interrumpidas por la falta de visibilidad, estrellándose contra la cima del Cerro Robles, falleciendo en forma trágica ambos aviadores.

El propio Comandante Merino colaboró en el levantamiento de los cuerpos de los malogrados camaradas.

Taller de hélices con el maestro Penelas al frente.

19 **Grupo Mixto N°1**, asentado en la zona Norte con material Vickers Vixen, Vickers Wibault y Bombarderos Junkers, cuya fecha de creación oficial es el 03 de Marzo de 1926 y su asentamiento definitivo en la ciudad de Iquique en 1929.

Grupo Mixto N°3, si bien es cierto, es la Unidad sucesora de la Escuadrilla Mixta de Aviación, es decir, su data es anterior, pero se le da como fecha de creación oficial el 03 de Agosto de 1928, año en que se asienta en la ciudad de Temuco con material Vikers Wibault.

Grupo Mixto N°2, se declaró en receso hasta el 30 de Junio de 1930 cuando es asentado en Quintero con dos Escuadrillas: la de Entrenamiento con material Avro Linx y Fairey, y la Escuadrilla de Reconocimiento con material Dornier Wal.

Nota: Se denominaba Grupo Mixto por contar con diferentes materiales aéreos, los cuales cumplían misiones especificas, tales como: ataque, bombardeo, reconocimiento e instrucción.

20 **Actuales** Hangares en uso en la Escuela de Especialidades.

Consolidación del Parque Central de Aviación

A esa fecha, el Parque Central de Aviación funcionaba sólo a requerimiento de las necesidades que planteaban los Grupos de Aviación, sin un mayor control interno. En este mismo año y producto del auge aeronáutico, se decidió actualizar las existencias y disponer procedimientos para la entrega de repuestos y materiales a la Escuela y Grupos de Aviación, modalidad que sentó las bases logísticas para que se administraran técnicamente los elementos que hacen posible que un avión vuele.

Este ordenamiento fue necesario, ya que, a esa fecha, mantener los aviones aún dependía de carpinteros y enteladores, quienes muchas veces, debían fabricar ellos mismos las piezas y repuestos necesarios.

La llegada de aviones técnicamente más complejos, con estructuras metálicas, con repuestos de diseño específico y, que además, provenían del extranjero, hizo necesario desarrollar un sistema de control logístico y preparar el personal idóneo para asegurar su funcionamiento.

Producto del numeroso material aéreo y de un más avanzado nivel tecnológico, ya en 1928, se ven nuevamente sobrepasados, los infructuosos esfuerzos de los ingleses Seabrook y Hammond, por preparar y mantener mecánicos, quienes, pese a su bajo nivel técnico, se desvelaban apoyando a sus mentores en sacar la flota a vuelo.

Esta necesidad hizo que el Comandante Merino impulsara el primer Escalafón de Ingenieros de Aviación y, paralelamente, dispuso que se impartieran cursos de mecánica en la misma Maestranza de Aviación, aprovechando a los predispuestos técnicos Ingleses.

A esa fecha, se vislumbraba en la lejanía hacia el sur de la Base "El Bosque", el primer hangar y sus instalaciones de lo que sería la futura Maestranza Central.

Retorno del Junkers R-42 a "El Bosque"

En enero de 1928, se resolvió suprimir la escuadrilla de bombardeo del Grupo Mixto N° 1, disponiéndose la baja del Junkers A-20 por falta de repuestos y el traslado del Junkers R-42 N° 2 a la Base Aérea "El Bosque", el cual se hizo efectivo en abril de 1928.

Junkers R-42 N°2 aterrizado en el Bosque. Al fondo los Hangares recientemente entregados.

El Junkers se encontraba a esa fecha, operando en la ciudad de Arica, lugar donde el Ingeniero Seabrook y un equipo de mantenimiento dependiente de la Maestranza, efectuaron por primera vez, una inspección de corrosión a todos los aviones que ahí se encontraban, cuyo informe fue lapidario para el Junkers N°2.

Una vez despegado desde Arica, un 18 de abril de 1928, el trimotor mantuvo un vuelo sin novedad hasta Copiapó en donde pernoctaron. Al día siguiente, ante un cielo cubierto de nubosidad hasta Santiago decidieron llevar combustible adicional, cargando latas dentro del avión.

Para tan peligrosa maniobra, el ingenioso mecánico adaptó unas bocas de llenado dentro del mismo fuselaje que se conectaban al estanque central, la delicada maniobra merecía mucho cuidado y, por seguridad, fueron arrojadas, una a una, las latas vacías al exterior.

Al fin, entre las nubes, divisaron Quintero, pudiendo ingresar a la Zona Central y aterrizar en Santiago sin novedad.

Lo anecdótico del viaje, fue que nunca se recibió un reclamo por una lata de combustible sobre una cabeza y, además, la tripulación desarrolló una paciencia única, ya que no pudo fumar durante toda la travesía. Antiguamente era normal y común incurrir en este vicio durante el vuelo.

La Escuadrilla de Bombardeo

El retorno del Junkers N° 2 a "El Bosque", aumentó el material que poseía el Grupo Mixto N° 3, sin embargo, antes que este Grupo se trasladara a Temuco, el Alto Mando resolvió, a mediados de año, formar una Escuadrilla de Bombardeo independiente en "El Bosque" con 6 Junkers R-42, un Junkers A-20 y un Dornier DO-C "Merkur", quedando, de esta manera, sólo como **Grupo N°3**.

La idea central era formar una Unidad para pilotos de aviones multimotores. Como su Comandante fue designado el Capitán Alfredo Fuentes M., y para el mantenimiento el ingeniero Carlos Warsch y el Mecánico Fritz Reiche con el equipo de mecánicos chilenos que él mismo había formado, quienes fueron el **Sargento 2° Eulogio Pasten**, los **Cabos 1° Lautaro Orrego y Uldaricio Espinoza**, además de 38 conscriptos que

Junkers en mantenimiento en el Hangar tipo cúpula

Mecánicos preparando un Vickers Wibault

contribuyeron en las labores de aseo, arrastre y abastecimiento de los enormes aparatos.

En estos aviones se formaron las primeras tripulaciones de trabajo en conjunto; **piloto-mecánico**. A su haber, se cumplieron un sinnúmero de misiones de traslado de carga y pasajeros, fotografía, bombardeo, reconocimiento y cooperación con fuerzas terrestres.

Sus dependencias se constituyeron al costado norte de la Escuela de Aviación, ocupando el Hangar de cúpula de construcción sólida que aún conserva la Escuela de Aviación, todo un Patrimonio Arquitectónico.

Posteriormente, el Grupo inició la ejecución de vuelos regulares entre Santiago y Puerto Montt, cumpliendo con la integración por vía aérea dispuesta por el Comandante Merino.

Asentamiento del Grupo N° 3

Los 5 primeros Vickers Wibault despegaron un 03 de agosto rumbo a Temuco hacia su nuevo hogar. Posteriormente, se recibieron 3 Vickers Vixen, un Vickers Wibault y 4 Gipsy Moth de 100 Hp.

El personal debió hacer grandes esfuerzos para acomodar todo el material y repuestos. Las mínimas instalaciones con que contaban, debieron ser adaptadas y la pista "repasada", contando para ello con el apoyo de muchos entusiastas lugareños (mapuches), que con sus "Yuntas de bueyes" contribuyeron al arrastre y limpieza de terrenos ubicados en los accesos de carreteo y cabezales.

El mismo grupo de lugareños denominaba al sector como "Maquehue" (Nido de Cóndores).

Producto de la escasez de instalaciones y de las pocas comodidades para trabajar en los aviones, ya que se contaba con sólo un hangar, se determinó que el mantenimiento menor se efectuaría en "Maquehue" y el mantenimiento mayor en la Maestranza Central ubicada en Santiago.

El 28 de febrero 1928, el Mayor Ramón Vergara Montero, habiendo visualizado el aumento progresivo de todas las actividades de mantenimiento, reorganizó la estructura interna de la **Maestranza y Parque Central de Aviación**, dejando las secciones: **Maestranza, Armaduría y Parque Central**[21] .

21 **Sección Maestranza**; su trabajo consistió en la reparación o confección de repuestos de toda clase como: hélices, alas, molduras, entre otras.
Sección Armaduría; su función fue efectuar revisiones y reparaciones a los aviones, distribuyendo los trabajos entre los diferentes talleres como: electricidad, motores, instrumentos, revestimiento, etc.
Sección Parque Central; como recientemente había sido reestructurada, sus funciones se abocaron sólo a las adquisiciones, almacenamiento y distribución de los distintos materiales, repuestos y armamentos, es decir, tareas propias del rubro de Abastecimiento.

En uno de los viajes al trabajo me encontré en el tranvía con un chofer del Ministerio de Guerra, quien tenía el encargo de buscar un joven que quisiera contratarse como estafeta–ciclista para el servicio del Ministro y del Subsecretario del Ministerio. A esa edad, no me hacía muy feliz la idea de ser uniformado militar, pero en esa época había mucha desocupación en el país, así que luego de consultar la opinión de mi familia y polola, decidí aceptar. (Suboficial Humberto Alcaíno)

Con el tiempo, se unieron la Sección Maestranza con la Sección Armaduría, formándose la **Maestranza Central de Aviación**, la que posteriormente se convirtió en el **Ala de Mantenimiento** y, finalmente en la Empresa Nacional de Aeronáutica (**ENAER**).

El **Parque Central** derivó en **Arsenales de Aviación**, luego **Ala de Abastecimiento** y actualmente **Grupo de Abastecimiento**.

En 1928, el Parque Central contó, además, con una Sección de régimen interno, que prestaba los servicios de Guardia a esa Unidad, ésta se denominaba "Compañía de Guardia" y estaba compuesta por personal de Planta y 50 conscriptos (con Revista de Reclutas cumplida en el Ejército), y su función era la Mantención y Aseo del cuartel, además de los servicios de Centinela en toda la Base Aérea. Posteriormente, se denominó "Compañía de Defensa" por su especial función.

La Maestranza, por su gran carga de trabajo, no asumió estas labores de Guardia y, además, el personal uniformado de esta Unidad había pasado a ser, en su totalidad, civiles. Hay que recordar que constantemente había grupos de mantenimiento provenientes de la Maestranza, apoyando a los especialistas de los Grupos de Aviación asentados en "El Bosque".

Creación de la Línea Aeropostal

En abril de 1929 se creó la **Línea Aeropostal**[22] Santiago-Arica, gracias al tenaz impulso del Comandante Merino por consolidar las actividades aéreas, tanto en el ámbito Civil, Militar y Comercial.

La Escuela de Aviación, al recibir el nuevo material Curtiss P-1 "Hawk" y Curtiss O-1 "Falcon", entrega 10 Cirrus Moth a la Escuadrilla Aeropostal, junto con 4 de sus más experimentados mecánicos, dispuestos a esta nueva aventura. Se trata esta vez de los **Sargentos 2º Luis Muñoz y Félix Bustamante**, el **Cabo 1° Luis Rebolledo**, y los **Cabos Arturo Peña** y **Augusto Sandoval**, quienes fueron escogidos entre varios y entusiastas voluntarios.

La decisión fue difícil, ya que esta comisión implicaba trasladarse a una nueva zona y en conocimiento de que sólo con los medios propios disponibles, deberían saber solucionar los imprevistos e

22 **Línea Aeropostal.** Su misión fue trasladar correspondencia desde Santiago y viceversa, a través de Postas ubicadas en Ovalle, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Arica.

Canadian Vickers "Vedette" operando en Aysén

inconvenientes. Esta necesidad de autosuficiencia exigía poseer un alto nivel técnico.

El arduo servicio, a los pocos días, cobró un alto precio. Sin imaginarlo, un 17 de marzo el mecánico **Cabo 1° Luis Rebolledo** acompaña en el vuelo al piloto Teniente Julio Fuentealba, sufriendo un grave accidente cuando se encontraban efectuando el tramo Copiapó – Antofagasta, dándose la alarma al no llegar éstos a su punto de destino.

El Teniente Fuentealba falleció instantáneamente, no así su mecánico el Cabo 1° Rebolledo, quien, al recobrar el conocimiento y percatarse de los hechos, sobreponiéndose a la gravedad de sus lesiones, se arrastró casi un kilómetro hasta la línea ferroviaria, la cual era flanqueada por el tendido telegráfico.

Con mucho ingenio y en un supremo esfuerzo, utilizó trozos de piedra y metal para lograr desgastar, en forma rudimentaria el poste de madera, hasta derribarlo, interrumpiendo así la comunicación. Sólo el 23 de marzo, 5 días después, el personal de la Estación Varillas, al Sur de Antofagasta, encontró el corte y, por ende, al agónico Cabo 1° Rebolledo, el cual volvió al servicio después de una larga recuperación.

El 27 de julio de 1929, se creó la Escuadrilla de Anfibios N°1, "Línea Aérea Experimental Puerto Montt - Aysén", asentada en "El Bosque", quedando en espera de ser trasladada a Puerto Montt antes de fin de año. Esta Escuadrilla contó con 6 Canadian Vickers "Vedette", biplanos anfibios de 225 Hp.

A principios de noviembre, viajaron 20 Suboficiales del Grupo N°3 a cargo del Teniente Guillermo Rodríguez, quienes tuvieron la difícil misión de acondicionar los terrenos para una pista y dependencias en el sector de "Chamiza", ubicado a 12 kilómetros al Este de Puerto Montt.

Recuerdos de un chileno, convertido en mecánico aviador

Uno de los relatos más descriptivos de cómo los antiguos precursores forjaron su destino hasta llegar a ser parte de la Fuerza Aérea, es el entregado por el Suboficial, Don Humberto Alcaíno (Q.E.P.D.), quien formó parte de la Escuadrilla de Anfibios N°1, y que a continuación entregamos:

"Fui un modesto servidor de la Fuerza Aérea por obra de la casualidad y del destino. Un día, a principios de 1928, salí a las puertas del Regimiento Cazadores Nº 2 del General Baquedano, después de cumplir con mi Servicio Militar durante año y medio. Respiré hondo, pensando en mi porvenir y en la búsqueda de nuevos horizontes.

En uno de los viajes al trabajo me encontré en el tranvía con un chofer del Ministerio de Guerra, quien tenía el encargo de buscar un joven que quisiera contratarse como estafeta–ciclista para el servicio del Ministro y del Subsecretario del Ministerio. A esa edad no me hacía muy feliz la idea de ser uniformado militar, pero en esa época había mucha desocupación en el país, así que luego de consultar la opinión de mi familia y polola, decidí aceptar.

Pero mi destino no era ése. A los cuatro meses de trabajo tuve conocimiento de que gracias a la visión del Director de Aviación, Comandante Sr. Arturo Merino Benítez, se había dictado la Ley que creaba Unidades Aéreas en el sur del país, con intenciones de abrir las rutas aéreas hasta Magallanes.

De esta manera, se fundó y se organizó la Escuadrilla de Anfibios Nº 1, con asentamiento en Puerto Montt, y un año después, la Escuadrilla de Anfibios Nº 2 en Punta Arenas. Se reclutó gente con conocimientos de mecánica y se contrataron personas para diferentes servicios, como enfermeros, cocineros, escribientes, etc.

Al saber esto, pedí traslado inmediato a la Fuerza Aérea, pensando que ahí estaba mi oportunidad de conocer otras provincias y aprender una profesión que a mi especialmente, me gustaba; tendría la oportunidad también de volar aviones que yo mismo arreglaría, por lo menos me hacía la ilusión que así sería.

Mi solicitud fue aceptada y mi traslado salió el 1º de septiembre de 1929. Me incorporé a la Escuadrilla que en ese entonces estaba en un hangar de la maestranza, con el personal de mecánicos empeñados en armar los seis anfibios que habían llegado en grandes cajones desde Inglaterra y que después sirvieron para construir las oficinas y almacenes de repuestos y herramientas dentro del hangar.

Cuando me presenté a "El Bosque" la Escuadrilla de Anfibios estaba al mando del Capitán de Bandada Sr. Modesto Vergara, el cual después de cortas preguntas me ordenó que me presentara al mecánico jefe, el Sargento 2º Sr. Carlos Sáez, quien a partir de ese momento, fue mi maestro en esto de apretar tuercas y armar aviones. Adquirí muchos conocimientos, lo que me sirvió luego para dar un buen examen y pasar a ser mecánico de la rama del Aire, suprema aspiración de muchos, pero que sólo algunos tienen la suerte de alcanzar.

Para merecerlo en ese tiempo, tuve que trabajar mucho, demostrando un gran espíritu de sacrificio, afición por acompañar a los pilotos en sus vuelos de prueba o comisiones de prácticas de tiro desde la torrecilla del avión.

El tener amor a la carrera y al avión que le entregaban a su cuidado, fueron las premisas que el Sargento Sáez me inculcó. Él fue conquistado por la Aviación y, gracias a que era un excelente mecánico, (pese a un defecto físico que poseía) llegó a ser contratado por la Fuerza Aérea con el grado de Sargento.

Así, pasamos cuatro meses trabajando y después de haber armado los primeros Vickers "Vedette", comenzaron los vuelos de prueba del material y prácticas de vuelo en botes voladores. Este material aéreo funcionó a las mil maravillas, salvo pequeñas filtraciones de aceite, propias de aparatos recién armados cuando sufren el primer calentón.

"El Bosque", a esa fecha, era el único aeródromo que existía en Santiago, en cuyo recinto se encontraban las dependencias de la **Escuela de Aviación**, *la* **Compañía de Defensa**, *la* **Escuadrilla de Bombardeo** *y el* **Gabinete Fotogramétrico**, *además del* **Parque Central de Aviación** *y la* **Maestranza Central de Aviación**.

Comandante Arturo Merino Benítez

En este anfibio, el piloto tenía que ir siempre acompañado por un mecánico o copiloto que accionara el sistema de cadenas en el tren de aterrizaje. Para los amarizajes debía llevar un tercer hombre, para las maniobras de atraque.

No puedo describir con palabras la emoción que sentimos los que volábamos por primera vez en un aparato aéreo; orgullo, a la vez, por esos vuelos que por primera vez se hacian en Chile con anfibios.

El 12 de noviembre llegó la orden de trasladarse a Puerto Montt. Tuve la enorme alegría cuando escuché que en la lista de pilotos y tripulantes que harían el primer raid a Puerto Montt estaba yo, nada menos que como ayudante del mecánico del Vickers "Vedette" Nº 2, piloteando por el Capitán Vergara.

No se como, no me dio un ataque de pura alegría"...

Con la creación de la Escuadrilla de Anfibios N°1 y la reciente reorganización de la Dirección de Aviación del Ejército, el Comandante Arturo Merino en su calidad de Director de Aviación, asumía la responsabilidad de tener 5 organismos bajo su mando:

1) **La Escuela de Aviación;** Incorporaba las Secciones Transmisión y Servicio Meteorológico.

2) **La Maestranza y Parque Central de Aviación.**

3) **Las Tropas de Aviación;** Grupos Mixtos N°1, 2 (en receso) y 3, Escuadrilla de Bombardeo, Compañía de Defensa y Escuadrilla de Anfibios N°1.

4) **El Servicio Aeropostal.**

5) **La Aviación Civil;** Club Aéreo de Chile y Club Aéreo de Temuco.

Vista panorámica de la Escuela de Aviación Militar

Volando en su **"Falcon regalón"** *de 240 Hp., el dinámico Director de Aviación, recorría incansablemente el país, vigilando y controlando con sorpresivos vuelos, revistando las Postas, Unidades e instalaciones.*

"El Bosque", a esa fecha, era el único aeródromo que existía en Santiago, en cuyo recinto se encontraban las dependencias de la **Escuela de Aviación**, la **Compañía de Defensa**, la **Escuadrilla de Bombardeo** y el **Gabinete Fotogramétrico**, además del **Parque Central de Aviación** y la **Maestranza Central de Aviación**.

En este aeródromo, no sólo se realizaron actividades aéreas militares, sino que también, actividades de vuelo civil, participando posteriormente el **Club Aéreo de Chile**, la **Línea Aérea Nacional LAN** y la americana **Panamerican Grace Airways**.

Curtiss Falcon pintado color verde oliva, de visita en el norte

A fines de 1929 y ante las múltiples y pujantes actividades, fue necesario crear un nuevo aeródromo para separar dichas actividades. Éste se ubicó a 8 kilómetros al noroeste del Aeródromo "El Bosque" y recibió el nombre de Aeropuerto "Los Cerrillos".

Volando en su **"Falcon regalón[23]"** de 240 Hp., el dinámico Director de Aviación, recorría incansablemente el país, vigilando y controlando con sorpresivos vuelos, revistando las Postas, Unidades e instalaciones. Viajaba acompañado normalmente por el mecánico **Sargento 2° Valentín Sánchez** o el **Cabo 1° Alejandro Vidal**.

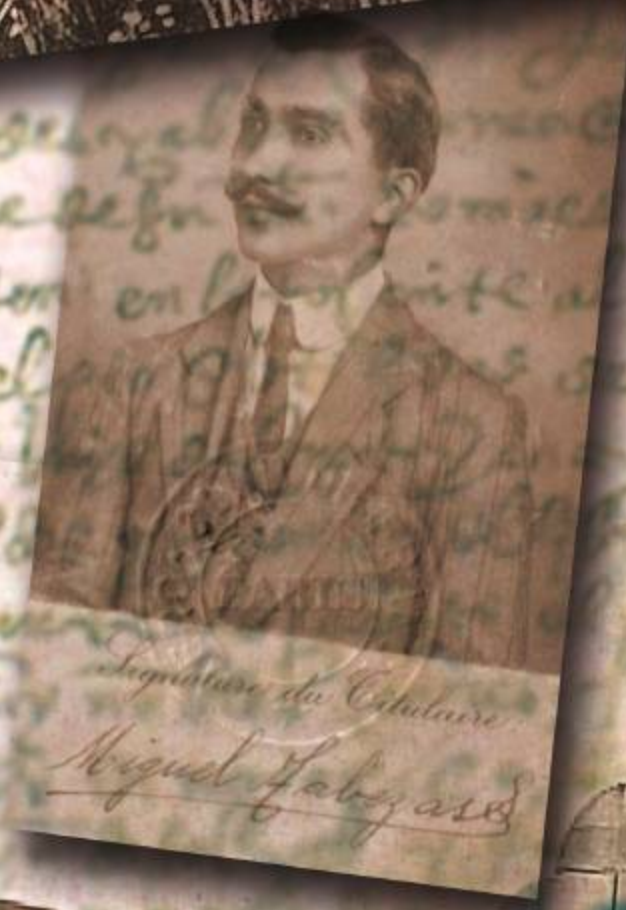
Este mismo año y producto del fallecimiento del Subteniente Carlos Schell, su compañero de curso, el Subteniente Diego Barros Ortiz, profundamente afectado por su muerte, escribió los emotivos versos que constituyen el actual Himno "Camaradas" de nuestra Fuerza Aérea.

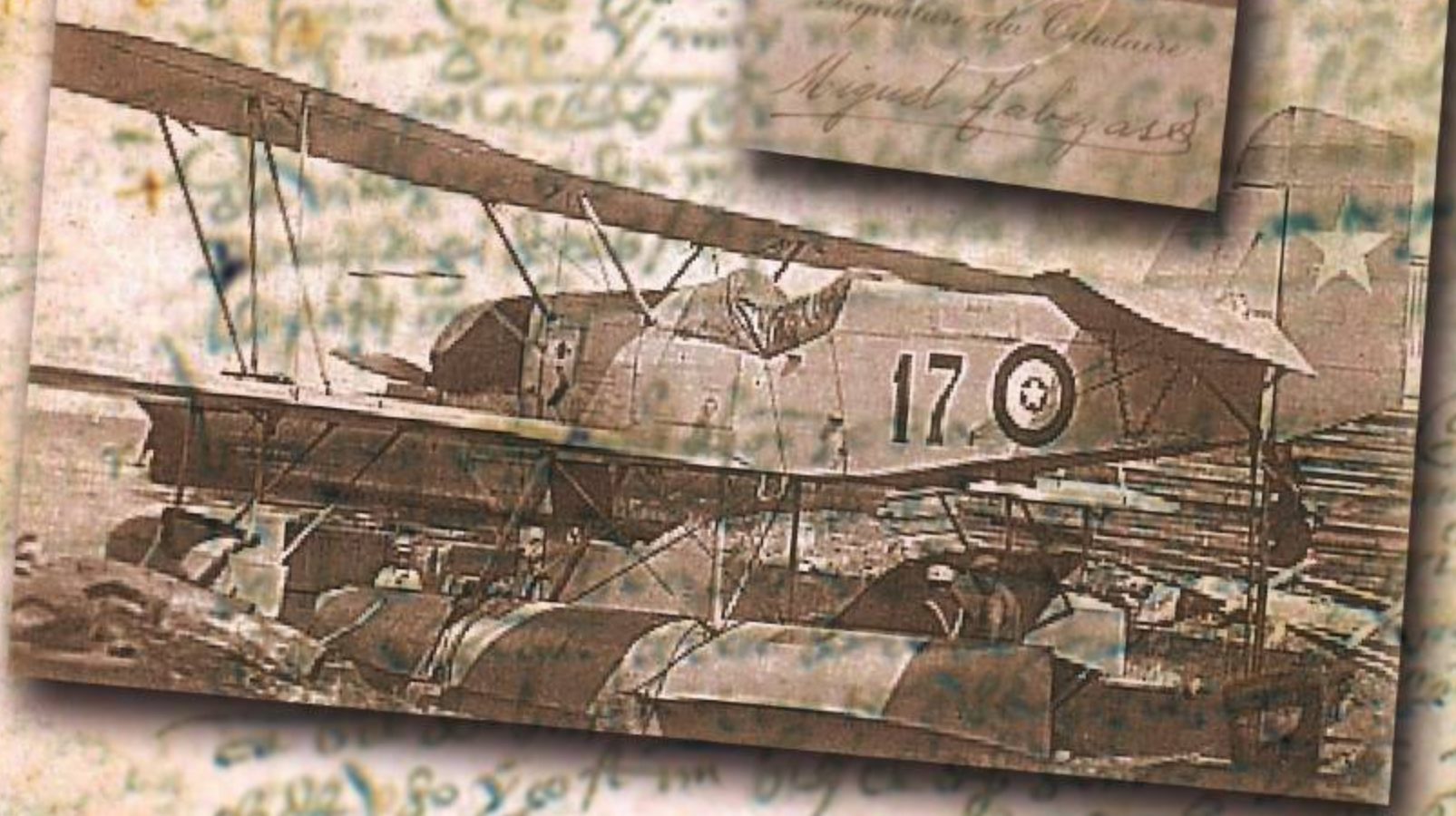
En enero de 1930, los Junkers N°3 y 6, viajaron a Pto. Montt, iniciando una nueva Ruta al Sur para estos aviones, el N°3 volvió a Santiago y el N°6 permaneció en Pto. Montt con el fin de instalarle flotadores para seguir las nuevas rutas a Puerto Aysén y Magallanes.

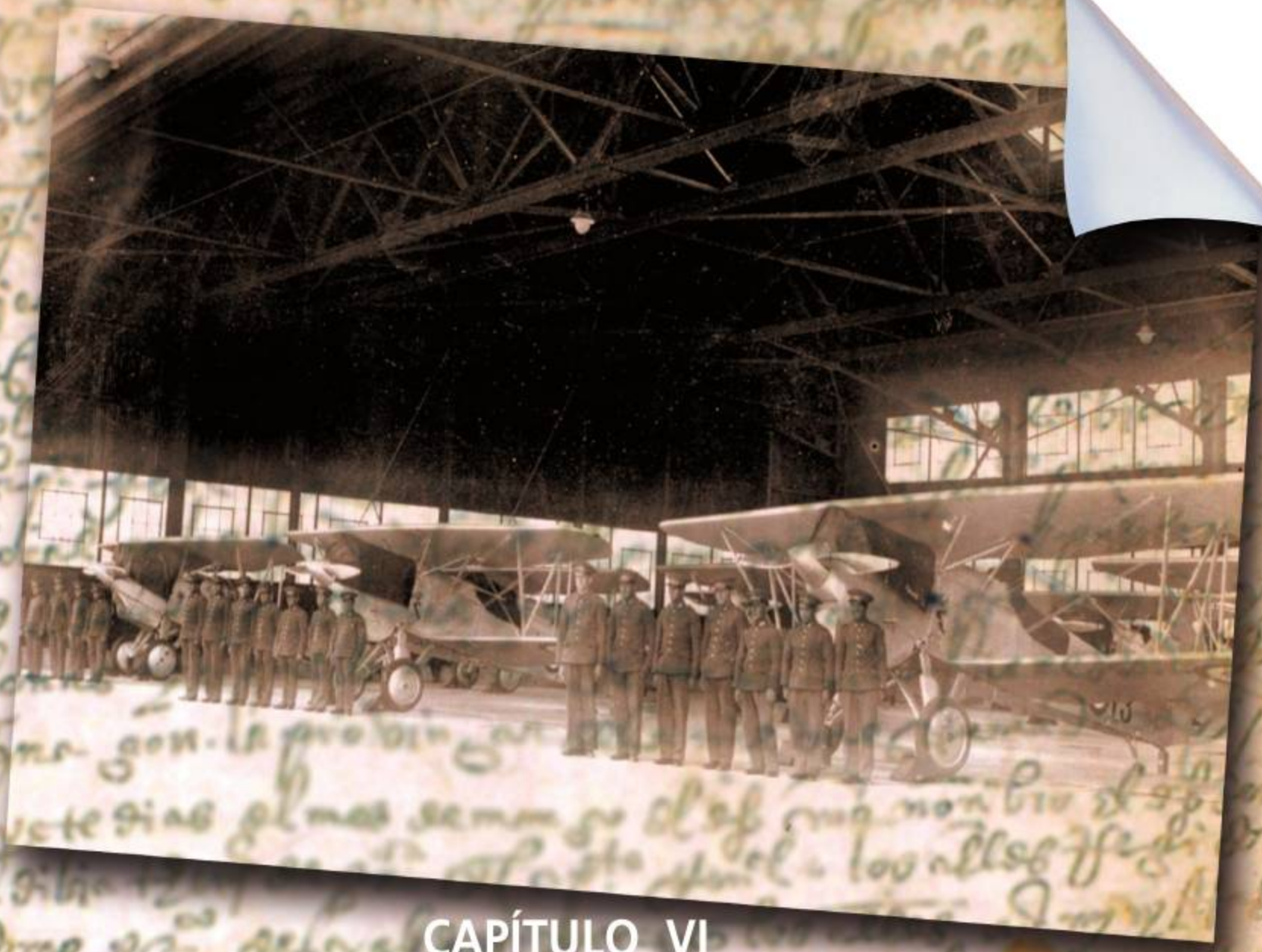
Los mecánicos Fritz Reiche y el **Cabo 1° Uldaricio Espinoza**, fueron los encargados de instalar tal adaptación, una obra de gran esfuerzo que se constituyó en nuevas capacidades para este robusto material de vuelo.

El Comandante Merino es fotografiado por el Cabo 1° Uldaricio Espinoza, frente al Junkers adaptado con flotadores.

23 Único Curtiss Falcon pintado color verde oliva, que era de uso exclusivo del Comandante A. Merino Benitez.

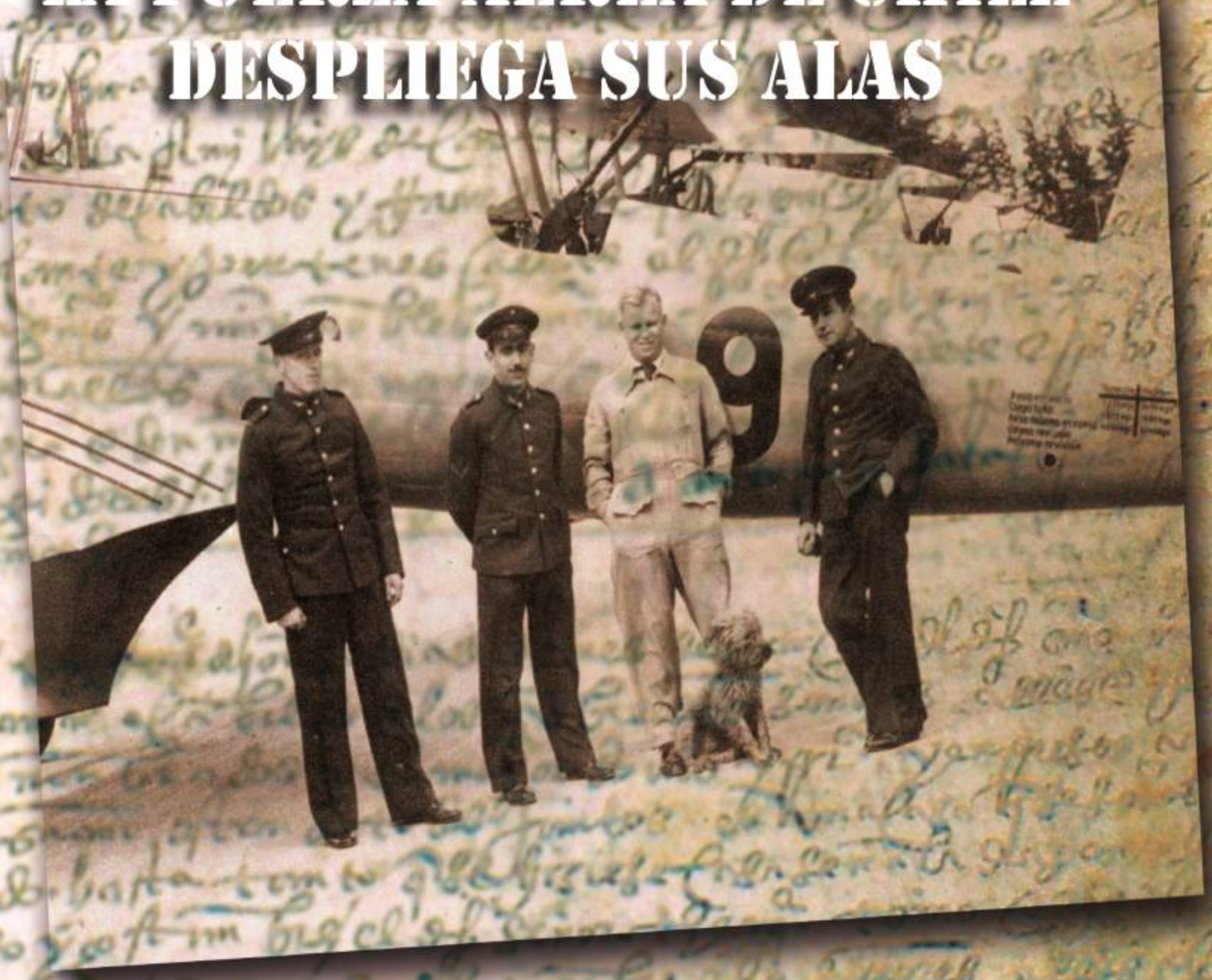



17



CAPÍTULO VI

LA FUERZA AÉREA DE CHILE DESPLIEGA SUS ALAS



Contingencias

Durante el año 1972 se materializó la incorporación de la Cooperativa a la Federación Chilena de Cooperativas de Ahorro y Crédito (FECRECOOP).

En el periodo de 1972 - 1973, el movimiento cooperativo se vio afectado por las medidas económicas de emergencia que afrontaba todo el País. Ello fue motivo del desaparecimiento de muchas Cooperativas, ya sea por intervención o por quiebra.

Los principales factores de esta crisis fueron la implantación de la reajustabilidad y el bajo poder adquisitivo.

Nuestra Cooperativa enfrentó esta dura prueba con bastante previsión, ya que había implantado la reajustabilidad parcial a los préstamos. Capual salvó airosa esta contingencia, fortaleciéndose económica y socialmente.

Para satisfacer las crecientes necesidades de consumo de los asociados, el 13 de Marzo de 1980 se crea la Sociedad Comercial "Unión Aérea Limitada" que operaba ofreciendo artículos electrónicos, vestuario, calzado y otros, ventas realizadas al contado o a plazo. Para esto último, la Cooperativa otorgaba créditos en las mismas condiciones que para los préstamos regulares de dinero.

Debido a la modificación de Ley de Cooperativas, la Sociedad Comercial debió cerrarse. A partir de ese entonces, se optó por seguir sirviendo a sus asociados como Cooperativa de Ahorro y Crédito.

Departamento de vestuario.

Departamento de cuentas corrientes.

CAPUAL

En los caminos surgen turbulencias y desafíos, frente a los cuales Capual ha actuado con conocimientos, convicción y fe, superándolas y convirtiéndolas en nuevas y potentes oportunidades.

La Fuerza Aérea de Chile fue creada en 1930, a partir de la fusión de los Servicios Aéreos del Ejército y de la Armada. De esta manera, se quiso establecer, en aquel entonces, una correspondencia entre el medio en que las Instituciones castrenses operaban y el arma apropiada para cada una, es decir: tierra, mar y aire; Ejército, Armada y Fuerza Aérea, respectivamente. A esto se sumó la conveniencia de que todo lo concerniente al mando, control y operaciones de los medios aéreos con fines militares estuviera concentrado en un arma especial para dicho propósito.

En aquel año, dadas las enormes posibilidades que ofrecía el medio aéreo para unir rápidamente el territorio nacional y los éxitos de la aviación en el mundo, el entonces Presidente de la República, **General Carlos Ibáñez del Campo, decidió crear la Fuerza Aérea, mediante Decreto Supremo N°1.167[24], del 21 de marzo de 1930.**

El Comandante Arturo Merino Benítez, fue el gran visionario e impulsor que luchó por la creación de una Fuerza Aérea independiente y también por la existencia de una aviación comercial, civil y deportiva, una industria aeronáutica y el desarrollo de la infraestructura necesaria para operar a lo largo del país, como partes constitutivas de un complejo sistema aeronáutico nacional.

24 **El Decreto 1.167** consistía en unificar los servicios aéreos del Ejército y de la Armada, pasando a llamarse **Fuerza Aérea Nacional**, dependiendo de una Subsecretaría de Aviación.

Primera fábrica de aviones en Chile

Una de las ideas del Comandante Merino con más proyección, fue cuando, a fines de 1928, selecciona entre diferentes fábricas, a la Curtiss Aeroplane Export, para la adquisición de 20 aviones biplaza Curtiss "Falcon", con el compromiso de que sean armados en Chile.

La industria aceptó la propuesta y, es así, como en octubre de 1930, inaugura sus instalaciones en el sector noreste del aeródromo "Los Cerrillos".

Una de las cláusulas del contrato, era que la fábrica debía contar con 25 técnicos chilenos, los que 6 meses atrás ya se habían preparado en la Planta Curtiss en Estados Unidos.

Este selecto grupo de técnicos, en su mayoría civiles provenientes de la Escuela de Artes y Oficios, fueron iniciados en las materias de aviación, por uno de los precursores de la mecánica aeronáutica en Chile, Don Miguel Cabezas Soto, quien también integró el curso en la Planta Curtiss Aeroplane.

Lamentablemente, el desarrollo de la fábrica tuvo una fugaz participación, producto de **restricciones**[25] y acontecimientos administrativos insalvables, que truncaron el promisorio desarrollo aeronáutico que se vislumbraba.

Aún así, manteniendo una visión de desarrollo, el 16 de diciembre del mismo año, se creó la "Escuadrilla de Anfibios N°2", con asentamiento en Punta Arenas, (antecesor del actual Grupo N°6). Siendo su primer Comandante, el Teniente Santiago Leitao Moya, además de los mecánicos **Sargentos 2° Manuel Muñoz, Raúl Rodríguez y Evaristo Poblete,** quienes viajaron en barco hasta su nueva Unidad, acompañados por los Curtiss "Falcon", designados para tal misión.

Su primera gran labor fue contribuir a preparar los terrenos ubicados en el sector de "Cabo Negro", con la construcción de la correspondiente rampa hacia el Estrecho. Las labores fueron muy sacrificadas, ya que debían recorrer a diario más de 30 kms. desde la ciudad de Punta Arenas en un pequeño camión arrendado para la ocasión.

El armado de las aeronaves (2) fue su segundo desafío, ya que les incorporaron flotadores y, al estar empotrados sobre altas Bancadas para su instalación, quedaban peligrosamente expuestos al fuerte viento reinante, característico en la zona.

Curtiss "Falcon" empotrado en "Cabo Negro".

25 Debido a las restricciones económicas de la época, la fábrica debió paralizar sus actividades en 1931, continuando a fines de 1932, como maestranza para atender aviones solo de la F.A.N. y de PANAGRA.

Mecánicos con los Curtiss "Falcon" en Alto Hospicio.

Los Curtiss "Falcon" efectuaron su primer vuelo en la Región de Punta Arenas, el 27 de enero de 1931. Paralelamente el 16 de enero, en Santiago, la Compañía de Defensa se constituía como Unidad Independiente con el nombre de "Grupo de Defensa Antiaérea", dejando de estar agregada al Parque Central.

Renovado gran parte del material aéreo por el nuevo Curtiss "Falcon", en Iquique, en la Base Aérea de Alto Hospicio ya se constituían los primeros grupos de mecánicos con sus aeronaves.

Deceso del mecánico de aviación Don Miguel Antonio Cabezas Soto

Inesperadamente, el 23 de noviembre de 1932 y a consecuencia de un mal procedimiento médico al operarse de Sinusitis, fallece Don Miguel Cabezas Soto, a la edad de 44 años.

Don Miguel Cabezas, nació en Santiago de Chile, el 23 de julio de 1888, hijo de Felipe Cabezas y de Rosario Soto. Completó sus estudios primarios y secundarios, egresando de la Escuela de Artes y Oficios.

En noviembre de 1934, La **Escuadrilla de Bombardeo** *inició un Raid al Sur con 4 Junkers R-42, al mando del Comandante José Jara, con un equipo de Mecánicos y tripulantes a cargo del* **Suboficial Alberto González**, *los* **Sargentos 2° Pedro Quezada**, **Lautaro Orrego**, **Eleodoro Oñate** *y* **Luis Ormeño**, *además de los* **Cabos 1° Horacio Chamorro y Salvador Nazar**.

Cumplió su servicio Militar en el Regimiento de Infantería Nº 1 "Buin", desde mayo de 1909 hasta abril de 1910. A los meses, se contrata como mecánico en el Ejército, siendo designado posteriormente a la comisión revisora de armamento. Integró la primera dotación de planta de la Escuela de Aeronáutica Militar, se retira de la Institución después de haber prestado servicios por más de 15 años.

En 1931 asiste a un curso de material de vuelo, en la Curtiss Aeroplane Export, en Búffalo, Estados Unidos.

Este es un resumen de la vida de un verdadero precursor de la Aviación en Chile, hombre sobrio y sencillo, de gran inteligencia y capacidad, que supo ponerse al servicio de nuestra Patria.

Su recuerdo de gran profesionalismo, merece nuestro más alto reconocimiento como precursor de los Mecánicos de Aviación.

En su honor, actualmente el hangar de instrucción de la Escuela de Especialidades, lleva su distinguido nombre.

Nuevo Comandante en Jefe

Durante los 2 años siguientes y después de turbulentos pasajes de la Historia de nuestro país, la **Fuerza Aérea Nacional**[26] vuelve a su cauce normal, asumiendo en diciembre de 1932, como nuevo Comandante en Jefe, el General Don Diego Aracena Aguilar, debido al prematuro retiro del Comodoro Arturo Merino Benítez.

En noviembre de 1934, La **Escuadrilla de Bombardeo** inició un Raid al Sur con 4 Junkers R-42, al mando del Comandante José Jara, con un equipo de Mecánicos y tripulantes a cargo del **Suboficial Alberto González**, los **Sargentos 2° Pedro Quezada**, **Lautaro Orrego**, **Eleodoro Oñate** y **Luis Ormeño**, además de los **Cabos 1° Horacio Chamorro y Salvador Nazar**.

Esta travesía fue una de las últimas de la Escuadrilla de Bombardeo, ya que se produjo una seguidilla de accidentes producto de fallas por el ya fatigado material, lo que obligó a disponer de recursos para una renovación inmediata.

Es así, que en agosto de 1937, se firmaron los acuerdos para la compra de aviones de combate y bombardeo, designándose el siguiente material:

12	Junkers JU-86
9	Arado 95
15	Focke Wulf 44
20	Breda 65
9	Nardi

26 A partir del 09 de febrero de 1937, la Fuerza Aérea Nacional pasa a denominarse Fuerza Aérea de Chile.

En septiembre de 1937, arribaron a Europa las delegaciones chilenas que se prepararían en el nuevo material. Dentro de la nómina de seleccionados para el material "Breda" y "Nardi", se encontraban destacados suboficiales especialistas en Mecánica Aeronáutica, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

Suboficial Romeo Escobar López.

Sargentos 1º Julio Videla Silva y Ramón Rogel Moreno.

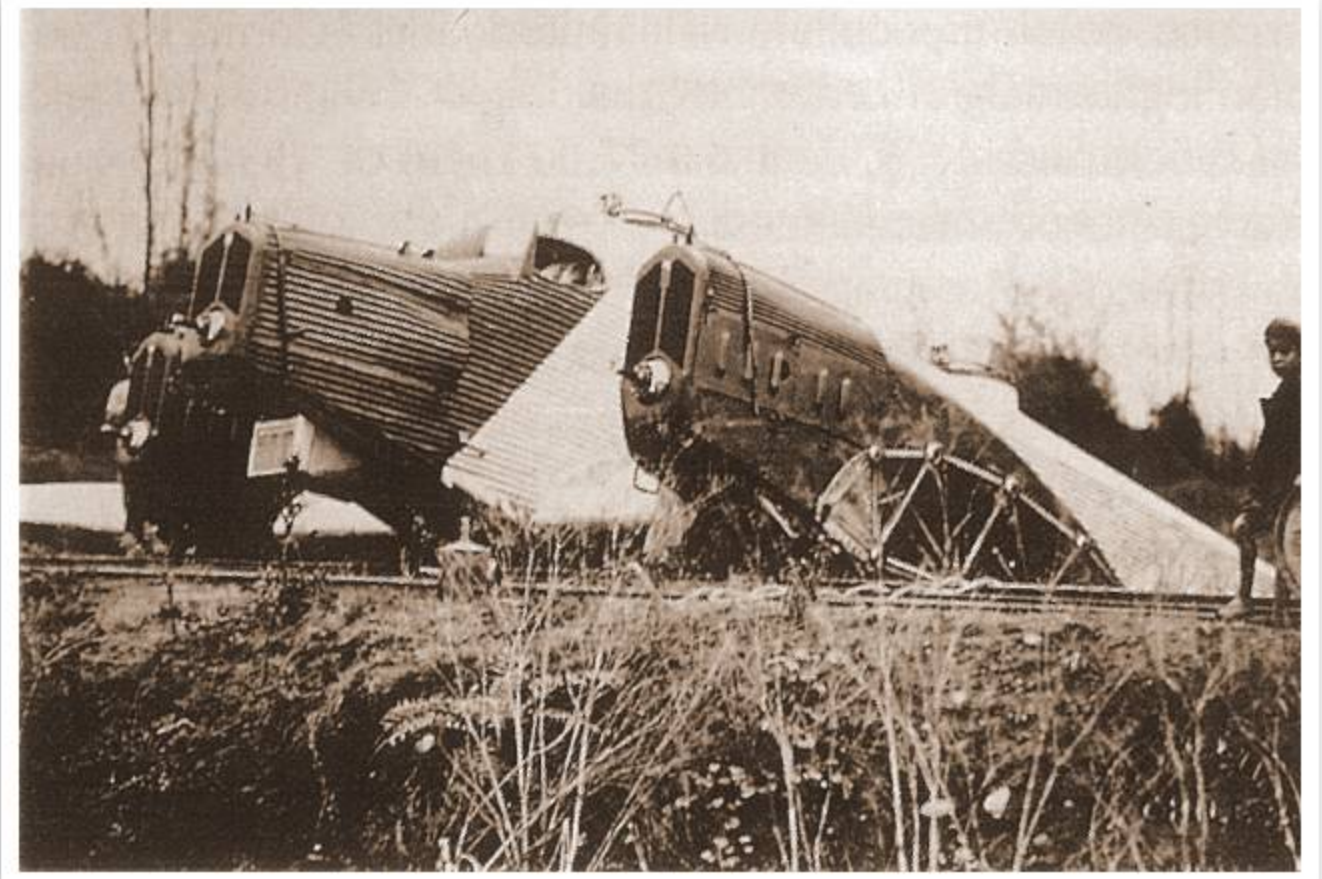
Sargentos 2º Armando Morales Castillo, Juan Alfaro García, Pedro Orrego Palomino y Ricardo Gaete Larenas.

Cabos 1º Roberto Yánez Yánez, Horacio Chamorro Bobadilla y Augusto Modrow Gustoff.

Cabo 2º Rodolfo Le Clerq.

Todo el personal seleccionado pertenecía a las unidades operativas y a la Maestranza Central, tomando en consideración su gran capacidad técnica y profesionalismo.

Una rápida gestión permitió que el material Alemán Focke Wulf 44, que ya estaba disponible, arribara al país en enero de 1938. El personal junto a los ingenieros alemanes, realizaron un minucioso proceso de armado en la Maestranza Central, en donde se instruyó a todos los mecánicos en el



Junkers accidentado

nuevo material, haciendo la entrega definitiva un 11 de febrero de 1938.

Ya en marzo, se despacharon hacia Chile los Junkers JU-86 K y paralelamente, en la fábrica de Bradenburgo se recepcionaban los 9 aviones "Arado".

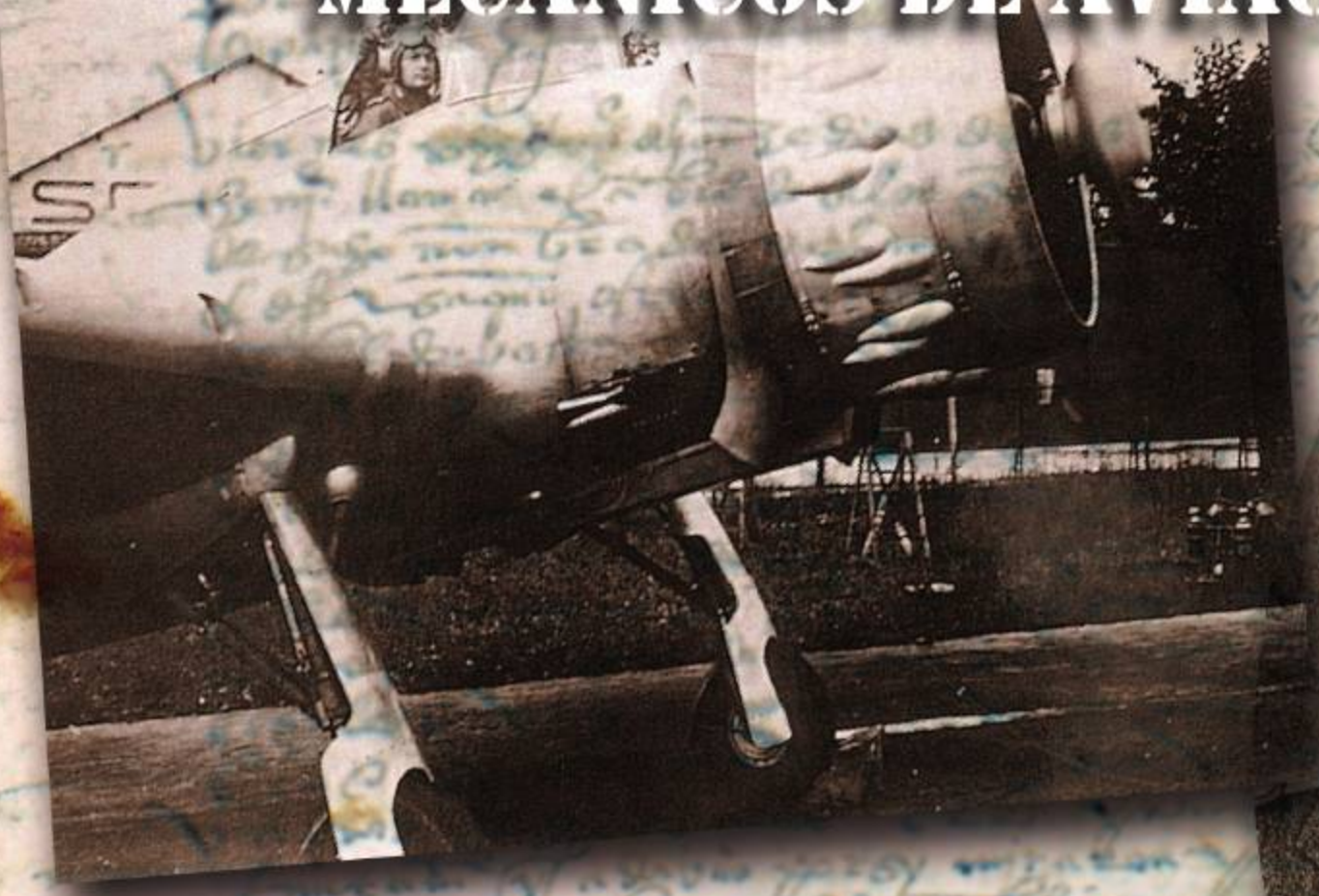
El material italiano "Nardi" se hizo presente sólo a fines de 1938, y más tarde aún, el material "Breda", que fue recepcionado a mediados de 1939.

Esta gran gama de material aéreo no cumplió con las expectativas esperadas, como es el caso del material italiano, los cuales fueron dados de baja en marzo de 1944, con sólo 5 años de operación. El material alemán también se vio mermado, pero no por su calidad, sino, por la masiva recepción de material americano y la normal restricción de repuestos, producto de la Segunda Guerra Mundial.

Mecánicos junto al instructor alemán del material "Arado"

CAPÍTULO VII

GÉNESIS DE LA ESCUELA DE MECÁNICOS DE AVIACIÓN



Asociados

A contar de Octubre del año 1958, se constituyen los primeros ciento cuarenta y siete Socios, quienes fueron los pioneros de esta gran Institución, a Diciembre del año 1970, son 313 entusiastas Socios los que se integran a las actividades y operaciones de Capual.

A fines del año 1972, el movimiento cooperativo generó nuevos bríos y confianza en otros integrantes de la Fuerza Aérea de Chile, llegando a contar con 902 socios. Sin duda, ellos se convirtieron en sus mejores promotores, ya que vivenciaban las bondades entregadas por esta Institución.

Con la finalidad de hacer más masivo el ingreso de asociados, se genera y concreta un Concurso de Captación de Socios, propiciado por el Consejo de Administración de la época. En consecuencia, el año 1977 se incorporan más de 1.500 nuevos Socios.

Las energías y aspiraciones de crecimiento transmiten potentes mensajes de confianza y oportunidades de acceder a beneficios, que en otras instituciones no era posible satisfacer. Bajo esta premisa, llega Diciembre de 1980, año en que la Cooperativa congregó más de 5.000 Socios. Junto a un crecimiento integral de acuerdo a las condiciones de la época, a fines del año 1990, la Cooperativa ya contaba con más de 10.000 Socios registrados.

A contar del año 1997, Capual asume un nuevo desafío: satisfacer la alta demanda de Socios en regiones. Esta inquietud motivó la puesta en marcha de una política que procuró la masiva inauguración de oficinas a lo largo del país. Este impulso alcanzó altos niveles de entusiasmo y generosas muestras de apoyo, incrementando de manera fuerte y permanente la incorporación de nuevos Socios.

Actualmente la Cooperativa cuenta con más de 31.000 socios, provenientes principalmente de Instituciones tan prestigiosas como la Fuerza Aérea de Chile, Dirección General de Aeronáutica Civil y Caja de Previsión de la Defensa Nacional.

El año 2000 surge una nueva generación de oportunidades. Capual ofrece productos de Ahorro, creando nuevos recursos a través de las captaciones. Esta acción mejoró los resultados económicos de la Cooperativa y también generó la confianza de miles de personas que sin ser Socias, optaron por esta alternativa de mercado llegando al Cincuentenario con más de 21.000 clientes.

CAPUAL

Agradece a todos sus asociados y clientes el permanente apoyo, confianza, sentido de pertenencia y permanente promoción de las bondades de esta gran Institución, creada por y para todos ustedes.

Una imperiosa necesidad.

Como se había señalado, la Fuerza Aérea requirió dos grupos de profesionales para cumplir con su misión en forma eficiente. Los primeros, eran los pilotos de guerra que se formaban en la Escuela de Aviación (Ex Escuela de Aeronáutica Militar en funcionamiento desde 1913), y en segundo lugar, el personal de Ingenieros y Mecánicos, a esa fecha sin Alma Mater que cumpliera con la función formadora.

Producto de esta situación, la formación del personal mecánico ya estaba con 27 años de atraso, con respecto a la preparación de los pilotos.

Recordemos que desde 1928 y por necesidades institucionales, una serie de cursos para **mecánicos**[27] se realizaron en forma esporádica en la Maestranza de Aviación, sentándose el precedente para que se crearan, año tras año, nuevos cursos en las especialidades y áreas de trabajo requeridas, debido al creciente avance de la aeronáutica.

Desde su creación, la Institución como tal obtenía su personal de suboficiales de dos formas. La primera era seleccionando entre aquellos ciudadanos que cumplían con su servicio militar, en donde sólo se les instruía en especialidades, mediante el sistema de "Adiestramiento en el Trabajo", colocándolos inicialmente como ayudantes de especialistas experimentados.

El segundo método, fue el de contratar especialistas ya preparados en el ámbito civil, de acuerdo a las necesidades que surgieran, insertándolos sólo en programas de instrucción militar.

27 El primer curso oficial del que se tiene conocimiento, fue llevado a cabo en 1930 bajo la Dirección del Capitán de Bandada Gustavo Brieva. Participaron 8 Suboficiales chilenos y dos Suboficiales extranjeros, entre ellos uno de nacionalidad colombiana y otro venezolano.

Ambos métodos era viables, sin embargo, cuando se comenzó a recibir material más moderno (1938 – 1939), surgió la imperiosa necesidad de elevar y estandarizar la formación de especialistas en Mantenimiento.

Surge, entonces, la necesidad de crear un plantel de Enseñanza técnica que fuera capaz de proveer a la Fuerza Aérea de este personal y que vendría a llenar el vacío existente en esa época. Alguien debía preparar al personal de mecánicos, a quienes les correspondería conocer y practicar el manejo y mantención de los delicados motores y accesorios de la aviación moderna.

Antecedentes previos a su creación

A modo de anécdota, se puede mencionar que, a raíz de los continuos accidentes que se produjeron en ese entonces, algunos culparon a los pilotos por su falta de pericia; otros, a defectos del material adquirido, incluso se llegó a culpar a la superioridad de la Institución por los riesgos a que eran sometidos los pilotos.

Pero una opinión más **experta**[28], planteó que la falla más importante residía en el hecho de que la totalidad del personal de mecánicos, no estaba capacitado profesionalmente para mantener en forma óptima a las aeronaves. Ésta y otras consideraciones de la época sirvieron para fundamentar la creación de la Escuela de Mecánicos de Aviación. Entre los planteamientos realizados, se pueden señalar:

Este último aspecto, fue el que logró interesar a las Entidades Públicas para apoyar la creación de la futura Escuela de Mecánicos de Aviación.

1) Se planteó que aquellos alumnos que no pudiesen continuar en la Institución, por problemas de estudio o por capacidad, podrían incorporarse al campo laboral de nuestro país (industria privada), la cual contaría con personas preparadas para desempeñarse como obreros mecánicos, sanos de espíritu, disciplinados y con un carácter templado por la educación militar. La nueva escuela, cooperaría así, con la tarea en que estaba empeñado el gobierno de la época; educar al pueblo, especialmente en edades en que existía una gran deserción escolar.

2) Se hizo mención al aporte que brindaría esta Escuela al desarrollo de la Aviación civil y **comercial**[29] , en el sentido de proveer a las líneas aéreas, del personal necesario y especializado para cumplir con las funciones propias de la aviación.

3) Esta escuela sería la más económica de las Escuela Industriales del país y estaría al alcance de modestas familias, quienes tendrían que efectuar un desembolso por sólo una vez para el equipo y uniforme.

Este último aspecto, fue el que logró interesar a las Entidades Públicas para apoyar la creación de la futura Escuela de Mecánicos de Aviación.

28 Informe Técnico emanado por el Comandante de Grupo Sr. Edison Diaz Salvo en 1938.

29 Hay que recordar que la Línea Aérea Nacional, si bien es cierto funcionaba en forma autónoma desde el 21 de Julio de 1932, aún mantenia el intercambio de pilotos y personal de mantenimiento.

Creación de la Escuela de Mecánicos

El trascendental aporte que significó la creación de la Escuela de Mecánicos en la formación de los mecánicos de la Institución, es un hecho histórico importante que amerita dedicar este capítulo, a recordar algunos antecedentes referidos a su creación y desarrollo.

El origen de la Escuela de Mecánicos se remonta al 15 de julio de 1920, con la promulgación del Decreto Supremo Nº 1669, que dispuso la creación de la Inspectoría General de Aviación, que, dentro de su orgánica, incluía a la "Fábrica y Maestranza".

Esta sección derivó en la "Maestranza y Parque Central de aviación", la que, entre sus funciones, era responsable de la mantención del material aéreo y de la **instrucción para mecánicos**.

Producto del auge alcanzado por la Fuerza Aérea en la década del ´30, en donde ya se contaba con una dotación de más de 160 aviones de **diferentes capacidades**[30], se hace imperiosa la necesidad de formar mecánicos, que tuviesen una preparación acorde con los programas de avanzada en el área técnica.

Es así, como la superioridad dispuso la creación de la **Escuela de Mecánicos**[31] , destinada a preparar técnica y militarmente al personal subalterno requerido.

Para realizar esta trascendental tarea, se nombró al **ingeniero 3º Eugenio Tixier**[32] , quien con el apoyo de los Comandantes Luis Basaure y Alfredo Gertner, hizo que tan anhelado sueño se hiciese realidad el 15 de julio de 1935, fecha en que comenzó a funcionar el primer Curso de Perfeccionamiento de Mecánicos, en dependencias anexas a la Maestranza Central de Aviación.

Ingeniero 3° Eugenio Tixier

30 Se contaba con los Grupos Operativos N° 1 (Iquique), N°2 (Quintero), N°3 (Temuco), Escuadrilla de Bombardeo (El Bosque), Escuadrilla de Anfibios (Pto. Montt), la Escuela de Aviación y además de la Línea Aérea Nacional (con todas sus postas).

31 **La Escuela de Mecánicos** se dispuso a través del oficio O-CJ D.P. Nº 90 del 30. ABR. 1935

32 Ingresa a la Marina en 1926, obtiene el Grado de Guardiamarina de 2° clase Ingeniero el 1° de enero de 1931, es transferido a la Fuerza Aérea un 09 de julio de 1931.

Este primer Curso, tuvo como Jefe y Director al Ingeniero 3º Eugenio Tixier, asesorado por los Tenientes 2º Enrique Martínez, Pedro Loyer, José Mellado y Víctor Normandin, quienes además se desempeñaron como profesores.

Este curso fue conformado por un total de nueve alumnos, ocho de ellos correspondieron a personal con distintos grados de suboficiales de la Institución y un extranjero, según se detalla:

Suboficial Jorge Hernández.
Sargento 1º Guillermo Vilches, José Venegas, Valentín Sánchez y Raúl Valenzuela.
Sargentos 2º Lautaro Orrego, Tomás Ayala y Juan Lagos y el Agregado Civil de nacionalidad colombiana, Don Luis Bernal.

El Curso se efectuó con absoluta regularidad y fue todo un éxito, teniendo una duración de seis meses. Una vez finalizado el curso, los alumnos regresaron a sus respectivas unidades.

Cabe señalar que de los ocho integrantes pertenecientes a la Institución, los alumnos, Sargento 1º Raúl Valenzuela, Sargento 2º Lautaro Orrego, Sargento 2º Tomas Ayala y Sargento 2º Juan Lagos, obtuvieron calificaciones distinguidas y el correspondiente Título de Mecánicos de Aviación.

Durante ese mismo año, se efectuó un segundo Curso, nuevamente bajo la dirección del ingeniero 3º Eugenio Tixier y teniendo como profesores al Capitán de Bandada Carlos Nogueira y los Tenientes 2º Enrique Martínez, José Mellado y Pedro Loyer.

En él, obtuvieron calificaciones distinguidas y su correspondiente Título, los siguientes alumnos:
Suboficial Pedro Rivas.
Sargento 1º Antonio Saud y Adán Mella.
Sargento 2º Armando Morales, Servando Cerda y Oscar Orellana.

Con el propósito de premiar a los alumnos que se destacaron académicamente, tanto la jefatura de la Maestranza de Aviación

Sargento 1° Antonio Saud con uniforme de salida

como el Estado Mayor de la Fuerza Aérea, instituyeron premios a modo de estímulo, con la denominación de **"Premio al Mejor Alumno".**

Cabe destacar, que el Capitán de Bandada Don Lorenzo Redondo, delegado del Estado Mayor, al entregar el Premio al "Mejor Alumno", señaló que éste llevaría el nombre de "Premio Sargento 1° Adolfo Menadier". En esta ocasión, el primer lugar se lo adjudicó el **Sargento 1° Antonio Saud.**

Continuando la Escuela en incipientes condiciones, en marzo de 1937, y aún dirigida por el recién ascendido Teniente 2° Eugenio Tixier, se contrataron jóvenes egresados de la Escuela de Artes y Oficios, con el Título de Técnico Mecánico y Técnico Electricista. Según lo establecía la ley N° 4056, a este personal se les contrató con el grado de Cabo 1° Mecánico R.T (Rama Técnica). También, a contar del 1° de septiembre de 1938, se contrató como profesor, al Subteniente Enrique Aguilera P., para impartir las asignaturas de química, física y mecánica.

Considerando la limitación de infraestructura y otros factores de orden material, la Escuela de Mecánicos se vio obligada a tener **un receso**, suspendiendo la ejecución de cursos para Aprendices y Cabos.

Hitos que fundamentaron la reactivación de la Escuela de Especialidades Mecánicas.

Durante el receso de la Escuela, en 1938, el Personal de Mecánicos de dotación del Grupo de Aviación N° 4, recibió el material Italiano Nardi.

Pese a la Instrucción impartida por los mecánicos italianos, el Comandante del Grupo, se dio cuenta de la escasa preparación

FUERZA AEREA NACIONAL

ESCUELA DE MECANICOS

Por cuanto el Cabo 2° don Agustin Azola Hinojosa ha rendido las pruebas prescritas por el Reglamento Orgánico de la Escuela de Mecánicos en el Curso de Perfecc. para obtener el título de Mecánico de Aviación y ha sido aprobado con nota media general 3,43 le otorga este Diploma.

Santiago El Bosque, 24 de Enero de 1938

Jefe Secc. Tropa Direct. Personal

Último diploma entregado por la Escuela de Mecánicos al Cabo 2° Agustín Azola Hinojosa, quien aprobó el curso de perfeccionamiento como Mecánico de Aviación, en enero de 1938. Como anécdota se puede ver en este diploma, que aún se mantiene el título de Fuerza Aérea Nacional, deduciéndose que el Diploma era de un stock remanente, ya que el cambio a Fuerza Aérea de Chile, se habia efectuado en febrero de 1937.

general de los mecánicos y planteó que si no se abordaba de inmediato y decididamente ese aspecto en las actividades aéreas, preveía consecuencias nefastas para la Institución. El Comandante dispone la inmediata realización de cursos de instrucción del material de vuelo, solicitando para ello el apoyo de los especialistas italianos.

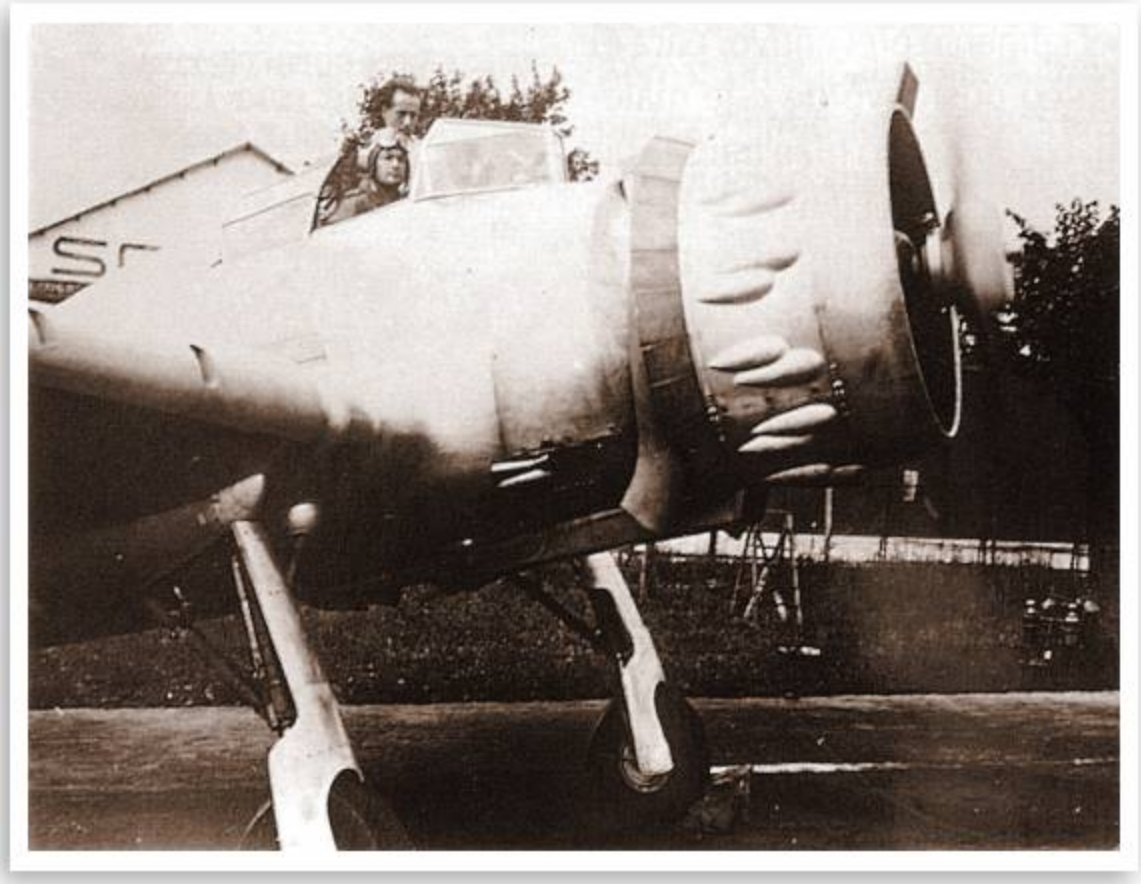
Paralelamente a estos hechos, la tarea educacional se reactivó cuando, en conformidad al "Plan de Necesidades de la Fuerza Aérea de Chile", el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Don Diego Aracena, envió al Ministerio de Defensa Nacional el oficio Secreto N° 18/30, del 24 de junio de 1938, en cuyo estudio se incluyeron planos de los edificios para una futura Escuela, además, de los distintos aeródromos y las especificaciones, en detalle, de todas las construcciones futuras y necesarias para una óptima operación como Institución.

Un nuevo curso con profesores extranjeros fue realizado a mediados de 1939, esta vez dirigido por el Teniente 1° (RT), José Mellado, quien estaba a cargo de la Mantención de los recién llegados aviones "Breda" y del personal de Mecánicos dispuestos para la atención técnica de este material.

La gestión administrativa del teniente Mellado, permitió aumentar a 20 la dotación de técnicos chilenos, formando un equipo de trabajo que fue preparado, tanto en lo teórico como en lo práctico, por tres mecánicos de **nacionalidad italiana**[33], utilizando esta vez, las reducidas dependencias y elementos dejados por la Escuela de Mecánicos.

El uso de las dependencias, permitió crear conciencia en el mando de la época de la necesidad, de contar con un presupuesto suficiente para dotar a una futura escuela con edificios, talleres, almacenes y salas de clases apropiados para la instrucción de alumnos.

En diciembre de 1939, el Ministerio de Defensa Nacional aceptó la solicitud de la Fuerza Aérea, de las diversas propuestas que la Institución requería para el cumplimiento de su misión. De acuerdo a esto, se destinaron los fondos necesarios a través de los decretos respectivos para la ejecución en forma prioritaria, de cada una de las construcciones solicitadas.



Mecánico asistiendo al piloto en un Breda

33 Es importante señalar que en esa fecha, los técnicos se formaban en los lugares donde se encontraba el material de vuelo y eran preparados por especialistas en el material del país de procedencia.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AEREA DE CHILE
CUARTEL GENERAL

Sec.In. Nº 666

CREA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

Santiago, 16 de Octubre de 1939

S. E. decretó hoy lo que sigue:

CAPÍTULO VIII

DESPEGUE DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

CONSIDERANDO: La conveniencia de organizar l
Especialidades para el personal de Oficiales
y lo dispuesto por el Sr. Co
Aérea de Chile, D E C R E
Mandante en Jefe de la Fuerza
Art° 3 letra B. Del Reglame
las frases
"ESCUELA DE TIRO Y BOMBARDEO AEREOS" y "ESCUELA DE MECA
NICOS", por lo siguiente: "ESCUELA DE ESPECIALIDADES
2.- Suprímanse los Artos. 39 a 44 inclusives del mismo
Reglamento aprobado por D.S. N° 101 de 9-II-937.-3.-En
reemplazo de los Artos. suprimidos se colocará lo si
guiente: "ESCUELA DE ESPECIALIDADES".- Art° 39. La "E
CUELA DE ESPECIALIDADES", es un Establecimiento de I
trucción dependiente del Estado Mayor y que tiene por
objeto la organización y control de cursos de especi
lidades para instruir personal de oficiales y tropa.
Art° 40.- La "ESCUELA DE ESPECIALIDADES" constará d
Dirección y Ayudantia, Secretaría de Estudios, Curso
Art° 41.- Los cursos de especialidades para oficiale
serán los indicados en la parte correspondiente de
Reglamento Serie E N° 6 y se llevarán a efecto cuand
el Comando en Jefe lo disponga.- Art° 42.- Los curso
de especialidades para tropa serán los que se indique
nualmente al Comando en Jefe de acuerdo con las nece
dades del servicio, (mecánica, armeros artificieros,
teorologia, comunicaciones, electricidad, fotograf
etc.).- Art° 43.- El Reglamento de Organización y Fu
namiento de la "ESCUELA DE ESPECIALIDADES", dete
nará en detalle el desarrollo de su labor.- Tómese
zón, registrese, comuniquese y publiquese en el Bo
Oficial de aviación y en el Diario Oficial.- (Fdo.)
Guillermo Labarca H.

Crecimiento y Desarrollo

La instancia generada por visionarios pioneros en el año 1959, inspiró una Institución que, durante toda su trayectoria ha volcado su energía, capacidad y convicción en crecer y desarrollarse en un ambiente altamente competitivo. Actualmente, Capual es la segunda Cooperativa de Ahorro y Crédito del país, administrando más de 67 mil millones de pesos.

En esta área destacaremos los niveles de crecimiento de los últimos 10 años, en los cuales quedará absolutamente reflejado el excelente nivel administrativo y operacional de la Cooperativa, que en su arduo trabajo competitivo ha llegado a cifras que se señalan en los siguientes segmentos:

	Colocaciones	Captaciones	Rentabilidad	Beneficios Sociales	Patrimonio
1998	$ 5.280.340.000	*	$ 220.877.634	$ 15.621.667	$ 2.871.299.952
1999	$ 4.787.394.427	*	$ 373.698.744	$ 36.979.093	$ 3.731.125.407
2000	$ 6.007.764.128	$ 306.310.779	$ 232.412.757	$ 53.946.175	$ 4.592.615.140
2001	$ 8.625.680.126	$ 1.877.428.324	$ 279.819.147	$ 63.672.367	$ 5.129.476.940
2002	$ 10.936.904.992	$ 5.436.632.988	$ 235.522.965	$ 104.844.395	$ 5.747.023.948
2003	$ 15.581.963.066	$ 7.725.771.778	$ 168.227.092	$ 84.399.857	$ 6.404.292.166
2004	$ 19.932.224.182	$ 13.220.412.940	$ 337.459.247	$ 152.698.299	$ 7.524.298.499
2005	$ 28.149.937.478	$ 17.164.561.989	$ 833.734.347	$ 196.370.722	$ 9.465.074.342
2006	$ 45.163.934.116	$ 29.714.216.038	$ 421.450.121	$ 256.765.880	$ 11.488.474.810
2007	$ 55.997.188.468	$ 38.240.699.249	$ 200.438.249	$ 393.921.960	$ 12.064.302.340
2008	$ 64.119.790.860	$ 42.658.784.930	$ 510.000.000	$ 436.221.838	$ 14.482.700.932

* Nuestros productos de captaciones fueron presentados a nuestros Socios y Clientes a partir del año 2000.

CAPUAL

A través de sus cincuenta años ha generado productos de ahorro y crédito que forman parte de las alternativas de mercado, dentro del que ha sabido posicionarse y triunfar, incorporando una política social que aumenta su calidad como institución.

DESPEGUE DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

A fines de la década del ´30, era el Comando en Jefe quien disponía anualmente, a través del Estado Mayor, la realización de cursos, ya fueran estos para oficiales como para la tropa. Es decir, el Estado Mayor era responsable de organizar y controlar los cursos de especialidades para instruir al personal.

Los cursos de especialidades para los oficiales eran dispuestos en el Reglamento Serie "E" N°6, mientras que para los de tropa se disponían de acuerdo con las necesidades del servicio, en materias tales como: Mecánica, Armero artificiero, Meteorología, Comunicaciones, Electricidad y Fotografía.

Es así, como el Excelentísimo Señor Presidente de la República, Don Pedro Aguirre Cerda, firmó el **Decreto Supremo N° 666, de fecha 16 de octubre de 1939**, correspondiente a la fundación de la Escuela de Especialidades, establecimiento de instrucción militar y técnico–profesional para formar, preparar e instruir a personal técnico de Suboficiales y Soldados, de acuerdo a las necesidades de la Institución.

La idea general consistía en graduar anualmente un grupo determinado de suboficiales y soldados, con el fin de incrementar la dotación de personal en las diferentes Unidades y reparticiones a lo largo del Territorio Nacional, idea general que se cumplió e, incluso, evolucionó de acuerdo a los años de experiencia adquirida. Con la aparición de la Escuela de Especialidades, se suspendieron de inmediato los cursos de mecánicos que se efectuaban en la Maestranza de Aviación.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
FUERZA AEREA DE CHILE
CUARTEL GENERAL

CREA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

Sec.In. Nº 666 / Santiago, 16 de Octubre de 1939.-

S. E. decretó hoy lo que sigue:

CONSIDERANDO: La conveniencia de organizar la Escuela de Especialidades para el personal de Oficiales y Tropa de Aviación, y Visto lo dispuesto por el Sr. Co-Mandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, D E C R E T O: 1.- Reemplácese en el Artº 3, letra B. Del Reglamento Orgánico de F. A. de Ch., Serie A. Nº 1, las frases: "ESCUELA DE TIRO Y BOMBARDEO AEREOS" y "ESCUELA DE MECANICOS", por lo siguiente: "ESCUELA DE ESPECIALIDADES". 2.- Suprímanse los Artos. 39 a 44 inclusives del mismo Reglamento aprobado por D.S. Nº 101 de 9-II-937.-3.-En reemplazo de los Artos. suprimidos se colocará lo siguiente: "ESCUELA DE ESPECIALIDADES".- Artº 39. La "ESCUELA DE ESPECIALIDADES", es un Establecimiento de Instrucción dependiente del Estado Mayor y que tiene por objeto la organización y control de cursos de especialidades para instruir personal de oficiales y tropa.- Artº 40.- La "ESCUELA DE ESPECIALIDADES" constará de: Dirección y Ayudantía, Secretaría de Estudios, Cursos. Artº 41.- Los cursos de especialidades para oficiales serán los indicados en la parte correspondiente del Reglamento Serie E Nº 6 y se llevarán a efecto cuando el Comando en Jefe lo disponga.- Artº 42.- Los cursos de especialidades para tropa serán los que se indique anualmente al Comando en Jefe de acuerdo con las necesidades del servicio, (mecánica, armeros artificieros, meteorologia, comunicaciones, electricidad, fotografia, etc.).- Artº 43.- El Reglamento de Organización y Funcionamiento de la "ESCUELA DE ESPECIALIDADES", determinará en detalle el desarrollo de su labor.- Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de aviación y en el Diario Oficial.- (Fdo.) Pedro Aguirre Cerda, Guillermo Labarca H.

LO QUE TRANSCRIBE PARA SU CONOCIMIENTO.

CONTRALORIA
TESORERIA
DIARIO OFICIAL
BOLETÍN OFICIAL
OFICINA DE PARTES
SECRETARIA CDO JEFE
ESTADO MAYOR
SEC. CONTROL
OF / TRAMITACIONES
ARCHIVO .-

RDA/.

Copia del Decreto Oficial

La Escuela de Especialidades se instala en el sector norte de la Base Aérea "El Bosque", ocupando parte de los terrenos del **Grupo de Aviación Nº 4**, el cual concluye su traslado a la Base Aérea de **"Colina"**[34], en 1944.

El entusiasmo por iniciar esta nueva etapa, se ve mermado al ver las viejas estructuras y pocas comodidades que las dependencias ofrecían.

El Capitán de Bandada (I) Don Gustavo Herrera Ponce de León, figura como primer Director de la **Escuela de Especialidades**, quien se desempeñaba, a esa fecha, como Director de la **Escuela de Mecánicos** desde el 29 de marzo de 1938. Es importante destacar que la Escuela de Mecánicos fue la entidad educativa que antecedió a la Escuela de Especialidades. El Comandante de Escuadrilla don Mario Barros Ortiz, lo sucedió en el mando, desempeñándose como Director desde el 30 de julio de 1940 al 07 de octubre del mismo año.

El Capitán Herrera Ponce de León, una vez entregado el mando, continuó en la Escuela, en donde se desempeñó, además, como profesor de Motores, Matemáticas, Aerodinámica y Director de Estudio.

A contar del 1º de junio de 1940, se nombró a los siguientes profesores para el curso de Mecánicos en la Escuela de Especialidades, en las asignaturas y horas semanales que se indican. Cabe hacer notar que los primeros alumnos eran sólo personal de tropa de la Institución.

Asignaturas	Profesores	Horas semanales
Motores	Capitán de Bandada Gustavo Herrera Ponce de León	6
Aerodinámica	Capitán de Bandada Gustavo Herrera Ponce de León	4
Álgebra	Capitán de Bandada Gustavo Herrera Ponce de León	4
Electricidad	Teniente 1° Raúl Reyes	6
Aritmética	Teniente 1° Marcos Loyola	6
Dibujo	Teniente 1° Marcos Loyola	6
Química y Física	Teniente 1° José Mellado	6
Mecánica	Teniente 1° José Mellado	6
Instrumentos	Teniente 1° Enrique Martínez Ibleta	4
Paracaídas	Guarda Almacén 2° Humberto Herazo	4
Educación Física	Profesor Hernán Téllez	6

34 Antiguo Aeródromo que sirvió a la línea francesa Aeropostal ubicado al Noreste de la ciudad de Santiago y que fue adquirido por la F.A.N. el 02 de mayo de 1931.

Evolución del nombre de la Escuela de Especialidades

El desafío de crear un instituto formador para los futuros especialistas del Personal del Cuadro Permanente, no sólo ameritaba la construcción de un edificio, contar con una estructura académica o un cuerpo docente; sino también seleccionar, de acuerdo a su misión, un nombre representativo.

En sus inicios, la denominación de "Escuela de Mecánicos", se conservó hasta 1939, fecha en que el Reglamento Orgánico de la Fuerza Aérea de Chile, Serie "A" N° 1, reemplazó en el Artículo N° 3, el nombre *"ESCUELA DE TIRO Y BOMBARDEO AÉREO"* y *"ESCUELA DE MECÁNICOS"*, por la de ***"ESCUELA DE ESPECIALIDADES"***, estableciendo su misión:

"LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES, ES UN ESTABLECIMIENTO DE INSTRUCCIÓN DEPENDIENTE DEL ESTADO MAYOR Y QUE TIENE POR OBJETO LA ORGANIZACIÓN Y CONTROL DE CURSOS DE ESPECIALIDADES PARA INSTRUIR PERSONAL DE OFICIALES Y DE TROPA".

Propuestas afines

Durante los años 1939 y 1940, el alto mando de la Fuerza Aérea mantuvo latente el anhelo de engrandecer y alcanzar la excelencia académica de sus Establecimientos educacionales, tanto de Oficiales como de Suboficiales. Si bien es cierto la **Escuela de Especialidades** ya había sido creada, ésta aún **no contaba** con las Instalaciones, Programas y personal Académico necesarios, por lo que no se aseguraba la calidad de su proceso educativo.

Debido a esta falencia en calidad y cantidad de personal, algunos Oficiales asumieron a título personal algunas investigaciones, evaluando posibles alternativas para subsanar este requerimiento, presentándose dos grandes aportes.

Durante los años 1939 y 1940, el alto mando de la Fuerza Aérea mantuvo latente el anhelo de engrandecer y alcanzar la excelencia académica de sus Establecimientos educacionales, tanto de Oficiales como de Suboficiales. Si bien es cierto la **Escuela de Especialidades** *ya había sido creada, ésta aún* **no contaba** *con las Instalaciones, Programas y personal Académico necesarios, por lo que no se aseguraba la calidad de su proceso educativo.*

PROPUESTA N°1

Investigación académica realizada en la Universidad Federico Santa María y en la Escuela de Artes y Oficios

En enero de 1940, el Comandante de Grupo, Rodolfo Berríos T. (RT), con motivo de querer subsanar esta grave deficiencia técnica en la institución, tanto en la tropa como en los oficiales, elaboró un informe a la superioridad, acerca de su investigación, realizada a los dos únicos institutos que impartían carreras de mecánica en aquella época: la Universidad Federico Santa María y la Escuela de Artes y Oficios (actual USACh).

La finalidad de esta investigación, fue estudiar las carreras que éstas ofrecían, su aplicabilidad en la Fuerza Aérea y la proyección de sus remuneraciones.

En el estudio el Comandante Berríos señalaba lo siguiente:
"Efectuada la comisión por la Universidad, puedo advertir el óptimo nivel que presentaban los talleres, equipos, maquinarias y herramientas para que los estudiantes realicen sus trabajos teóricos y prácticos, de acuerdo con los programas de estudio, así como el nivel de las memorias profesionales realizadas por el estudiante a fin de recibir su título".
La Universidad egresa a tres tipos de profesionales de acuerdo a distintas especialidades:

	MECÁNICA	ELECTROTECNIA	FUNDICIÓN	QUÍMICA	CONSTRUCCIÓN
MAESTRO	•	•	•		
TÉCNICO	•	•			•
INGENIERO	•	•		•	•

Realizando un paralelo entre los sueldos de los egresados de la universidad con los del personal de la institución, se pudo determinar que las remuneraciones obtenidas en las industrias, a la larga, eran inferiores producto de los beneficios obtenidos por los uniformados.

Como por ejemplo, al sueldo base militar se le agregaba el 25% de gratificación, 15% para alojamiento, además de asignaciones por rancho y vestuario.

Condiciones de ingreso para los establecimientos de enseñanza superior de la época.

a. *Haber rendido satisfactoriamente el 4to año medio de Humanidades.*
b. *No tener menos de 15 ni más de 19 años de edad al 1° de marzo del año de ingreso.*
c. *Rendir exámenes de habilidad y de conocimientos.*
d. *Los aspirantes a Alumnos deberán presentar sus últimos certificados de estudios.*
e. *No tener enfermedades contagiosas, defectos físicos y tener buena salud.*

Formación cultural de los estudiantes

Con el propósito que los Estudiantes conserven, amplíen o consoliden su cultura general, simultáneamente con la enseñanza técnica, se da énfasis a incrementar las áreas del saber como historia y geografía, idiomas patrios y extranjeros, ciencias morales y sociales, además de asignaturas con nociones de comercio, contabilidad y legislación industrial y social, a fin de que los futuros técnicos pudiesen afrontar su futuro con seguridad.

En cuanto a la investigación realizada en la Escuela de Artes y Oficios de Santiago, se concluyó que si bien los programas eran similares, en la Escuela de Artes el título máximo era de Técnico, ya que esta institución no contaba con la carrera de Ingeniería.

Finalmente, el Comandante Berríos le sugiere al Comandante en Jefe la imperiosa conveniencia de contratar a titulados de dichos establecimientos, por supuesto solucionando el inconveniente reglamentario que la contratación de civiles especialistas pudiese ocasionar.

PROPUESTA Nº 2

"Mientras no exista una Escuela de Mecánicos de Aviación que provea a la Fuerza Aérea del personal suficiente y debidamente entrenado para mantener los aviones, la Institución no podría exigir a su personal los niveles de conocimientos técnicos-aeronáuticos, que se requieren para efectuar labores de mantenimiento y reparación, que demandan los diferentes materiales aéreos que constantemente son renovados."
Teniente 1º (R.T) Marcos Loyola González.

El 13 de junio de 1940, el Teniente 1º (R.T) Marcos Loyola González, envía una nueva propuesta para ser implementada en la Escuela de Especialidades. Quienes contribuyeron en este proyecto, Oficiales y Suboficiales de la época, mencionaron que pese a la prontitud con que se abordase esta situación, sus frutos no serían inmediatos, puesto que se requería un mínimo de tres años, a partir del inicio de los cursos, para que la Institución contara con este personal.

Un local para la Escuela

"Para el funcionamiento de la Escuela, sería prioritario que ella se ubicara en "El Bosque", cerca de la Maestranza de Aviación donde los futuros alumnos de Segundo, Tercero y Cuarto año, no sólo podrían efectuar su formación práctica, utilizando material real, sino que también cooperarían con los trabajos realizados en la Línea de Vuelo.

Habría dos opciones para la Instalación de las dependencias de la Escuela, la primera de ellas consistiría en la construcción de un local propio en los terrenos adyacentes a la nueva Maestranza de Aviación. La segunda opción, consideraría a la Escuela, provisoriamente, en las instalaciones que ocupaba el ***Parque Central de Aviación***[35] *, completando con pabellones ligeros las construcciones existentes. Se habilitaría el Hangar que ocupaba el taller de Entelado y alas, para que funcionara como taller para el curso de Primer año."*

Más en detalle, el Teniente Loyola proponía:
"Las condiciones más adecuadas consistirían en tener una capacidad para 200 alumnos (considerando sólo 100 alumnos para el primer año), 5 oficiales y 50 hombres de tropa como personal de planta.
El recinto de la Escuela debería ser completamente cerrado, a fin de mantener un régimen de internado, condición indispensable para el aprovechamiento de la instrucción. Para ello, se sugirió la construcción de una muralla divisoria.

Sobre el reclutamiento y la carrera de los alumnos

El reclutamiento de los Alumnos se obtendría a través de la aplicación de un examen de admisión, en el local de la Escuela con candidatos entre 15 y 17 años, con conocimientos de sexto año de escuela primaria hasta segundo año de Humanidades.

Para los efectos del Valer Militar, éste se haría efectivo cuando el alumno cumpliera por lo menos tres años de Escuela. Una instrucción diaria de infantería durante su permanencia en la Escuela les educaría en su carrera, de forma que pudieran responder a las exigencias de la vida militar.

35 Estas instalaciones corresponderían actualmente al sector ocupado por Bienestar Social de la Base Aérea El Bosque.

Para el ingreso, los postulantes deberían cumplir las siguientes condiciones:

a. *Ser chileno.*
b. *No tener menos de 15 ni más de 17 años de edad a cumplirse dentro del mes de abril del año de ingreso.*
c. *No tener menos de 1,55 de estatura.*
d. *No tener defectos físicos incompatibles con el servicio en cualquier clima de Chile.*
e. *Ser apto para el servicio del aire.*
f. *Comprobar con un examen médico, que no posean ninguna de las siguientes enfermedades:*
   - *Enfermedades venéreas*
   - *No haber padecido de reumatismo agudo; no haber tenido más de un ataque de inconciencia, bronquitis crónica o asma.*
   - *Constitución débil por males como la tuberculosis.*
   - *Contracciones al pecho o a la espina dorsal.*
   - *Corazón o pulmones defectuosos.*
   - *Varices o hemorroides.*
   - *Hernias.*
   - *Sordera de un oído.*
   - *Glándulas dilatadas.*
   - *Visual defectuosa.*
   - *Tener más de 7 dientes cariados.*

g. *Someterse a un examen de admisión oral y escrito en conformidad con los programas que la Dirección considere pertinentes.*

h. *No haber sido expulsado de ningún establecimiento de educación, comprobándolo con certificados de buena conducta de cada uno de los colegios de que haya sido alumno.*

i. *Tener permiso escrito de sus padres o tutores por medio de una solicitud de puño y letra del candidato, autorizada con la firma del padre tutor.*

Es de especial importancia el reclutamiento de jóvenes de no más de 17 años de edad a la Escuela de Especialidades. De esta forma, se obtendría un elemento joven y sano, no contaminado por ideas extrañas, muchas veces contrarias al ambiente militar.

El Objetivo sería que, al ingresar al internado, su única preocupación fuera la Fuerza Aérea, con el fin de que egresen profesionales con un amplio espíritu de trabajo, inculcado en un régimen sobrio y que les ofrezca grandes expectativas."

Con la finalidad antes descrita, se propuso un régimen de estudio que contemplaba un período de cuatro años. Con el objeto de conservar a los Alumnos en la Fuerza Aérea, al ingresar se les haría

firmar un contrato, en que se comprometerían a servir a la Institución por seis años después de su egreso. Si por causas mayores alguno deseara retirarse, debería pagar al Estado $ 1.000,00.- por cada año de instrucción, como compensación por los gastos efectuados en su educación.

De esta forma, un joven saldría de la Escuela con aproximadamente 20 años de edad y con una plaza de Cabo 2º a Cabo 1º, según su rendimiento académico. Con los beneficios ya adquiridos y la perspectiva profesional que le ofrecería la carrera, se cumpliría la misión por la que fue creada la Escuela de Especialidades, es decir, proveer a la Institución de gente joven y preparada acorde con lo que exigía la aviación moderna, propia de esos años.

Organización y personal de planta

Ante la urgentísima necesidad de la institución de contar con mecánicos de Aviación, ***el primer curso se haría de sólo 3 años****, mediante una previa selección de los Alumnos desde el ámbito civil. Al segundo año de funcionamiento, se admitirían otros 40 alumnos; al tercer año, otros 30 y así sucesivamente de acuerdo con las vacantes producidas, manteniendo la capacidad total de 100 Alumnos en la Escuela. Asimismo, el personal de planta necesario para su funcionamiento sería de 55 personas, entre Oficiales y Tropa que se distribuirían según se indica en el Anexo N°1. (Anexos pág.166)*

Régimen interno

Desde sus inicios, la Escuela tendría un régimen de Internado, con el propósito de fomentar en los Alumnos hábitos de estudios y una motivación permanente por la adquisición de los conocimientos orientados a convertirlos en buenos profesionales y dignos soldados, como asimismo, inculcar en el alumnado sólidos valores ético – morales, tales como: la lealtad, el amor a la patria y a los principios que la sostienen.

Vestuario y equipo

Los Alumnos, al ingresar, tendrían que efectuar un solo desembolso de más o menos $ 500,00 para el equipo y uniforme. Posteriormente, la renovación de su vestuario se haría costeando los gastos con el sueldo que obtendrían como aprendices de la Fuerza Aérea de Chile ($ 300,00 ***mensuales***[36] *, más $ 120,00 de rancho).*

La Administración de Caja de la Escuela sería la encargada de administrar el sueldo de los Alumnos, a través de una libreta. El alumno podría anotar sus pedidos de vestuario, con el fin de aprender la administración de sus haberes.

La cantidad de ropa interior que deberían usar, sería la que fije el Reglamento Interno, de modo que los Alumnos pudieran mudarse de ropa dos veces por semana.

Duración de los estudios

La carrera se desarrollaría durante cuatro años y con la modalidad de trabajo teórico-práctica.
Las clases tendrían una duración de 50 minutos y, de preferencia, las clases teóricas se realizarían por la mañana y la instrucción práctica, por la tarde.

36 $300 pesos de la época, 1940.

Enseñanza

La enseñanza, como se mencionó en el párrafo anterior, sería teórica y práctica, de acuerdo con las necesidades de la Fuerza Aérea. La parte teórica se realizaría en las salas de clases de la Escuela y la práctica, dependiendo del año que cursaban, se llevaría a cabo en la Escuela o en otras dependencias de la Base Aérea "El Bosque". Las prácticas se distribuirían de la siguiente manera: el Primer año, en un taller dentro de la Escuela y las de 2°, 3° y 4to en las diversas secciones de la Maestranza Central de Aviación, a cargo de instructores supervisados por un Oficial responsable de la Instrucción.

Métodos

Básicamente, la instrucción se centraría en la adquisición de los conocimientos propios de un mecánico de aviación. Cada asignatura, debería permitir al Alumno la aplicación de estos fundamentos teóricos, de acuerdo con el material de vuelo existente en ese momento en la institución. Para ello, esta formación teórico - práctica, se aplicaría y verificaría en la Maestranza de Aviación.

Instrucción teórica

El Plan de Estudio comprendería ramos profesionales y de Humanidades.

Las asignaturas que se refieren a los ramos profesionales, tendrían como propósito, brindar al Alumno los conocimientos propios de las competencias técnicas de un moderno mecánico, instruido por especialistas y que tendría el carácter propio de la especialidad asignada.

Los ramos de Humanidades considerarían las materias indispensables para constituir una buena base, como corresponde a un aprendizaje técnico. Casi todos los ramos de humanidades se estudiarían en los primeros dos años, a fin de dedicar los otros dos a la enseñanza esencialmente técnica y práctica.

Instrucción práctica

La instrucción práctica comprendería los distintos trabajos que debería conocer un Mecánico de Aviación. Para esto se comenzaría con la enseñanza manual a los Alumnos, iniciando con el manejo de la lima, el martillo y el cincel en los talleres de Primer año ubicados en la Escuela. Estos trabajos de banco consistirán en la confección de herramientas sencillas, como lo es forjar en la Herrería y terminar en el banco.

Desde Segundo hasta el Tercer año, los Alumnos en su instrucción práctica, participarán en cada uno de los talleres de la Maestranza Central, supervisados por los Suboficiales o instructores. Pasarán por diversos talleres, de modo que vayan conociendo el sistema de construcción de un avión y el empleo de los diversos materiales de aviación.

En el cuarto año, los Alumnos podrán trabajar directamente con los motores de los aviones y su mantención, llegando a ser motorista de cancha (línea de vuelo).

Plan de Estudio (Malla Curricular)

	PRIMER AÑO	*	SEGUNDO AÑO	*	TERCER AÑO	*	CUARTO AÑO	*
INTELECTUAL	Aritmética	4	Álgebra	4	Álgebra	4	Nociones de logaritmos y cálculos	3
	Castellano	3	Física	3	Física	3	Electricidad motores de aviación	4
	Historia y Educación Cívica	3	Geometría	3	Química de combustibles y lubricantes	3	Aerodinámica	5
	Geografía	3	Inglés	3	Trigonometría Resistencia de materiales	4	Instrumentos	4
	Geometría	4	Mecánica Racional	4	Inglés	3	Dibujos de máquinas	4
	Dibujo a mano alzada	3	Conocimientos generales en materia de aviación	3	Combustión interna	4	Carburación	5
			Dibujo de máquinas	3	Dibujos de máquinas	3		
MANUAL	Mecánicos de Banco Herrería	5	Armaduría, carpintería, cobrería, entelado, fundición y soldadura autógena	5	Talleres generales montaje y nivelación aviones Paracaídas	5	Sala de motores Taller carburadores y magnetos Montajes de motores Banco prueba Motorista de cancha	6
FÍSICA	Infantería Gimnasia Deportes							

*: Horas Semanales

Régimen de Alimentación

"La alimentación será variada y abundante, de primera calidad y calculada racionalmente de acuerdo con los componentes químicos de cada alimento. Esto contribuiría a reparar con suficiencia el desgaste que producen el crecimiento natural del alumno y los trabajos físicos e intelectuales que le imponen el régimen y los estudios. Para calcular la cantidad adecuada de calorías de los alimentos se tomaría como base "La ración de la Armada" con que la marina proveía a sus Escuelas. Esta alimentación sería suministrada por la Escuela con los $120,00 que aporta cada Alumno."

Hay que recordar que cada alumno recibe una asignación del Estado, la cual es administrada por la Escuela de Especialidades. Esta asignación contempla alimentación, vestuario y educación durante los años que dure su formación.

Salidas y vacaciones

"El año escolar contemplaría 10 meses a partir del 1° de marzo de cada año hasta el 24 de diciembre, fecha en que se daría inicio a las vacaciones.

Los Alumnos que se destaquen por su rendimiento y buena conducta tendrían derecho a una salida los domingos y festivos de 09:00 a 20:00 horas. Además, saldrían en fechas especiales que fije el Reglamento Interno de la Escuela como en Semana Santa y Fiestas Patrias. Los Alumnos que no tengan su familia en Santiago o San Bernardo deberán tener un ***apoderado***[37] *que responda por la conducta de su pupilo en los días de salida".*

Como corolario del presente capítulo, se expone el pensamiento del Teniente 1° (R.T) Marcos Loyola González.

"Al hacer este trabajo lo he hecho basado en la experiencia de muchos años de trabajo detrás de aviones y motores, a través de estos años, he visto a muchos jefes interesados por la educación del personal, pero los frutos han sido escasos por la falta de una Escuela que anualmente envíe a las filas a gente joven y entusiasta, con cariño por la Institución y sin estar maleado ni en su espíritu ni en sus costumbres.

Así se ha visto que, a medida que progresa el material, nosotros más nos distanciamos de la eficiencia necesaria para su manejo y esto es un problema difícil y de solución no inmediata, que debe abordarse cuanto antes. Sólo así tendremos una aviación eficiente y homogénea ".

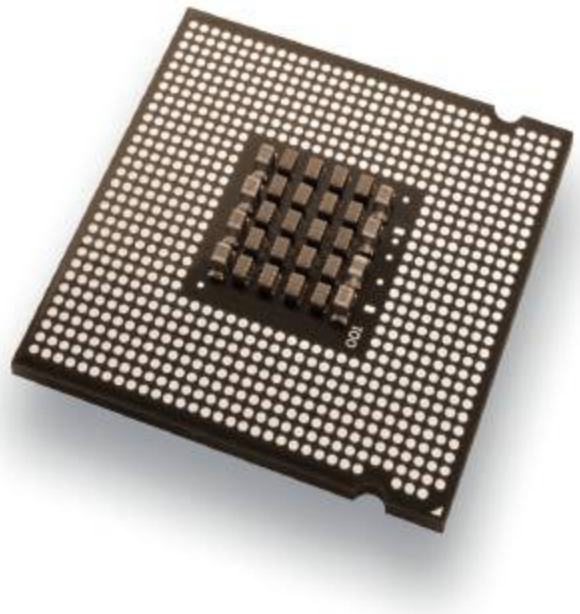
37 El apoderado es el representante de la familia, responsable de acoger y apoyar al alumno durante sus salidas o días libres en la ciudad de Santiago.

CAPÍTULO IX

PRIMEROS REQUERIMIENTOS PARA LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES

Avance Tecnológico

La tecnología ha sido un desafío permanente en el desarrollo de Capual. Sus inicios fueron afianzados a través de la transparencia de sus dirigentes y sus primeros empleados. Utilizando las herramientas propias de la época, se unificaron los esfuerzos para que cada año la atención fuera de mejor calidad, la seguridad de la información más potente y la capacidad de atender grandes cantidades de operaciones fueran eficientes y lograran realizarse a lo largo de todo el país en nuestras oficinas regionales.



En esta temática podemos mencionar que las primeras herramientas informáticas que se sumaron a las operaciones de Capual llegaron antes del año 1990, utilizando terminales NEC. Posteriormente en 1991, se instaló una red Novell con base de datos Cobol, sistema que permaneció vigente hasta el año 1999. Cerrando el siglo Capual da un salto tecnológico y en Abril del año 2000 se implementa el sistema Socios, que permitió abrir las puertas del nuevo milenio.

El crecimiento sostenido durante los primeros años del siglo XXI, la apertura de nuevos productos junto al gran avance tecnológico y de telecomunicaciones, permitió que Capual en Marzo del año 2004 implementara un Sistema Informático Integrado, permitiendo comunicar, en ese entonces, nuestras doce Oficinas a lo largo de Chile. Desarrollado en ambiente web, el Sistema Génesis ha permitido mejorar los tiempos de operación, logrando realizar operaciones en todas las Oficinas de Capual sin la necesidad de actualizar los datos en Casa Matriz. Este sistema de operación ha sido complementado desde el año 2000 con sistemas contables de última generación, partiendo con la implantación de Dinamyc, vigente hasta el año 2008, y a contar del presente año con la necesidad de mejorar sustantivamente nuestros tiempo de análisis y gestión se ha implementado el sistema Flexline, capaz de implementar las nuevas normas contables IFRS.

Hoy en día, podemos destacar avances en seguridad perimetral, sensores de humedad, temperatura, incendios, protección de accesos mediante sistemas biométricos de lectura de huellas digitales y adquisición de servidores de última tecnología.

CAPUAL

Incorpora tecnología de primera línea para estar a la vanguardia en la ejecución de operaciones, su control y efecto, con la finalidad de asegurar una excelente atención y eliminar los riesgos de este complejo quehacer económico - financiero.

En marzo de 1941, bajo el Mando del General del Aire Don Armando Castro López, se dispone la Directiva Anual de Instrucción, la cual, previo estudio de las necesidades de personal, emana los requerimientos para el siguiente periodo de instrucción de las Escuelas e Institutos, destacando como novedad, la apertura a la civilidad, de las postulaciones para ambas Escuelas. Esta visionaria medida, fue una forma de proyectar una Fuerza Aérea sustentable, debido a la gran cantidad de material americano que comenzó a llegar al país.

Esta Directiva señalaba que, fuera de los cursos normales de la Escuela de Aviación, la Escuela de Especialidades deberá preparar sus programas para instruir al personal de tropa en el plazo y especialidades que a continuación se detalla:

a) ***Cursos de aprendices a Mecánicos:***
Funcionará con 60 alumnos del grado de aprendices, que reúnan las condiciones de admisión contempladas en el prospecto respectivo, que con fecha próxima será remitido.

b) ***Curso de Perfeccionamiento de Mecánicos (Rama Aire):***
Estará compuesto por 20 Cabos 1° con más de dos años en el grado, que no hayan efectuado este Curso.

Dicho curso será completado por Sargentos 2°, si el número de Cabos 1° en las anteriores condiciones, no fueran suficientes para alcanzar la cifra mencionada.

c) ***Curso de Comunicaciones:***
Funcionará con aprendices, previa selección efectuada por el Departamento de Comunicaciones de la Dirección de los Servicios.

Ya planteadas las necesidades de personal, en abril de 1942, el Alto Mando propone un ambicioso plan de gastos en Moneda Nacional para los próximos dos años, concretando de esta manera, la propuesta hecha en 1939, con la finalidad de remodelar y construir más dependencias en la Escuela de Especialidades.

Los cimientos para los primeros dormitorios comenzaron inmediatamente, construyéndose seis barracas en paralelo, una copa de agua y, además, la remodelación del antiguo galpón de las instalaciones Mabille, habilitando en su interior tres salas y un par de talleres.

En esta misma fecha y por disposición de la Comandancia en Jefe, se reunió una comisión técnica presidida por el Comandante de Escuadrilla (RT) Sr. Carlos Nogueira G. e integrada por los Capitanes de Bandada (I) Señores Luis Massa S. y Gustavo Herrera Ponce de León, a fin de analizar las propuestas enviadas por el Comandante Berríos y el Teniente Loyola, con el propósito de proponer por escrito, las medidas que, a juicio de la comisión, permitirían solucionar en el menor plazo, la falta de personal de Mecánicos en la Fuerza Aérea.

Sobre el particular, la comisión técnica Permanente informó lo siguiente:

1. *Sobre la primera propuesta, los alumnos egresados de la Escuela de Artes y Oficios con el titulo de "Prácticos Mecánicos" exigen sueldo inicial superior a $ 1.000,00 mensuales.*

   Estas exigencias se harán más gravosas para la FACH debido a que este personal, por no haber hecho el servicio Militar, necesitaría por lo menos, un año para familiarizarse con el servicio de Aviación y quedar en condiciones de desempeñarse en forma eficiente.

2. *Una situación análoga a la ya mencionada, se presenta con los Alumnos egresados de la Fundación Santa María.*

3. *Becar Alumnos en la Escuela de Artes y oficios, con el fin de que una vez que terminen sus estudios ingresen como Mecánicos a la FACH, no se considera conveniente, por cuanto, con menos tiempo la FACH puede formar sus propios mecánicos.*

4. *Para solucionar el problema de los mecánicos, con la urgencia que lo requiera el servicio, y analizada la segunda propuesta, la comisión técnica Permanente propone:*

   a) *Llamar a concurso para llenar 100 vacantes de soldados 1° (Alumnos), quienes deberán cumplir con los siguientes requisitos:*

   - *Ser chileno, de 22 a 26 años de edad.*
   - *Altura no menor de 1,60 mts.*
   - *Soltero.*
   - *Haber efectuado el Servicio Militar.*
   - *Acreditar salud compatible con el servicio.*
   - *Haber rendido satisfactoriamente sus exámenes de 3er medio de Humanidades o acreditar que posean conocimientos generales de mecánica práctica y, especialmente, en motores de combustión interna.*
   - *Ser aprobado en el examen de admisión.*

Los cimientos para los primeros dormitorios comenzaron inmediatamente, construyéndose seis barracas en paralelo, una copa de agua y, además, la remodelación del antiguo galpón de las instalaciones Mabille, habilitando en su interior, tres salas y un par de talleres.

A fines de 1942, siendo Director el Capitán Don Gustavo Herrera Ponce de León y, disponiendo del proyecto presentado por el entonces Teniente 1º Marcos Loyola González, se establecieron los requisitos de ingreso y la Organización y Funcionamiento de la "Escuela de Especialidades", determinando, en detalle, el desarrollo de sus labores.

b) *Los aprobados en el concurso pasarían agregados a la Maestranza Central de Aviación por el término de un año para los efectos de la instrucción teórica y práctica, al final del cual obtendrían el grado de Cabo 2º.*

c) *El alojamiento de estos Alumnos podría hacerse en el Grupo de Defensa, siguiendo el régimen de este grupo desde* las 6:00 PM a 7:30 AM.

Conclusiones:

De acuerdo con la **primera propuesta**, realizada por el Comandante Berríos, no era rentable para la Institución contratar especialistas de ese nivel, pese a que las especialidades eran de mucha aplicabilidad para nuestra Institución. De su propuesta sólo se rescataron algunos aspectos relacionados con los niveles de exigencia y las formaciones complementarias que serían útiles para la formación de un aviador culto y educado.

Según la **segunda propuesta**, perteneciente al Teniente Loyola, el mayor gasto lo constituiría, en primer término, el potencial humano que se formaría en esta Escuela, (pese a la asignación estatal que se recibiría por cada alumno) por cuanto se crearían inicialmente sólo 100 plazas de alumnos aprendices, dejando eso sí, de manifiesto, lo positivo que sería para la Fuerza Aérea este proyecto a largo plazo.

A simple vista, se puede advertir que esta propuesta, por su estructura y proyección, constituyó la base de la organización de la Escuela de Especialidades.

A fines de 1942, siendo Director el Capitán Don Gustavo Herrera Ponce de León y, disponiendo del proyecto presentado por el entonces Teniente 1º Marcos Loyola González, se establecieron los requisitos de ingreso y la Organización y Funcionamiento de la "Escuela de Especialidades", determinando, en detalle, el desarrollo de sus labores.

Los requisitos de ingreso propuestos en el proyecto del Teniente Loyola, se mantuvieron, variando sólo en el sentido de exigir, como mínimo, 2º año de Humanidades rendido y reducir el tiempo de permanencia en la Escuela a sólo tres años.

Es justo mencionar que ese mismo año, el Teniente Loyola, gracias a su gran aporte y visión es nombrado Subdirector.

En mayo de 1942, producto de los numerosos accidentes acaecidos con el material Breda en las inmediaciones y buscando

Terrenos adquiridos en 1942, con el fin de extender las áreas de seguridad de la base aérea.

una extensión de las áreas de seguridad de la Base Aérea, el Alto Mando determina la compra de la Chacra Santa Laura, que deslinda por el sur, con el campo de aviación "El Bosque", al Poniente con camino Ochagavía y al Oriente con terrenos fiscales (ex Chacra Mabille). Con un total de 40 hectáreas, esta compra fue hecha a Don Ramón Royo y Forges, un entusiasta vecino que, sin vacilar, colaboró con la Fuerza Aérea.

Reconocimiento a la Maestranza Central de Aviación

En 1940, se inició el proceso de construcción del nuevo edificio de la Maestranza Central de Aviación, un gran hangar diseñado por Ingenieros de la institución; su forma y dimensiones ya eran consideradas como una obra atrevida de arquitectura y motivo de orgullo para la Fuerza Aérea, pues contaba con todos los elementos necesarios para el cumplimiento de su misión.

La Maestranza se construyó al costado Este de las antiguas instalaciones y la capacidad de su hangar principal fue más que suficiente para albergar un gran número de aviones.

El hangar estaba provisto de amplias puertas metálicas de correderas que facilitaban el acceso. Además, su estructura metálica permitía la instalación de potentes tecles diferenciales con los cuales se facilitaban y simplificaban las faenas de fuerza que se presentaban a menudo, como por ejemplo: desmontaje de alas, cambio de motores, ubicación de bancadas, entre otros.

A principios de 1942, finalizó el asentamiento de la Maestranza Central de Aviación, en sus nuevas Instalaciones, evidenciándose de inmediato las bondades de esa magnífica construcción, delineada con una verdadera visión de futuro.

Contaba con todos aquellos adelantos para que el personal de Mecánicos pudiese desenvolverse dentro de un ambiente de trabajo adecuado. Todo estaba dispuesto conforme a las

Inauguración de las instalaciones de la Maestranza Central

normas de trabajo de la época, prueba de ello es que en la actualidad todavía se encuentra vigente, cumpliendo tareas como Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER).

Límites de la Base Aérea "El Bosque" en la decada del ´40

En aquella lejana época la "Gran Avenida" era la única ruta de comunicación entre Santiago y San Bernardo. Desde 1931, esta amplia vía, recién pavimentada y adornada con extensas arboledas, fue el silente testigo que vio crecer a esta naciente Base Aérea.

Sólo el silencioso tranvía eléctrico N°40 "Santiago-San Bernardo", acompañaba, día a día, a aquellos gallardos centinelas que custodiaban sus instalaciones.

Tranvía Santiago-San Bernardo.

La Base Aérea "El Bosque" era un predio que, en su costado Oeste, era flanqueado por la línea férrea, límite que colindaba con extensas parcelas que se extendían desde "Lo Espejo" hasta el pueblo de Maipú. Por el Sur, se unía con San Bernardo y a su costado Oriente, cruzando la Gran Avenida, sólo había casas y algunas quintas, en donde las calles no contaban con más de dos cuadras hacia el Oriente, terminando en los cierres de los predios agrícolas, que se extendían hasta los contrafuertes de la Cordillera de los Andes. Por el Norte, una vez adquirida la chacra "Santa Laura", sólo quedaban los terrenos parcelados del Fundo "Lo Cisterna".

El recordado "Castillo Mabille"

Esta obra arquitectónica de principios del siglo XX, era circundada por muros pintados de blanco, con verdes rejas de madera y una entrada con un gran portón de fierro de dos hojas.

Al ingresar, aún hay dos vías angostas pavimentadas en círculo, que rodean los hermosos parques y arboledas. Al llegar al elegante Castillo, había estatuas y faroles de bronce, en donde el visitante era recibido por una elegante pileta, ubicada al frente de la entrada principal. Una vez adquirida por la Fuerza Aérea en 1921, la casona fue transformada en Casino para los Oficiales, remodelando gran parte de su interior. El Casino fue implementado, posteriormente, con cancha de tenis y piscina.

"Al costado Sur del recinto estaba el portón de doble hoja con acceso a la Escuela de Especialidades, teniendo inserto a un costado, una especie de escudo de bronce con un águila con las alas enarcadas. Al lado exterior de aquel portón, había una caseta de madera, para cobijar a un solitario Centinela, que en esa época, al estilo alemán, se mantenía de pie junto al portón, y con su fusil se paseaba marcialmente, haciendo de vez en cuando giros y manejos con su arma."

Hugo Marín Lazaeta, Of. (Rva), hijo del Ex Director CDE. Don Guillermo Marín R.

Ex Casino Mabille

Desde el exterior

En el exterior, a continuación del acceso a "Mabille", seguía un hermoso y muy bien construido muro de ladrillos con los bordes pintados de blanco. Llegando al próximo portón, se ubicaba la **Guardia N°1**.

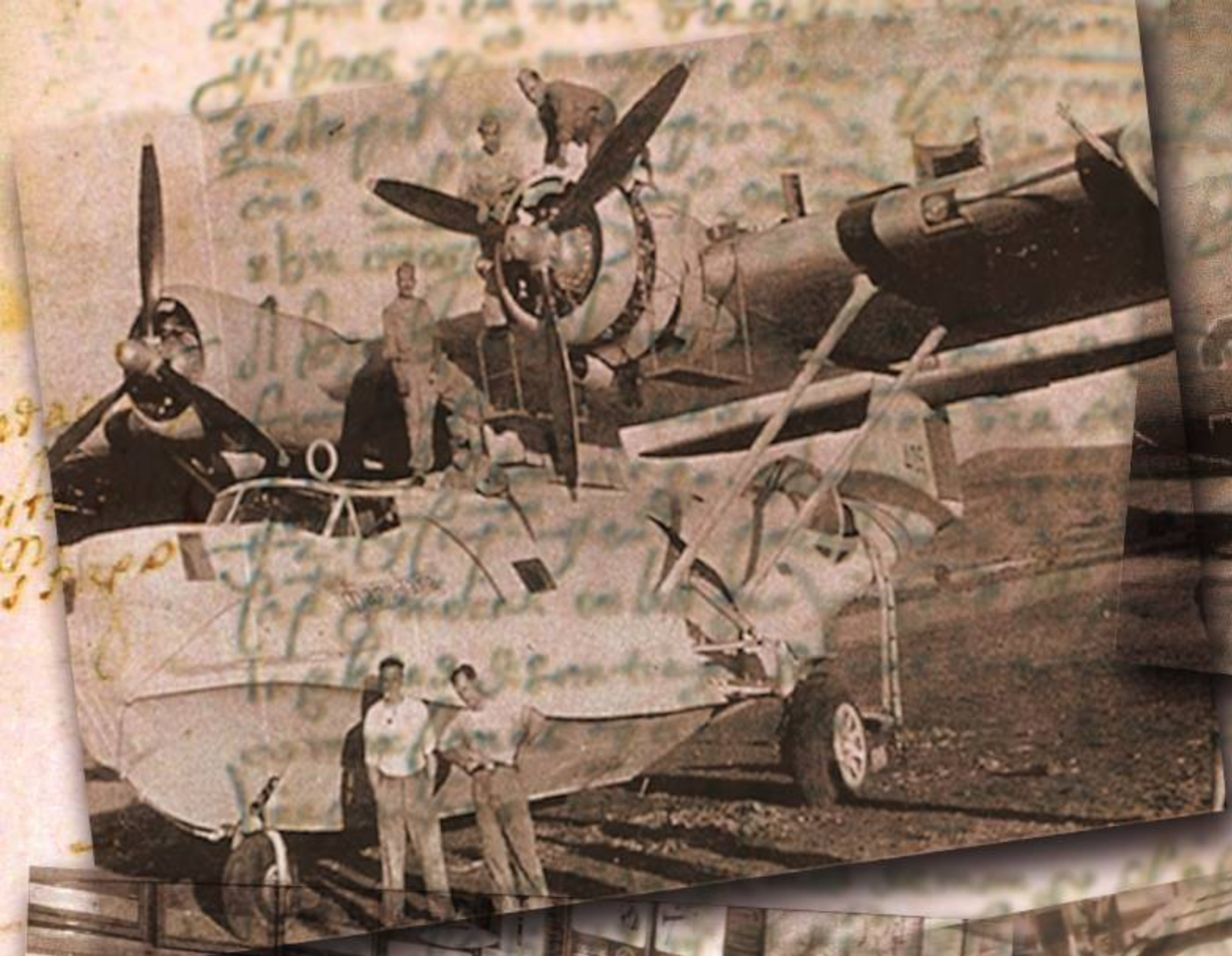
Un canal proveniente del Este, se deslizaba por debajo de los muros y corría a tajo abierto, entre el camino pavimentado interior y una gran hilera de altos eucaliptos. Aquel portón, al igual que el anterior, era de rejas, a través del cual se podía apreciar desde el exterior la gran belleza del recinto, matizado por unas Barracas verdes oliva en línea y un viejo Galpón rodeado por algunos aviones.

A la fecha, ya se distinguía el inicio de una serie de construcciones que adornaban el costado Sur del recinto. Siguiendo por la vereda hacia el Sur, cruzando un segundo canal, se encontraba la **Guardia N° 2**, en donde se ubicaba el acceso al **Parque Central** y, a continuación, el Observatorio con sus cúpulas y casas, cercado por un extenso cierre alumbrado. Producto de la instalación del observatorio, es que la calle exterior con rumbo a la cordillera, lleva su nombre (paradero 33 de Gran Avenida).

La **Guardia N° 3**, correspondía a la antigua entrada de la Escuela de Aviación. Desde esta fachada hacia el sur, continuaba el sólido muro blanco, llegando hasta el portón enrejado del **Grupo de Defensa Antiaérea**[38]. A continuación, a sólo 100 mts., se encontraba el portón de la **Guardia N° 4**, por el que se ingresaba a las nuevas dependencias de la **Maestranza Central de Aviación**, donde una amplia reja dejaba ver desde la calle, los antejardines y los imponentes hangares con grandes ventanales, divisándose en su interior los plateados aviones en reparación.

Vista superior de la Escuela de Especialidades en 1943

38 Futuro Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea.



FUERZA AEREA
EE
ALAS - CIENCIA - PRECISION
CHILE
Escuela de E

CAPÍTULO X

UNA SAVIA JOVEN

Más Beneficios para nuestros Socios

Transcurridos cincuenta años de los inicios de Capual, Cooperativa de Ahorro y Crédito Unión Aérea Limitada, podemos destacar una trayectoria plena de actitud y voluntad en el servicio a sus asociados y grupos familiares, considerando en sus políticas los beneficios de carácter social que generan un permanente apoyo para todos.

En esta política social, Capual ha considerado mantener beneficios como Subsidios de Natalidad, Nupcialidad y Defunción, destinados a respaldar económicamente a sus Socios, con la finalidad de satisfacer los requerimientos por eventos tan importantes en la vida de las personas como son los aspectos antes mencionados.

Con el objetivo de potenciar el apoyo económico en caso de fallecimiento del Socio o de una carga familiar, en el año 1996, la Asamblea de Socios aprobó el Reglamento del Fondo Solidario de Defunción. Este Fondo se sumó al Subsidio de Defunción, otorgando una importante ayuda económica que se mantiene hasta la fecha.

Otro aspecto importante en el quehacer de Capual, ha sido considerar un Seguro de Desgravamen gratuito, con recursos propios de la gestión de cada ejercicio contable. Éste viene a respaldar y cubrir las consecuencias que produce el fallecimiento de un Socio. Este seguro absorbe su deuda y libera de toda responsabilidad a sus descendientes y posibles avales codeudores solidarios, convirtiéndose en un beneficio permanente y sin costo para el asociado.

A lo largo de los años, se han entregado oportunidades de capacitación en distintos tipos de talleres, concretadas en todas nuestras oficinas, otorgando espacios de crecimiento a Socios, hijos y cónyuges. Dentro de esta temática, podemos destacar el Concurso Estímulo Estudiantil, que se ha transformado en una actividad permanente en la política social de Capual, y que busca hacer un reconocimiento a todos los estudiantes que alcanzan la excelencia académica.

Estos beneficios sociales han procurado recursos en los últimos 10 años por la cantidad aproximada de $1.815 millones.

CAPUAL

Una fuente inagotable de oportunidades. Una política de acción social permanente en beneficio de Socios y sus familias.

Primeros alumnos provenientes de la vida civil

En marzo de 1942, siendo Director el Capitán de Bandada Don Gustavo Herrera Ponce de León y por disposición del Cuartel General, se hizo pública la primera postulación para optar a un cupo como alumno de la Escuela de Especialidades, iniciando así una nueva etapa dentro de su historia.

El proceso de difusión no contaba con los recursos ni la experiencia necesaria para tener un alcance masivo a lo largo del país. Sólo afiches repartidos en los liceos y escuelas Industriales cercanas, y además, de los radiogramas enviados a las Unidades, fueron los primeros medios que sirvieron para divulgar el concurso para la selección y admisión de alumnos.

Asimismo, el Cuartel General de la Comandancia en Jefe, dispuso la participación de conscriptos pertenecientes al Grupo de Defensa Antiaérea para acceder a los cursos de mecánicos. Esta selección paralela, se ve retrasada imprevistamente por una epidemia de meningitis que afectó a los jóvenes durante el mes de agosto, impidiendo la ejecución de los exámenes médicos y trámites afines, postergando su continuidad hasta después de Fiestas Patrias, una vez rendida la revista de reclutas. Finalmente, se programó el ingreso de los conscriptos seleccionados para marzo de 1943.

El Comandante del Grupo de Defensa Antiaérea de la época, Don Oscar Herreros W., ofreció, además, las dependencias de dormitorios recientemente construidas, para que los alumnos pernoctaran dadas las escasas instalaciones de la naciente Escuela.

A metros del "Patio de invierno" se encontraba una cancha de básquetbol y, frente a ésta, se instaló como monumento, un avión Junkers R-42 dado de baja, además de un avión "Breda" y un "Nardi", toda una atracción para la época.

En sus inicios y producto de la escasa difusión realizada, la Escuela abrió sus puertas a 420 postulantes aproximadamente, los que en su mayoría fueron los más cercanos, es decir, vecinos, familiares y gente de confianza de los integrantes de la Fuerza Aérea.

Tras una serie de exámenes y una minuciosa selección, en septiembre del mismo año, se reclutaron los primeros 60 civiles, como alumnos internos por un periodo de 3 años.

Su primer plantel docente estaba constituido por personas que no pueden dejar de mencionarse:

Subdirector..... Capitán de Bandada Marcos Loyola González
Jefe de Estudios.....Teniente 1° Don Raúl Reyes Vargas, (título submarinista de la armada).
Contador..... Teniente 1° Julio Superby Ríos
Médico.....Mario Bórquez Montero
Dentista..... Julio Pertuiset Lira

Profesores Civiles

Matemáticas.....Abraham Lohr Urquiza
Química..... Orlando Riffo
Historia..... Armando Torres Cuevas
Dibujo Técnico..... Luis Lavín Faúndez
Castellano y "Capellán"..... Romelio Carreño Atenas

Instructores

Suboficial..... Bernardino Gutiérrez J.
Sargento 1°..... Manuel Bernal
Cabo 1°.....Juan Cantillana Peralta
Cabo 1°.....Caupolicán Antúnez

Aquel **21 de septiembre de 1942**, en el rincón norte del cantón "El Bosque" hubo un gran ajetreo. Ese día se recogieron al plantel los 60 Alumnos que integraron el primer Curso regular de la Escuela de Especialidades, con personal proveniente, en su totalidad, de la **civilidad**[39] . Estos jóvenes fueron notificados de su selección en julio de 1942.

En aquel entonces, no se disponía de la totalidad de las instalaciones, ya que se debió esperar a que el Grupo N° 4 terminara de trasladarse en forma definitiva a los terrenos de la Base Aérea de Colina (1944 - 1945).

"Como es natural, toda vez que una familia se cambia de casa, se dejan trastos inútiles y muchos desperdicios, es así como ese 21 de septiembre a los alumnos recién recogidos, después de la bienvenida nos mostraron las instalaciones y recibimos un grueso overol azul de mezclilla, comenzando inmediatamente con el aseo de las dependencias.

Nuestra primera tarea fue retirar los escombros de los alrededores, para luego acopiarlos en lo que es actualmente el Patio de Alarma.

Después de un arduo primer día de trabajo, se terminó por acomodar los pertrechos y equipos personales en el único recinto nuevo que se había construido, los dormitorios de Alumnos, unas barracas que tenían una capacidad para 100 literas aproximadamente".
Juan Baltera Árman, ex Alumno 1942-1945.

Estas "Barracas" eran cinco dependencias con formas de media caña, construidas de madera y recubiertas con latón acanalado, que estaban ubicadas diagonales al Poniente del Casino de la época.

Así, en su nueva casa, iniciaba sus actividades la Escuela de Especialidades, cuyas primeras aulas se habilitaron en un galpón, antiguas bodegas de la residencia "Mabille", donde

39 Se debe considerar que los primeros Cursos sólo fueron integrados por personal de la misma institución, (1935 – 1941).

Primera enfermería de la Escuela

se remodelaron cuatros salas de clases, (dos para teoría, un taller de motores y otro para banco), además de un baño y la ropería (sastrería). A este galpón se accedía por el patio interior, al que se denominó **"Patio de Invierno"**, proviniendo su sobrenombre de las bajísimas temperaturas que se percibían en su interior en cualquier época del año.

Al costado norte del galpón se encontraba un largo edificio de un piso, construido de adobe, el cuál posteriormente, producto del aumento paulatino de alumnos, fue habilitado como dormitorio y bautizado, "Barraca N° 1".

A metros del "Patio de invierno" se encontraba una cancha de básquetbol y, frente a ésta, se instaló como monumento, un avión Junkers R-42 dado de baja, además de un avión "Breda" y un "Nardi", toda una atracción para la época.

Un pequeño edificio cercano a la cancha, fue habilitado como sala de curaciones para primeros auxilios, además de una oficina para el Jefe de Estudios y Comandante de la Compañía.

Dos grandes Hangares metálicos, uno Rojo y el otro Blanco, (que cobijaron al Grupo N°4), fueron mudos testigos que vieron pasar y crecer a estas nuevas generaciones. Las cuales, en algunas ocasiones, por castigo eran mandados a "volar" con sus pesados colchones de lana, a dar una vuelta al lejano "Rojo" desde las barracas dormitorio.

El casino, la cocina y los comedores de Alumnos, se ubicaron en las viejas dependencias, ubicadas en el costado Norte del callejón de entrada con acceso a la recién bautizada **"Gran Avenida Isabel la Católica"**[40] , en donde estaba asentada la Guardia N°1. El casino era una dependencia que, en sus inicios, sólo contaba con mesones laterales y se almorzaba de pie con utensilios de aluminio. Esta condición mejoró a los meses de uso, cobijando a los alumnos hasta mediados de 1953, periodo en donde fue entregado el nuevo casino al costado sur del Patio de Invierno.

La Subdirección y oficinas de los escribientes quedaron a metros de la Guardia (costado sur del callejón), donde actualmente se ubica la comandancia del Grupo de Instrucción de alumnos. Se habilitaron, además, otras antiguas dependencias como taller de mecánica y otro para carpintería (actual Galpón del Grupo de Apoyo). Frente al patio de alarma, muy lejanas se encontraban las letrinas, 10 casetas por ambos lados, que, en medio de éste, servían para esconderse de algún disciplinario. Siguiendo hacia el Sur, se encontraba una polvorienta cancha de fútbol, lugar donde posteriormente se construyó el pabellón de estudios N°2, el Cine "El Bosque" y la Panadería (donde se ubica actualmente la División de Educación).

40 Desde 1951, "Gran Avenida José Miguel Carrera".

El maratónico trabajo de terminar de acondicionar la Escuela y preparar los programas correspondientes al año académico, absorbió los últimos meses del año, de modo que el curso inició su primer año de estudio regular sólo a inicios del año **1943**.

Desde aquel lejano 21 de septiembre de 1942, en donde no habían ni dependencias ni comodidades, pudo observarse que la carencia fue suplida por el entusiasmo de un grupo de oficiales, personal de planta y profesores, quienes con gran cariño y devoción tomaron la iniciativa en la formación de esta nueva Unidad de la Fuerza Aérea.

Desde aquel lejano 21 de septiembre de 1942, en donde no habían ni dependencias ni comodidades, pudo observarse que la carencia fue suplida por el entusiasmo de un grupo de oficiales, personal de planta y profesores, quienes con gran cariño y devoción tomaron la iniciativa en el "armado" de esta nueva Unidad de la Fuerza Aérea.

Es justo recordar que el grupo de alumnos recién ingresados, fue integrado por un recurso humano de gran calidad, con gran espíritu de cuerpo, sacrificio y entusiasmo por la nueva vida que iniciaban, demostrando pese a las carencias, un gran amor por esta incipiente carrera.

A principios de 1943, no sólo ingresó el segundo grupo de alumnos de la civilidad, si no que, además, fue transferida parte de la 2ª Compañía de Conscriptos constituida sólo por jóvenes seleccionados provenientes del Grupo de Defensa Antiaérea, constituyéndose estas tres agrupaciones, como la primera Promoción que, a la postre, egresaría de la Escuela de Especialidades como promoción **"Forjadores" (1942-1945)**, con el grado de Cabo 1º.

Parte de la Primera promoción ingresada en 1943

En el año 1944 y gracias a la disciplina aportada por aquel grupo de conscriptos, la Escuela pudo disponer de un contingente militarmente educado, que permitió representar al Instituto en diversas formaciones militares, y, en septiembre del mismo año, estar presente en el Parque Cousiño, participando por **primera vez** *en la Parada Militar.*

Con los proyectos de infraestructura ya aceptados, a mediados de 1943, se comenzaron las bases para un nuevo edificio con las primeras salas de clases, incluyendo, la construcción de un galpón con **talleres de instrucción**[41] con toda su implementación para efectuar las clases prácticas de las especialidades impartidas ese año, como lo fueron: mecánica, motores, fotografía, meteorología, radio electricidad y armero artificiero.

En 1944 y gracias a la disciplina aportada por aquel grupo de conscriptos, la Escuela pudo disponer de un contingente militarmente educado, que permitió representar al Instituto en diversas formaciones militares y, en septiembre del mismo año, estar presente en el Parque Cousiño, participando por **primera vez** en la Parada Militar.

Parada Militar, septiembre de 1944

Reclutas en ritual de bienvenida

Una segunda promoción se conformó con otros tres grupos de civiles, los cuales ingresaron a fines de 1943, en enero y en mayo de 1944, siendo todos dados de alta a fines de mayo de 1944.

El gran número de escuadrillas, impidió una inmediata identificación con cada una de sus promociones, logrando este ansiado espíritu de cuerpo, sólo a partir del segundo año de Escuela. La recepción de cada nueva escuadrilla, fue un ritual esperado y celebrado durante mucho tiempo.

La juventud de los alumnos provenientes de la civilidad era significativa, hay que recordar que ingresaban como mínimo, con **2° año de Humanidades** (14-15 años), no así los conscriptos que ya prácticamente bordeaban los 18 años.

El 2° año de Humanidades equivale al actual 8° Básico, por ende, el último curso correspondía a 6° de Humanidades, es decir, 4° año Medio.

41 Actual edificio del Grupo de Instrucción.

Curso de Mecánicos, 3ra Promoción

Diseño del escudo de armas

Toda familia aristocrática de antaño poseía un escudo familiar, tal como los principados, países o Instituciones. Esta representatividad reflejaba sus orígenes, valores o virtudes, plasmando en forma gráfica los elementos que los representaban. La Escuela de Especialidades no ajena a esta tradición, entre mayo y junio de 1944, organiza y difunde entre sus alumnos esta significativa propuesta, logrando una masiva participación.

La difusión se hizo a través de la revista "El Mecánico", diseñada por los propios Alumnos. Ésta era confeccionada a mano con textos y dibujos, lo que demostraba una gran habilidad y creatividad. El premio consistió en un día "Franco", y el objetivo principal era diseñar un Escudo de Armas, insignia para la Escuela de Especialidades, que la identificara como Instituto. Hubo un gran interés de parte de los Alumnos, ya que todos querían participar, fue una difícil elección, ya que fueron muchos y muy buenos los participantes.

Finalmente, hubo dos ganadores, recayendo el premio en los alumnos Helio Ríos y Ricardo Díaz Pacheco.

El Slogan ganador fue "Alas, Ciencia y Precisión", **Alas**, por la Aviación, **Ciencia**, por los estudios y **Precisión**, por la exactitud requerida en todas sus labores técnicas.

En este caso, el escudo estaba representado por un libro (ciencia), unas alas enarcadas sobre él (por la aviación) y un micrómetro (precisión), además del eslogan, todo quedaba encerrado por un círculo, con el título "Fuerza Aérea" en la parte superior y "Chile" en la parte inferior.

Escudo y Banderín ganadores.

El Personal de Planta, también usaba una blusa de color azul, la cual en verano, era reemplazada por una de color blanca. La guerrera de cuello cerrado se usaba sólo hasta el grado de Sargento 2°. De Sargento 1° hacia arriba, se usaba cuello abierto, corbata y gorra blanca (más conocida como "el queso").

Primeras letras musicales

A mediados de 1944, el alumno de primer año Hugo Gómez presenta a sus superiores, un marcial himno para ser cantado durante las marchas militares. Esta novedosa iniciativa hizo de este himno un serio prospecto como exponente del Instituto. Su uso se hizo habitual hasta el año 1951, en donde se dispone en forma oficial el actual himno de la Escuela de Especialidades. Aún cuando contaba con 5 estrofas, solo se han podido recopilar las siguientes:

"Nacidos para luchar
Estudiamos para el mañana
Con todo, todo nuestro afán
Lograremos lo que todos soñaban

Unidos los todos mecánicos
Unidos todos lucharemos
Por dar a nuestra Aviación
El gran impulso que queremos

Los que ayer ofrendaron su vida
Generosos han escrito en el cielo
Tradiciones envueltas en nubes
Es un ejemplo para no ser de hielo"

Uniformes de la época

En sus inicios, los jóvenes alumnos usaban una "tenida de fatiga" como tenida de servicio, ésta era de color gris acompañada de un coscacho o una gorra del mismo color. Para los trabajos rigurosos, se usaba un overol azul oscuro confeccionado de gruesa tela.

Tenida de Trabajo

La tenida de salida estaba compuesta por un pantalón y una blusa con cuello cerrado, de color azul petróleo con botones dorados. Al hombro, unas presillas bordadas por un cordón celeste, con un par de "E" doradas insertadas al centro y a la cintura, un cinturón de cuero negro.

La tenida de salida estaba compuesta por un pantalón y una blusa con cuello cerrado, de color azul petróleo con botones dorados. Al hombro, unas presillas bordadas por un cordón celeste, con un par de "E" doradas insertadas al centro y a la cintura, un cinturón de cuero negro.

En la cabeza, una gorra amplia, del mismo color, que dejaba ver un cóndor metálico dorado con las alas extendidas en forma horizontal.

Tenida de salida

La tenida de parada, mantenía la blusa de color azul petróleo, pero cambiaba el pantalón y la gorra a color blanco.

Tenida de Parada

El Personal de Planta, también usaba una blusa de color azul, la cual en verano, era reemplazada por una de color blanca. La guerrera de cuello cerrado se usaba sólo hasta el grado de Sargento 2°. De Sargento 1º hacia arriba, se usaba cuello abierto, corbata y gorra blanca (más conocida como "el queso").

Tenidas del Personal de Planta de la época

Es necesario hacer notar que desde la década del ´30 hasta 1951, existió una gama de 7 grados jerárquicos, desde Soldado hasta Suboficial Mayor, los cuales fueron modificados en 1952, refundiendo los grados de Cabo 2º y Cabo 1º, dejando sólo el de Cabo.

Grados hasta **1951**

SOLDADO	CABO 2º	CABO 1º (*)	SGTO 2º	SGTO1º	SUBOF.	S.O.M.
★	★	★	★	▮	▮▮	▮▮▮

Grados usados en la Bocamanga

Grados desde **1952** hasta el año **1961**

SOLDADO	CABO (*)	SGTO 2º	SGTO1º	SUBOF.	S.O.M.
★	★	★	▮	▮▮	^

Nota: (*) Grado de egreso de la Escuela de Especialidades

Grados usados en la Bocamanga

A partir de 1944, el Grupo de Defensa Antiaérea se denominó **"Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea"** *y mantuvo su ubicación entre la Escuela de Aviación y la Maestranza Central.*

Reconocimiento al Grupo de Defensa Antiaérea

Mención especial merece el Grupo de Defensa Antiaérea, ya que esta Unidad en los inicios de la Escuela de Especialidades aportó con una gran cantidad de alumnos seleccionados y militarmente instruidos, que integraron las primeras promociones. Además, facilitó las dependencias de dormitorios durante varios años hasta que la Escuela suplió esta carencia.

A partir de 1944, el Grupo de Defensa Antiaérea se denominó **"Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea"** y mantuvo su ubicación entre la Escuela de Aviación y la Maestranza Central. Después de un año, es decir, desde 1945 hasta mediados de 1947 se denominó **"Regimiento de Defensa Antiaérea"** y, a fines de 1947, tomó el nombre de **"Regimiento de Artillería Antiaérea"**, trasladándose en 1956 a las instalaciones dejadas por el Grupo N° 4 en Colina. Su nombre actual es "Regimiento de Artillería Antiaérea y Fuerzas Especiales" y se encuentra basado en Quintero.

Nace la Banda de Guerra

En 1946, gracias al entusiasmo de los jóvenes alumnos y a la iniciativa del Suboficial Máximo Leyton, perteneciente al **"Regimiento Escuela de Artillería Antiaérea",** se creó la Banda de Guerra conformada integramente con personal de la Escuela de Especialidades.

Hay que recordar, que la banda que apoyaba a las Escuelas estaba conformada por personal de planta y conscriptos del Regimiento.

Sus primeros instrumentos musicales fueron sólo pitos y cajas, siendo complementados por cornetas a inicios de la década del '50.

En el recuerdo sólo quedan aquellas extensas horas de prácticas, "físicas y musicales", en manos del estricto Sargento Juan Blavi, un exigente instructor militar ayudante.

Este Sargento, brazo derecho del Suboficial Leyton, era el encargado de visualizar desde fuera el desempeño de la banda, ya que el mismo Suboficial Leyton fue el más entusiasta "primer" Tambor Mayor de esta naciente banda de guerra.

Turbulencias en la montada

Producto de que las construcciones de la época eran de material ligero y las medidas de seguridad para las instalaciones eléctricas no eran rigurosas, se desencadenaron una serie de incidentes que afectaron la naciente Escuela, como el siniestro ocurrido un 15 de febrero de 1947. En esa oportunidad, siendo las 02:25 hrs. de la madrugada, se inicia un incendio en el nuevo pabellón de estudios, causando serios daños al edificio de madera de dos pisos, dependencias, bodega de víveres auxiliares y postes de alumbrado, entre otros.

Dada la gran pérdida, se ordena construir de inmediato un nuevo pabellón para la Escuela de mecánicos, situación que no pudo ser subsanada hasta diciembre de 1947 por el personal de los servicios de la II° Brigada Aérea, ya que todo el personal de maestros y carpinteros, se encontraban asignados a la retrasada edificación de las dependencias para los Arsenales de Aviación.

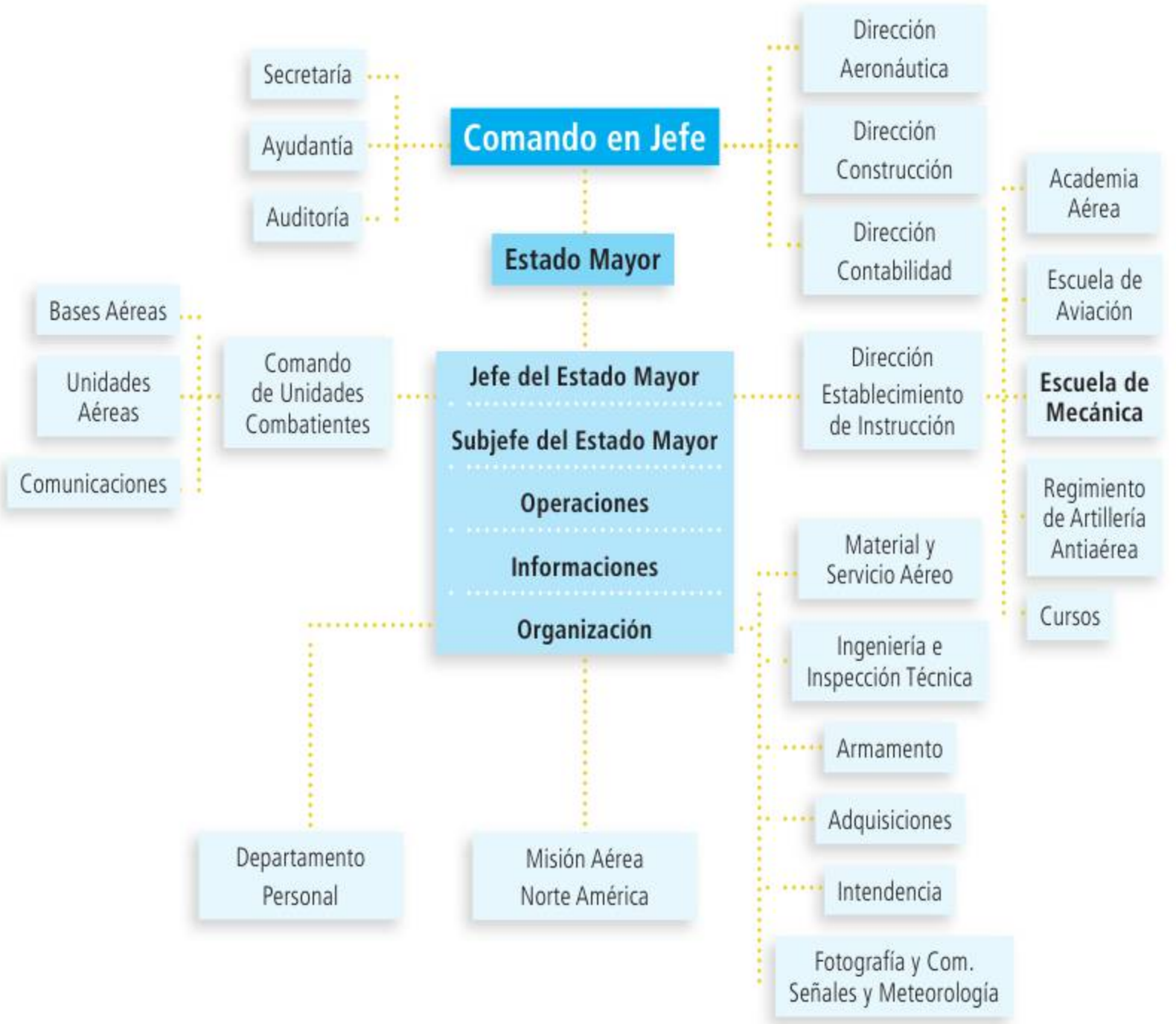
Esta grave falta implicó volver momentáneamente al "Patio de Invierno" y reacondicionar, además, un par de barracas como salas de clases.

Fuera de este infortunado inconveniente, durante los años

venideros la Escuela no tiene mayores cambios, manteniendo el sistema de estudio e instrucción, continuando con la preparación y formación de los jóvenes durante tres años, tiempo suficiente para lograr producir un técnico responsable y competente, con un gran espíritu de cuerpo y camaradería.

En mayo de 1947, el Alto Mando Institucional entrega la nueva organización interna, dispuesta bajo el mando del General del Aire Don Aurelio Celedón Palma; Organigrama en el cual se considera en forma destacada, a la Escuela de Especialidades, erróneamente denominada Escuela de Mecánica.

Nueva Organización de la Fuerza Aérea de Chile



1947 (libro del Estado Mayor, 09 de Mayo)

A esa fecha, la supremacía del material de vuelo americano era notorio, llegando, entre 1941 y 1944, más de 180 aeronaves, entre las cuales se encontraban los: PT-19, PT-26, NA. AT-6 "Texan" y BT-13 "Vultee". Este material, de gran calidad, sirvió por muchos años en la Institución.

En 1947, un nuevo y poderoso material aéreo americano de la post-guerra hizo su aparición, éstos fueron los rápidos P-47 D, "Thunderbolt", avión de combate de mortífera descarga, que puso a prueba a pilotos y mecánicos por varios años.

En estos aviones se llevaron a cabo los primeros carguíos tácticos de alto nivel operativo, dejando en evidencia un trabajo en equipo que enorgullecía a la moderna Fuerza Aérea de la época.

Mecánicos trasladando material BT-13 en Iquique

Mecánicos en Cargulo Táctico en un P-47, en 1948.

Embajadores Deportivos

Equipo de gimnasia de la Escuela De Especialidades (1950)

En los albores de la década de los '50, siendo Director de la Escuela de Especialidades, el Comandante de Escuadrilla (A), don Eduardo Iensen y gracias a la iniciativa del ex gimnasta olímpico Don Rolf Bentjerodt, un selecto grupo de jóvenes comenzó a practicar gimnasia en aparatos, utilizando paralelas, barras y caballetes, constituyéndose en pioneros en el culto de esta bella disciplina deportiva.

Constancia, esfuerzo y disciplina, tres elementos fundamentales que desarrollaron los integrantes del equipo de Gimnasia Acrobática de la Escuela de Especialidades.

Cualidades que se vieron reflejadas durante 7 años de intenso entrenamiento y merecidamente aplaudidas durante cada presentación.

Cabe destacar, que gracias a la gestión de profesores como Bentjerodt y Ramón Cereceda, entre otros, el equipo de gimnasia representó a la Escuela de Especialidades hasta el año 1957, tanto dentro como fuera de Santiago, siendo reconocidos

Gimnastas en una Presentación Local

por sus brillantes y exitosas demostraciones que sirvieron de ejemplo para la juventud en los eventos deportivos en que participaron.

Vuelos cada vez más lejanos

Producto de la mayor difusión realizada sobre esta nueva alternativa profesional y, dado el crecimiento del interés y motivación por servir a la patria en esta joven rama de la defensa, se advierte un aumento sostenido del número de interesados que, anualmente, desean ingresar a esta naciente Escuela, prevaleciendo entre las prioridades de la juventud de la época el conocer una carrera diferente, trabajar con modernas máquinas, vestir un uniforme de un color más atractivo y poder llegar cada vez más lejos.

Haciendo honor a este precepto, en enero de 1951, despega desde la Serena un "Catalina" OA-10 N° 405 con rumbo a la Isla de Pascua, en una travesía sin precedentes, recorrieron más de 2.050 millas, uniendo el continente con la zona insular.

La tripulación, a cargo del Comandante de Grupo, Don Horacio Barrientos y los Capitanes Roberto Parragué y Zerón Aguilar, estaba compuesta, además, por los Subtenientes José Núñez R., Sabino Poblete A. y los mecánicos **Sargento 1° Gilberto Carroza** y el **Sargento 2° Héctor López C.**, asesorados en las comunicaciones por los radio telegrafistas **Cabos 2° José Campos** y **Mario Riquelme**, quienes en un trabajo mancomunado logran coronar con éxito esta gran hazaña.

El Sargento López efectuando una inspección al motor del Catalina N°405, aterrizado en Isla de Pascua.

Retroalimentación constante

Con el fin de mejorar sustantivamente el nivel académico del Instituto y previa evaluación de la calidad del proceso ejecutado durante los últimos seis años, se aprueba el Reglamento de Estudios de la Escuela de Especialidades, a través de la Ord. C.J. Nº 112, de fecha 11 de abril de 1950.

Producto de la mayor difusión realizada sobre esta nueva alternativa profesional y, dado el crecimiento del interés y motivación por servir a la patria en esta joven rama de la defensa, se advierte un aumento sostenido del número de interesados que, anualmente, desean ingresar a esta naciente Escuela

Contando con un mejorado programa de estudios, las opciones aumentan, y ya para 1951, son más de una decena las especialidades que la Escuela puede impartir, contribuyendo de esta manera, a cubrir las necesidades que surgían, día a día, para la Institución. Entre las especialidades desarrolladas encontramos:

- Mecánico de Avión
- Motores convencionales y a Reacción
- Hidráulicos
- Electricista de Avión
- Estructurista
- Armeros
- Guardalmacén
- Helicista
- Fotógrafos Aéreos y Observadores meteorológicos.

Clases de Instrumentos

Himno de la Escuela de Especialidades

La letra del Himno de la Escuela de Especialidades fue creada por el Comandante de Escuadrilla (R.A.) Don Guillermo Marín Rodríguez y la música por el Señor Celestino Caracci V., siendo reconocido por Boletín Oficial un 4 de abril de 1951. Esta hermosa obra musical, de marciales compases, es la viva expresión de los anhelos de una juventud dispuesta a servir, en todo momento, a su Institución; ideales que generaciones de mecánicos aviadores han inmortalizado en sus versos:

Camaradas, marchemos henchidos
nuestros pechos de satisfacción
con mirada serena y radiante
al compás de esta nueva canción.

Juventud, que en ardientes anhelos
se extasía al rugir del motor
de los cóndores de alma de acero
son emblema de la Institución.

En fugaces siluetas desfilan,
por la senda infinita y azul
los potentes aviones que accionan
esas hélices al despegar.

Son el fruto de nuestros desvelos,
de fatigas, vigilias sin fin,
persiguiendo el vehemente deseo
de ver grande a nuestra Institución.

Y que somos el gran complemento
no debemos jamás olvidar,
de su fuerza potente y altiva
que defienda la tierra y el mar.

Una vez, la victoria lograda
por sus alas en vuelo triunfal
cumpliremos el fiel juramento
de seguir laborando en la Paz.

FACH
568

CAPÍTULO XI

ACONTECIMIENTOS CRONOLÓGICOS MÁS RELEVANTES

Productos y Beneficios

Presentamos a usted nuestros productos de Crédito, Ahorro, Inversión y Beneficios Sociales. Todos pensados en su bienestar y el de su grupo familiar.

CAPUAL

Construye un abanico de productos que forman parte de las oportunidades de competir en un mercado tan complejo como es el económico-financiero, constituyéndose en una realidad apreciada y respetada por todos.

BENEFICIOS SOCIALES					
SUBSIDIOS			ESTÍMULO ESTUDIANTIL	FONDO SOLIDARIO Por defunción de Socio o carga	DESGRAVAMEN DE PRÉSTAMOS Condonación del saldo de préstamos vigente al momento del fallecimiento
MATRIMONIO	NATALIDAD	DEFUNCIÓN			
TOTAL DE MONTOS OTORGADOS DESDE EL AÑO 1998 A 2008 POR CONCEPTO DE BENEFICIOS SOCIALES					
DESGRAVAMEN DE PRÉSTAMOS $1.083.697.059			SUBSIDIOS $641.584.551		ESTÍMULO ESTUDIANTIL: $123.952.559

PRODUCTOS DE CRÉDITO*			
CRÉDITO DE URGENCIA	CRÉDITO NORMAL	CRÉDITO PARA MICRO Y PEQUEÑO EMPRESARIO	CRÉDITO AGRÍCOLA

PRODUCTOS DE AHORRO					
DEPÓSITO A PLAZO 89 Días	DEPÓSITO A PLAZO 180 Días	DEPÓSITO A PLAZO en U.F.	LIBRETA DE AHORRO Clásica *Anual Nominal*	LIBRETA DE AHORRO Escolar *Anual Nominal*	LIBRETA DE AHORRO Dorada *Anual Nominal*
Consulte por nuestras tasas					

* Otorgamiento sujeto a evaluación de condiciones crediticias vigentes.

600 692 4000 · www.capual.cl
Infórmese sobre la garantía estatal de los depósitos en su cooperativa, o en www.sbif.cl

CAPUAL COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO

50 Años

Durante el periodo de Post-guerra, la Institución continuó recibiendo apoyo de material desde los Estados Unidos, lo que sumado al gran avance tecnológico que estas aeronaves aportaron, le permitieron a la Fuerza Aérea no cesar en su vertiginoso vuelo, comenzando una serie de cursos en el material y de perfeccionamiento. Esta oportunidad no fue desaprovechada por el ávido y entusiasta Personal del Cuadro Permanente, quienes buscaban constantemente una actualización de los conocimientos, en sus tareas cotidianas.

En **octubre de 1952**, mientras la Escuela de Especialidades, formaba celebrando su aniversario, los primeros especialistas seleccionados para cursos de perfeccionamiento, viajaban a Estados Unidos para interiorizarse de las nuevas capacidades desarrolladas, encontrándose entre ellos:

Suboficial Rodolfo Leclerq Waltheckker
Mecánico de Helicópteros
Sargento 2° Alberto Hermelo Villegas
Operador y control de alarma aérea
Sargento 2° Luis Aguilar Henríquez
Mecánico de Radar
Cabo 2° Jorge Briones Toledo
Mecánico Helicópteros

Escuela de Especialidades en formación militar

Durante este efervescente proceso de renovación, también se reciben ofertas desde Inglaterra, designándose, en noviembre de **1953** al personal de mecánicos que asistirían a la fábrica de aviones De Havilland durante 10 meses, para realizar los cursos de mantenimiento del avión DH-115 "Vampiro", el cual se constituiría en el primer avión a reacción en Chile.

La Escuela de Especialidades, no ajena a las noticias sobre este proceso de modernización de la Institución, veía como los jóvenes alumnos de 1° y 2° año, al desplazarse todas las tardes después de cenar, rumbo a los dormitorios "prestados" del Regimiento de Artillería Antiaérea, no cesaban de soñar con pronto egresar y llegar a las unidades a palpar esas nuevas aeronaves.

Por otra parte, durante 1953, se comienzan las bases estructurales de la nueva copa de agua, una obra de casi 25 mts. de altura, de construcción sólida, que vendría a reemplazar la antigua copa ubicada frente a las barracas. Esta nueva obra, era esencial para contribuir a los nuevos proyectos delineados para los siguientes dos años.

En **octubre de 1952**, *mientras la Escuela de Especialidades, formaba celebrando su aniversario, los primeros especialistas seleccionados para cursos de perfeccionamiento, viajaban a Estados Unidos para interiorizarse de las nuevas capacidades desarrolladas, encontrándose entre ellos:*

Es también en **1953**, después de casi cuatro años de haber colocado la primera piedra y de discontinuos avances en su construcción, se hace entrega del nuevo Casino de alumnos, una obra necesaria, construida con bases sólidas y una estructura de

Colocación de la primera piedra, Casino de Alumnos, 1948

madera, con una gran cocina que permitía una preparación masiva de alimentos para atender a casi 800 alumnos.

El antiguo casino fue adaptado para atender al personal de planta hasta 1980 y, posteriormente, fue remodelado para transformarse en el actual Casino de Oficiales de la Escuela.

El recordado año 1954

Sin duda, **1954** será recordado como uno de los años de mayores cambios y logros, tanto a nivel Institucional como en la Escuela de Especialidades. Desde su fecha de creación (1939), la Escuela de Especialidades, dentro de su orgánica, no había contemplado el cargo de Subdirector. Sin embargo, en el periodo 1942-1943, se designó en este cargo al Capitán Marcos Loyola, en forma excepcional mientras apoyaba en la implementación de su **proyecto**[42]. Es en 1954, que producto del creciente aumento de la dotación de personal y de las tareas dentro del Instituto, se dispone, en forma oficial, el nombramiento de este puesto, asumiendo como primer Subdirector el Comandante de Escuadrilla (A) Don Arturo Parodi Alister.

Es también en **1953**, *después de casi cuatro años de haber colocado la primera piedra y discontinuos avances en su construcción, se hace entrega del nuevo Casino de alumnos, una obra necesaria, construida con bases sólidas y una estructura de madera, con una gran cocina que permitía una preparación masiva de alimentos para atender a casi 800 alumnos.*

42 Propuesta N°2, para la organización de la Escuela de Especialidades, descrita en el Capitulo VIII.

Es así también, como un **22 de marzo de 1954**, el Comandante en Jefe, General del Aire Don Armando Ortiz Ramírez, establece como **"Día del Suboficial Mayor"**, el 15 de octubre de cada año, expresando un ferviente y sentido deseo:

"En la fecha indicada, los Suboficiales Mayores de la Institución, se reunirán en un acto de confraternidad y camaradería, que contribuya a robustecer el espíritu de cuerpo que debe existir entre el personal, que como colaboradores directos del mando, cumplen una función vital en las labores cotidianas de la Fuerza Aérea."

Vaya un sincero reconocimiento a todos los Suboficiales Mayores, quienes, desde su creación, con su trabajo y dedicación, han contribuido al engrandecimiento de nuestra Fuerza Aérea, aportando sabiduría y experiencia.

Paralelamente a la llegada a Antofagasta del poderoso material B-26 al Grupo de Aviación Nº 8, en reemplazo de los míticos B-25 "Mitchell", en "El Bosque", hizo su arribo el moderno T-34 "Mentor" para la instrucción de cadetes en la Escuela de Aviación. Esta renovación trajo una serie de limitantes para los Oficiales pilotos, dependientes del Comando de Unidades de Instrucción (actual División de Educación).

Con todas las Unidades de Vuelo asentadas fuera de Santiago, el Alto Mando dispone, en agosto de **1954**, la creación de la Escuadrilla de Vuelo en la Escuela de Especialidades, con el propósito de subsanar los requerimientos de entrenamiento de vuelo de los citados Oficiales.

Se asignó personal y 2 Vultee BT-13 hasta 1960, año en que fueron dados de baja y reemplazados por 6 Cessna 180. En 1965, el material Cessna fue reemplazado por el material Twin Bonanza C-50, del cual llegaron sólo 4 unidades. Los 2 Vultee fueron asignados para instrucción práctica de los alumnos, quedando en la misma Escuela.

Otro hecho histórico acaecido en los recintos de la Escuela de Especialidades durante **1954**, fue la aprobación e inmediato inicio de la construcción de los cimientos de la actual Sala de Conferencias. El proyecto "Cine El Bosque", era un anhelado sueño, no sólo con la idea de contar con un espacio para la entretención del alumnado, sino que, además, pensando en una apertura hacia la comunidad, generando su autofinanciamiento.

El diseño sólido y vanguardista para la época, denotaba hermosas líneas interiores y una excelente acústica, la sala

Suboficiales Mayores en su ceremonia de retiro

Alumnos practicando en los Vultee BT-13

Cine de la Base Aérea "El Bosque".

fue implementada con modernas máquinas de proyección y con una capacidad para 620 personas aproximadamente. Fue entregado oficialmente en 1957.

Actualmente el Cine se ha constituido en una remodelada sala de conferencias para la Guarnición Aérea de Santiago.

Es en la nueva copa de agua, que en **1954** ocurrió una de las anécdotas más sabrosas de la época.
Siendo Director el Coronel Don Carlos Dubornais Salaun, el Oficial de Servicio de aquel día, fuera de sí por la falta cometida por el alumno Luis Castillo, después de corregirlo, lo mandó a gritar "cumplida su orden mi Teniente" desde la cima de la copa.

Con mucho arrojo el alumno cumplió la orden, el problema fue que gritó toda la tarde y al anochecer y sin existir los ruidos de hoy en día; el poderoso grito se escuchaba en todo el vecindario. El Director, sorprendido por el escándalo se levantó y cruzó raudo hacia la Escuela, con las consecuencias ya imaginadas para el olvidadizo Oficial.

Copa de agua

Un nuevo logro

En **1955**, nuevamente la Fuerza Aérea logra un importante hito, esta vez con el "Catalina" Nº 406, en la primera operación "Skúa", uniendo Punta Arenas con la Base Antártica Pedro Aguirre Cerda, volando durante 6 horas y 47 minutos.

La tripulación sedienta de aventuras, logra una hazaña deseada hace tiempo, desde cuando 5 años atrás, admiraron aquel largo viaje que realizaron sus camaradas a la lejana "Pascua". La tripulación estuvo compuesta por el Comandante de Escuadrilla, Don Humberto Tenorio Iturra y el Capitán Rafael Vázquez R., secundados por los mecánicos **Suboficial Agustín Azola** y el **Sargento 2º Juan Navia**, además del radio operador **Sargento 2º Flamarión Gárate.**

Grupo de instrucción de alumnos

En los comienzos, la Escuela de Especialidades como Instituto formador, no contemplaba dentro de su organigrama una organización que se ocupara exclusivamente de la instrucción de los Alumnos. Sólo a partir del año **1956** se creó el Grupo Escuela como organización responsable de la formación doctrinaria de los Alumnos del Instituto, siendo su primer Comandante el Comandante de Escuadrilla (A) Silvestre Mahuzier Peña.

Las dependencias del Grupo de Instrucción, se constituyeron al costado Norte del Casino de alumnos. Dada la gran cantidad de ventanales, desde su interior, los instructores tenían una posición privilegiada para observar y corregir el quehacer diario de los alumnos.

Otro hito importante acaecido en 1957, fue el cambio de uniforme para los alumnos de la Escuela, dejando el sobrio uniforme azul por uno con base celeste en la gorra, en el cuello de la blusa, en las palas y la línea del pantalón.
Para los desfiles se mantenía el pantalón blanco.

Alumnos vistiendo la nueva tenida

Alumnos en el nuevo taller de motores

Con la proyectada visión de centralizar la instrucción de especialistas en la Escuela de Especialidades, en 1957 retorna el Anexo Escuela de Comunicaciones y Electrónica, asentada en Puerto Montt. Todo el personal y sus equipos inauguran los nuevos y remozados laboratorios proyectados y construidos a fines de 1956.

Éste se constituyó en un inmueble de más de 600 mts. cuadrados, construido en metal y madera, sus bases aún persisten en un remodelado Auditórium de la actual División de Educación.
Ese mismo año se remodelan nuevamente los talleres del Galpón principal, asignando espacios para talleres de Torno y Fresa, Soldadura, Taller Eléctrico, Motores, Hélices, una Biblioteca y Abastecimiento.

En estos remodelados talleres de banco, todos los alumnos debían cursar una enseñanza básica para trabajar tanto el acero como el bronce, además del desarrollo de manualidades con herramientas y una constante preocupación por la seguridad en el lugar de trabajo.

Debemos recordar que los alumnos provienen de distintos tipos de establecimientos y no todos poseen una desarrollada motricidad fina. Paralelamente al desarrollo de los talleres, las salas de clases y la calidad del profesorado fueron mejorando ostensiblemente, con la finalidad de lograr un óptimo resultado.
A fines de 1957, para la Fuerza Aérea, surgió una nueva oportunidad de renovar material, para lo cual se prepararon dos agrupaciones para dirigirse a los Estados Unidos; una para los cursos del material Grumman HU-16B y otra para el Sikorsky S-55. A esta última asistieron los mecánicos de Helicópteros más experimentados de la época, como lo fueron el **Sgto 1° Luis Alegría Núñez, el Sgto 1° Luis Albanese Bravo y el Sgto 2° Guillermo Ramos Retamal.**

Alumnos en clases de Torno

Una nueva Banda Instrumental

La Parada Militar de **1957**, fue la última ocasión en que desfilaron ambas Escuelas acompañadas por la banda instrumental de la Escuela de Aviación. Es a partir de ese momento, que comenzaron las gestiones para conformar la primera banda instrumental, que acompañó a la Banda de Guerra de la Escuela de Especialidades.

Una oportuna gestión, permitió una rápida adquisición de los instrumentos requeridos y, en marzo de 1958, se cursaron invitaciones al Orfeón de Carabineros y a la Escuela Politécnica de San Bernardo, con el fin de solicitar un apoyo momentáneo de personal y así poder conformar, junto con los alumnos de la Escuela, las nuevas Bandas de Guerra e Instrumental.

El Oficial a cargo fue el Capitán de Ejército Don Jorge Merino Kohnenkamp, un estricto y entusiasta asesor, que formó parte de la dotación de la Escuela de Especialidades.

Después de intensas prácticas, los nuevos instrumentos, en conjunto con las Cajas, Pitos y Cornetas de la Banda de Guerra, fueron definiendo con armonía, sus melodiosos acordes.

En agosto de 1958, ya consolidadas las Bandas, se procedió a tomar las medidas anatómicas, para confeccionar las tenidas del "nuevo personal de apoyo" (civiles y carabineros) quienes, en conjunto con los alumnos, tuvieron su primera prueba de fuego el 18 de septiembre de 1958, en un reservado Te Deum, en el que se destacó su gallardía y prestancia.

Con la confianza obtenida el día anterior, la Banda de Guerra de la Escuela de Especialidades, cumplió una extraordinaria y marcial presentación en la Parada Militar, siendo homenajeada con calurosos aplausos por parte de todas las autoridades.

Fue este emocionante momento, el que cambio el destino de todos sus integrantes. El mando orgulloso de la presentación, ofreció un cupo como personal de planta para integrar las filas de la Fuerza Aérea. La especial oferta fue aceptada por la mayoría de Carabineros y civiles, quienes vieron coronados sus esfuerzos con tan digno reconocimiento.

El Tambor Mayor de aquel año, fue una vez más el Cabo dibujante técnico Don Humberto Bianchi, quien por su presencia y experiencia llegó a dirigir en varias ocasiones la Banda de Guerra de la Escuela de Especialidades. A su haber, siete paradas militares en honor a las Glorias del Ejército y dos por cambio de gobierno. Después de varios años de destacada labor, preparó a nuevos tambores mayores, dejando un legado de gallardía y profesionalismo. Con los años, el Cabo Bianchi se preparó académicamente, llegando a ser un destacado arquitecto y profesor de la Escuela de Especialidades.

Prosiguiendo con el apoyo americano, en octubre de 1956, arribaron los primeros T-33, y al año siguiente otra remesa de F-80 y T-33. Este material a reacción contribuyó a lograr una modernización significativa, implantando nuevos desafíos para los avezados mecánicos chilenos.

Mecánicos instalando un motor de F-80

A mediados de 1958, y pese al auge logrado en la Escuela, 11 años después, vuelve a azotar el fantasma de la destrucción. Una vez más se quema el pabellón de estudios, inmueble de construcción sólida de un piso, debido a un imprevisto recalentamiento eléctrico. Esta vez se destruyen materiales, información estadística y programas, ocasionando grandes pérdidas académicas. El alto mando, sin titubear, determina su inmediata reconstrucción, diseñándose un edificio de dos pisos en construcción sólida, que fue entregado en 1959 y que aún **persiste**[43] .

43 Actual Pabellón de estudios "Cabo 2° Domingo García Bustillo".

Alumno Humberto Bianchi, Tambor Mayor.

Pabellón de Estudios

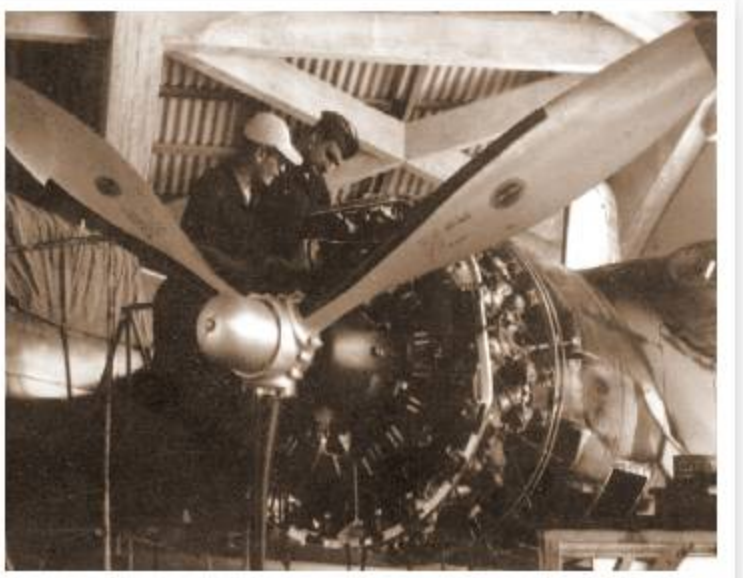
1960, se consiguen los fondos necesarios para reemplazar y reubicar la antigua guardia que se encontraba frente al actual Casino de Oficiales.

Esta nueva estructura también sólida, contempló: una ubicación más céntrica, un Cuerpo de Guardia con vías de acceso por ambos lados y un pabellón de dormitorios de dos pisos, con todas las comodidades.

Buena cepa

Con más de 15 años de servicios en las unidades operativas, el personal de suboficiales egresados de la Escuela, ya eran la columna vertebral de las actividades de mantenimiento y operaciones de línea, asumiendo en plenitud y con toda responsabilidad las tareas dispuestas por el Alto Mando.

Lejos quedaban los recuerdos de los mecánicos Donoso, Cabezas o el maestro Penelas. Estas nuevas generaciones, sin saberlo, son los dignos sucesores de aquellos grandes precursores. Siguiendo con la constante renovación en infraestructura, en



Mecánicos atendiendo un B-26, Invader.

Cuerpo de guardia en construcción

Esta nueva estructura también sólida, contempló: una ubicación más céntrica, un Cuerpo de Guardia con vías de acceso por ambos lados y un pabellón de dormitorios de dos pisos, con todas las comodidades.

Recordemos que la antigua guardia se encontraba frente al actual casino de oficiales.

Nuevo frontis de la Escuela de Especialidades en 1961

Renacen los embajadores deportivos

Después de 4 años de receso, en 1961, renace el equipo gimnástico al ingresar a la Escuela de Especialidades el Profesor y Campeón Nacional de Gimnasia, José Silva Castillo, quien, en 1964, fue nombrado por el Director de ese entonces, Coronel de Aviación (A) Carlos Toro – Mazote para formar, en primera instancia, un equipo de Gimnasia Olímpica y, luego, Acrobática.

En 1966, el profesor José Silva fue el impulsor de la gimnasia acrobática en Mesa Alemana, una nueva modalidad única en el país, que durante toda su existencia no sólo dio realce y significación a las actividades internas de nuestro Instituto, sino que constituyó, además, un elemento promocional importante para captar postulantes a la Escuela.

Una de estas presentaciones, se realizó en 1968 en el Estadio Nacional, lugar donde alrededor de 400 gimnastas en un cuadro artístico de la Historia de Chile, revivieron pasajes inolvidables del origen de nuestra Patria.

Equipo de Gimnastas en el Estadio Nacional

"En aquella oportunidad asistieron 40 mil personas, que no sólo observaban con atención cada movimiento de los gimnastas, sino que también, demostraron su cariño y admiración con 20 minutos de aplausos", señaló el profesor Silva y ex Decano de este Plantel, quien estuvo 43 años en la Escuela de Especialidades.

Así, hablar del Equipo o Selección de Gimnasia Acrobática, es recordar a un grupo de hombres que dejaron todo en cada una de las presentaciones. Con esfuerzo, dedicación y profesionalismo, fueron fieles representantes de la Institución en cada Colegio, Liceo, Municipalidad o Ciudad en que participaron.

Muchos de los Gimnastas y pupilos del profesor Silva Castillo, aún recuerdan con nostalgia aquellos años y algunos éxitos como los Campeonatos Nacionales de 1967 y 1972.

Durante la existencia del equipo, varios alumnos después de egresados, aún concurrían a los entrenamientos y presentaciones. El Equipo de Gimnastas cesó sus funciones en el año 2004. Actualmente algunos de estos Cabos llegaron a ser distinguidos Suboficiales, como: Cristián Quiroz, Oscar Moreno, Julián Olavarría, Mario Bernal, Luis Pulgar, Robinson Correa, entre otros.

15 de mayo de 1961, se habilita el Taller de la Zapatería de la Escuela de Especialidades, imperativo requerimiento que pasa a solucionar múltiples necesidades del Instituto, tanto para los alumnos como para el personal de la Unidad. Con el correr de los años y las nuevas modernizaciones, ya no fue necesario contar con un Taller de Zapatería. Es así como en 2006 se determinó que las Máquinas quedarán como testigos incondicionales de aquella época, en la Sala Histórica de la Escuela.

En esta misma fecha, se efectúa un nuevo cambio en los grados jerárquicos, dejando una escala de 8 grados, modificando el modelo, color y tamaño. Se dispuso de esta manera, que para enero de 1962, egresen los alumnos de la Escuela de Especialidades con el grado de Cabo 2º.

Grados desde 1962 hasta el año 1986

SOLDADO 2º	SOLDADO 1º	CABO 2º	CABO 1º

SGTO 2º	SGTO1º	SUBOF.	S.O.M.

En diciembre de 1961, después de un año de estudio, el Alto Mando determina no trasladar la Escuela de Especialidades a la ciudad de Rancagua. Este proyecto de grandes dimensiones pretendía dar un aliciente económico a la pujante ciudad, al trasladar a más de 1600 personas, entre funcionarios y familias.

Los estudios determinaron que los terrenos más apropiados serían las instalaciones dejadas por la empresa FANAERO (Fábrica Nacional de Aeronaves), pero la realidad dejó al descubierto que los costos por remodelaciones, implementación de salas y talleres, además de casinos y viviendas, excedía en demasía lo proyectado.

Pabellón "B" de Dormitorios

Julio de 1962, año del mundial de fútbol y con la Escuela en un gran pie operativo. Se proyectan más instalaciones y más comodidades, motivo que determina la instalación de una Planta Electrógena, con el fin de dar respaldo al aumento de las actividades internas del Instituto. La estructura de un piso aún existe al costado Sur de la actual Sastrería.

El desplazamiento diario para pernoctar en las antiguas instalaciones del Regimiento de Artillería Antiaérea, fue necesario por varios años, producto del mayor número de alumnos y la falta de instalaciones. Esta situación se mantuvo hasta el **año 1966**, año en que son entregados los primeros pabellones de dormitorios, (actuales pabellones "A" y "B") y que fueron construidos sobre la antigua ubicación del "Patio de Invierno". Estos fueron entregados con una diferencia de 6 meses, y desataron una euforia sin igual, cuando fueron ocupados.

Se recuerda con pasión que, una vez recepcionados los dormitorios, se autorizó a los propios alumnos a demoler el antiguo pabellón de adobe (Barraca N° 1) que cobijó a tantas generaciones. Al año siguiente en este mismo sitio, se inicia la construcción de los cimientos del futuro el pabellón "C" de dormitorios.

En **1963**, y aplicando una nueva modalidad, el Director Coronel de Aviación Don Horacio Rojas, invita al Comandante de la Brigada de Instrucción a participar de una masiva revista de reclutas, llevada a cabo en el patio de formación de la Escuela. La gran cantidad de alumnos y la temperatura reinante, causaron verdaderos estragos al final del día.

Esta promoción, a la postre, se ajustaría al nuevo proyecto educativo y egresaría después de sólo dos años de estudio.

En **1967**, por primera vez aviones de la Fuerza Aérea, sobrepasan el Círculo Polar Antártico y el paralelo 71 Sur. Corresponde a tres aviones Grumman SA-16B "Albatross", de dotación del Grupo de Aviación N° 2, con base en Quintero. El 17 de febrero de 1967 despegan de Isla Decepción con rumbo al Sur, desarrollando

Toda la dotación de alumnos de 1° año en su revista de reclutas

tareas de fotogrametría y observación de áreas que permitieran la instalación de posibles bases chilenas.

Las tripulaciones estuvieron compuestas por:
Tripulación **Grumman 568**: Pilotos: Cdte. de Grupo Edgardo Vera Maldonado, Capitán de Bandada Ramón Vergara, Subteniente Bruno Ugatti, Cdte. de Escuadrilla Carlos Díaz, Tripulantes: **Sargento 2° René Morales, Cabo 2° Miguel Calderón, Sargento 1° Juan Castro.**
Tripulación **Grumman 569**: Pilotos: Capitán de Bandada Guillermo Palacios Aguirre, Cdte. de Escuadrilla Sergio Linares Urzúa, Capitán de Bandada Sergio Neale.
Tripulantes: **Sargento 2° Manuel Valencia, Sargento 2° Osvaldo Alvarado, Sargento 2° René Cruz**, Periodista de desfile, Livio Evans.

Tripulación **Grumman 570**: Pilotos: Capitán de Bandada Carlos Lamilla, Cdte. de Escuadrilla Gonzalo Pérez Canto, Capitán de Bandada Víctor Ramírez.

En **1967**, *por primera vez aviones de la Fuerza Aérea, sobrepasan el Círculo Polar Antártico y el paralelo 71 Sur. Corresponde a tres aviones Grumman SA-16B "Albatross", de dotación del Grupo de Aviación N° 2, con base en Quintero. El 17 de febrero de 1967 despegan de Isla Decepción con rumbo al Sur, desarrollando tareas de fotogrametría y observación de áreas que permitieran la instalación de posibles bases chilenas.*

Tripulantes: **Sargento 2° José Moyano, Cabo 2° Juan Hernández, Sargento 2° Belisario Chávez**, y el Reportero Radial Rodolfo Donoso.
Tanto los oficiales como el personal de suboficiales poseían un gran bagaje en este tipo de aviones, logrando grandes experiencias para las futuras expediciones.

Mecánicos y motoristas preparando un Grumman SA-16B.

En septiembre de 1967, y previa aprobación del pacto de ayuda militar con los Estados Unidos, la Comandancia de la Brigada de Instrucción, autoriza una reestructuración básica de estudios en la Escuela de Especialidades, determinando tres fases de estudio: la primera y segunda fase se llevarían a cabo en el Instituto y una tercera fase, en la Escuela Interamericana de las Fuerzas Aéreas en Panamá. Esta modalidad se concretó a partir de 1968 y asisten Becados un total de 105 alumnos de todas las especialidades.

Principalmente los alumnos con las mejores calificaciones viajaron a esa Academia, desarrollando su fase de estudios hasta junio del mismo año. Al término de este proceso, nuestros alumnos obtuvieron los primeros lugares en todos los cursos en los que había estudiantes chilenos.

El orgullo de aquella promoción y, en especial de ese primer grupo, fue la participación de su Brigadier Mayor, el alumno Daniel Cuevas Allende, quien aparte de lograr el primer lugar de su especialidad (motores a reacción), también obtuvo la calificación más alta de toda la Academia, entre aproximadamente 240 alumnos.

Alumnos a su regreso de Panamá.

Escuadrilla de Instructores Militares de la época

El **1º de enero de 1968**, egresa de la Escuela de Especialidades el primer curso de Instructores Militares y Artilleros Antiaéreos con el propósito de instruir a los Alumnos, futuro Personal del Cuadro Permanente con los valores morales, espirituales y doctrinarios necesarios para mantener una Institución unida y cohesionada gracias a la enseñanzas entregadas por quienes conforman esta noble especialidad.

Dos años después (diciembre 1970), egresa la primera promoción con la nueva tenida abierta y corbata, una nueva y moderna línea de vestir que perduraría hasta el día de hoy.

Mientras en la Escuela se iniciaban los cimientos para la construcción del Pabellón de estudios N°2 (actual EPS), en enero de **1974**, se trasladan en vuelo aviones cazas bombarderos Hawker Hunter desde Londres a Santiago de Chile, cubriéndose un total de 8.438 millas náuticas. El vuelo abarcó un total de 17 horas, efectuando el cruce del Atlántico en dos etapas: de Monrovia a Isla Ascensión (1.800 Kms.) y de ésta a Recife (2.400 Kms.) con un solo reabastecimiento en tierra.

La misión se denominó "Operación Atlante" y estuvo a cargo del Comandante del Grupo Nº 7, Comandante de Grupo, Mario López Tobar, responsable de la primera bandada. Posteriormente, en febrero de ese mismo año, fue trasladada en vuelo al país, la segunda bandada, empleando el mismo itinerario anterior, bajo el mando del Comandante de Escuadrilla, Fernando Rojas Vender.

En ambas travesías, el personal de mecánicos de todas las especialidades, fue fundamental en el apoyo técnico para cumplir con la misión, el nivel de preparación y su fluido inglés, fueron sus mejores herramientas.

Mecánicos en la Operación Atlante

En un esfuerzo por lograr una masiva modernización, la Institución logra adquirir en **1975** los poderosos A-37 y de paso, gestionar para un año más tarde la adquisición del estilizado F-5E. Este gran salto se vio favorecido con la alta preparación del personal de planta, quienes en su gran mayoría, eran avezados especialistas y que, además, dominaban en un gran nivel el idioma Inglés, lo que hasta el día de hoy es esencial para un óptimo desempeño en el material aéreo.

Alumnos con el tradicional pantalón blanco de parada

Banda de guerra durante las "polvorientas" prácticas en el patio de alarma

Con el objeto de diferenciar las Escuelas Matrices, el año **1975**, fue el último año en el cual se utilizó pantalón blanco con el uniforme de parada. Con esta modificación concluían 30 años de la singular y elegante tenida utilizada en los desfiles institucionales.

En un esfuerzo por mejorar las condiciones de vida en los dormitorios de los alumnos, en **1976** se instala un moderno sistema de calderas, cuya finalidad era proporcionar agua caliente para duchas y calefacción. El sistema fue habilitado en cada uno de los pabellones (A, B, y C).

En **1977**, debido a que la Escuadrilla de vuelo sólo contaba con dos C-50 y, la demanda de aviones para cumplir requisitos de vuelo, por parte de los pilotos de la Escuela aumentaba, el Alto Mando dispone complementar la Escuadrilla de vuelo con 2 Cessna T-41 y 1 L-18.

Esta Escuadrilla cesa definitivamente sus funciones a fines de 1982.

A mediados de **1978**, los alumnos de 1° año, después de una pequeña instrucción, son infiltrados en puestos cordilleranos, con el fin de servir de observadores aéreos adelantados, durante la crisis Chileno – Argentina. Esta heroica labor fue asumida por los jóvenes de la promoción "Iceberg", quienes, en algunos casos llegaron a estar desplegados hasta dos interminables meses.

A fines de **1978**, (periodo de vacaciones) se inician las labores de pavimentación del patio de alarma, dejando delimitados los sectores del parque, dormitorios y comandancia. Se termina así con casi 40 años de polvoriento maicillo en el patio de formación.

En enero de **1980**, previa actualización de los programas de estudio, y con el claro objetivo de elevar el nivel académico del Instituto, ingresa la primera promoción con el requisito mínimo de 4° año medio rendido. Con una cantidad de 100 alumnos, esta promoción se denominó "Omega – Escorpio".

Durante estos dos años (1980-1981), vuelve la intención de dar una nueva imagen al uniforme de salida del alumnado, es así como se dispone usar en la gorra, un barbiquejo celeste que le dio un nuevo sello a la tradicional elegancia con que se presentaba la Escuela de Especialidades.

Paralelamente, después de 6 meses de intenso estudio del idioma Francés, viaja a Francia una nueva delegación de especialistas y mecánicos, para la adquisición del material de vuelo "Mirage" y el material Antiaéreo "Crotale". Estas agrupaciones contaban con lo más selecto del Personal del Cuadro Permanente, quienes dejaron a los instructores franceses una excelente impresión por su calidad y profesionalismo.

Alumnos de la Promoción Omega Escorpio en el Aniversario de la Municipalidad "La Cisterna"

El **12 de febrero de 1980**, dos aviones Twin Otter del Ala N°3, inauguran la pista de aterrizaje ubicada en la Base Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva", constituyendo este aterrizaje el primero que se había realizado a esa fecha. Los dos aviones Twin Otter demoraron 4 horas 30 minutos en cubrir las 668 millas que separan el continente con la Base Meteorológica.

Durante el vuelo fueron apoyados por un Hércules C-130 del Grupo de Aviación N° 10, el cual los mantuvo informados sobre las condiciones climáticas y prestándoles apoyo de navegación instrumental, e incluso debió comprobar con un toque y despegue la resistencia de la pista que recién se había terminado de construir.

En esta ocasión, los jefes de máquina de los Twin Otter 938 y 942, respectivamente, fueron los mecánicos **Sargento 1° Víctor Cabello Jiménez** y el **Sargento 2° Víctor Quiroz Vallejos**. La preparación de los aviones con esquíes y estanques ferry, fue el resultado de una ardua e ingeniosa labor en conjunto, entre los tripulantes y el personal del Grupo de Mantenimiento del Ala N°3, todos mecánicos egresados de la Escuela de Especialidades.

En julio de **1980**, se demuele el antiguo casino de alumnos y el Grupo de Instrucción anexo, construyéndose la nueva edificación sobre los mismos terrenos. Se consideró esta vez, sólo el casino de Alumnos y el Casino de Suboficiales, los cuales fueron entregados en febrero de 1981. En esta misma fecha, hacen su aparición, después de un corto periodo de vacaciones, los fusiles "Mauser recortados", una práctica modificación que permitió desfilar con más comodidad y con menor peso.

Actual Casino de Alumnos

Es también un **15 de julio de 1980**, que el Alto Mando, visualizando el inconveniente que generaba el celebrar el "Día del Suboficial Mayor", un día antes que el aniversario de la Escuela de Especialidades, dispone celebrar ambos eventos en la misma fecha, de tal manera de realzar el aniversario del Instituto formador de los Suboficiales, con la celebración del día de quienes llegan a la cúspide de su carrera.

"Se reconoce en el cuerpo de Suboficiales Mayores, a aquellos hombres de dilatada trayectoria y de gran vocación, quienes trascienden en el tiempo, dejando un legado para las futuras generaciones, predicando siempre con el ejemplo de haber transitado por el camino del servicio, con profesionalismo e integridad personal y familiar.

El compromiso como Suboficial Mayor, es llegar a ser los arquitectos del futuro, aquel que con nuevas capacidades tecnológicas, nos exigirá una entrega total hacia nuestra Institución. Esta entrega, será el fiel reflejo, como celosos custodios de las tradiciones y valores institucionales como el Honor, el Sentido del Deber y la Excelencia en el Servicio, que rigen todo accionar de un Caballero del Aire".
SOM. Juan Araya Pérez, Escuela de Especialidades.

Biblioteca Técnica y actual material para la práctica de los alumnos

A inicios de **1983**, el Hangar dejado por la Escuadrilla de vuelo, ya había sido habilitado para ser ocupado como cancha deportiva (Baby, Básquetbol y Voleibol), sin embargo una necesidad mayor, determina dejarlo para alojar aeronaves en desuso, dispuestas para la práctica de los alumnos.

Esta medida se mantuvo hasta 1994, año en que es recibido el segundo Hangar, el cual, hasta ese momento, era ocupado con material de vuelo de la Escuela de Aviación.

Con esta adquisición, se determina dejar en forma definitiva, al primer Hangar como Gimnasio de la Unidad y, al segundo, como Hangar de Instrucción, adaptando talleres, biblioteca técnica y oficinas, simulando un Grupo de Mantenimiento real.

En los últimos 25 años, gran variedad de material ha sido designado para la práctica de los alumnos, entre los que se puede señalar los DH-115, UH-1H, Hawker Hunter, C-101, T-37, M5-M y Mirage 50 "Pantera".

A través del tiempo, este continuo material de apoyo, ha permitido conocer las generalidades de los sistemas, desarrollar las habilidades manuales básicas en el alumnado y conocer las medidas de seguridad mínimas requeridas para trabajar en cualquier avión.

El **30 de noviembre de 1984** dos aviones Twin Otter del Grupo de Aviación Nº 6, aterrizan en el Polo Sur – Base Antártica Norteamericana Amundsen–Scott. Esta importante operación denominada "Estrella Polar" estuvo a cargo del General de Aviación Mario López Tobar y como tripulación, el Cdte. de Escuadrilla Claudio Sanhueza, Capitán Francisco de Diego Vinas, los Tenientes Leandro Serra y Ricardo Ruminot, y los tripulantes **Suboficial Carlos Palacios** y el **Sargento 2º José Bermedo**.

Los Twin Otter en su raid recorrieron 1.870 millas náuticas, que equivalen a 3.478 kilómetros, distancia existente entre la Base "Teniente Rodolfo Marsh" y el Polo Sur.

Tripulación arrivada en el polo sur

A lo largo de la ruta de vuelo, los Twin Otter fueron apoyados por bases terrestres previamente instaladas y por un Hércules C-130, que efectuó el lanzamiento de cargas mediante paracaídas, (alimentos, combustibles, equipos de supervivencia, equipos de comunicaciones y otros).

Con el propósito de instaurar una tradición llena de mística e Historia, en diciembre de **1984**, se habilita el pasillo principal del Hangar del Grupo de Instrucción de alumnos, como "Pabellón de las Banderas", lugar designado para la instalación de las banderas con la correspondiente escarapela de cada promoción, además, un pedestal con una placa y los nombres de cada uno de los egresados.

Pabellón de las Banderas

En **1987** y de acuerdo a la nueva proyección de la carrera de los Suboficiales, egresa el primer curso de personal de planta con el grado de Cabo, el cual se ostentaría durante tres años para continuar luego con el grado de cabo 2° y así poder proyectarse a los grados siguientes, hasta los 35 años de servicio.

Grados desde 1987 hasta el año 2008

CABO	CABO 2°	CABO 1°

SGTO 2°	SGTO1°	SUBOF.	S.O.M.

En **1992**, siendo Comandante en Jefe, el General del Aire Don Ramón Vega Hidalgo y, en la necesidad de asignar un nombre patronímico al Instituto, se llevó a cabo un concurso Institucional, en el cual, vistos los méritos de los nominados, es reconocido el Sgto. 1° Adolfo Menadier Rojas.

Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas

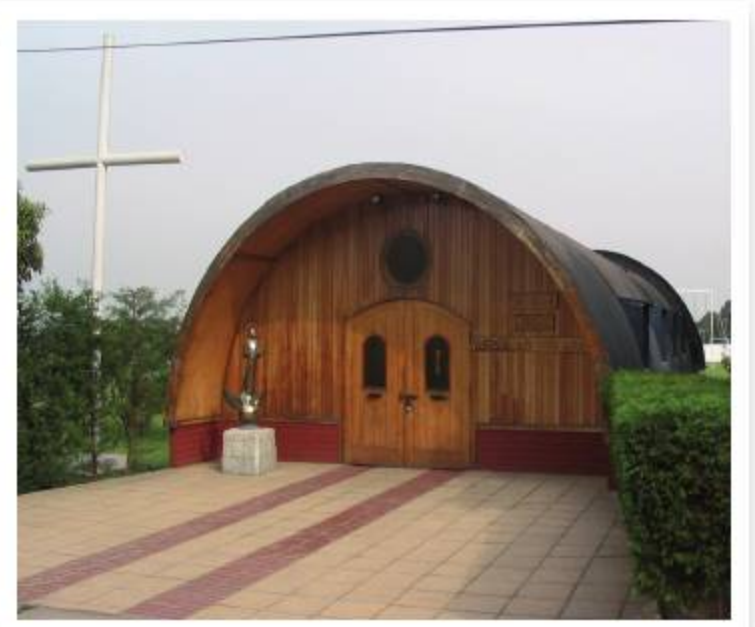
Demolición de las Barracas

Actual Edificio de la Comandancia

Es así como en honor al primer Suboficial aviador fallecido en acto del servicio, mediante Decreto Supremo N°181, el Instituto pasa a denominarse Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas".

Durante el año **1993**, se demuelen las barracas y se comienza la edificación del actual edificio de la Comandancia, con más de 900 mts. cuadrados de edificación en construcción sólida.

A fines del año 1994, una de estas mismas Barracas es rearmada y remodelada, convirtiéndose en la actual Capilla de la Unidad.



Capilla de la Unidad.

Otro hecho importante acaecido en **1994**, en lo que se refiere a los cambios estructurales, fue la habilitación de salas de clases en el alero weste del Galpón de Instrucción.

Este anexo, fue conocido por muchos años como la "marquesina", lugar de esparcimiento para las horas de recreo, en donde se compartían alegres e "intensos" minutos de ejercicios, taca-taca y pin-pon.

En **1996**, se crea la Oficina de Registros Históricos, la cual tiene como misión, recolectar, clasificar y archivar documentos y material que constituyan antecedentes históricos, para ser consultados por las nuevas generaciones.

El **16 de octubre de 1997**, se inaugura la Sala Histórica de la Escuela de Especialidades. Su objetivo fue reunir los antecedentes recopilados en la Oficina de Registros Históricos, además de fotografías y elementos donados por antiguo personal, para mostrar en forma didáctica las actividades del pasado y la trayectoria del Instituto.

Escultura en fierro que luce al ingreso de la Escuela de Especialidades.

En un intento por mejorar el periodo de formación dentro de la Escuela, egresan dos Promociones de 3 años cada una, **1996** y **1997**. Esta medida ocasiona una serie de inconvenientes para el proceso de egreso, lo que genera el urgente diseño de un nuevo proyecto curricular. La medida correctiva permitió volver al sistema normal de 2 años de estudio, hasta la aplicación del nuevo modelo, egresando dos promociones en forma simultánea en 1997.

Proyecto Tornado

En **1997** la Escuela de Especialidades, elabora un nuevo e innovador Proyecto Curricular, con el propósito de optimizar la formación de los alumnos en el marco de la modernización Institucional y las actuales tendencias educacionales en el ámbito técnico-profesional.

Los objetivos del Proyecto tenían relación, por una parte, con una serie de aspectos propios de los tiempos en que vivimos, es decir, buscar el logro de la eficiencia de los sistemas, tras los notorios avances que nos da la tecnología y las comunicaciones como herramienta de apoyo; y por otro lado, establecer medios curriculares que desarrollen los valores morales y sociales a los que se adhiere la Institución.

Entre las necesidades planteadas, se fusionaron algunas especialidades con el fin de formar un profesional multifuncional, creativo y capaz de aprender y solucionar problemas.

Esta reforma educacional se estableció en el Plan de Objetivos "Bicentenario" y comenzó a aplicarse a partir del año 2001.

El **12 de enero de 1998**, cuatro aviones de combate F-5E "Tiger III", al mando del propio Cdte. en Jefe, General del Aire Don Fernando Rojas Vender, cumplieron con éxito el vuelo desde Antofagasta, hasta la lejana posesión Chilena de Isla de Pascua.

La hazaña se inició en Cerro Moreno, aterrizando en el Aeropuerto de Mataveri, después de haber volado cinco horas y treinta y dos minutos, recorriendo la distancia de 4 mil kilómetros que separa la isla con el continente. Los aviones regresaron a Antofagasta el día 14 de ese mismo mes, repitiéndose las mismas maniobras ejecutadas en el viaje de ida, sobre el Océano Pacífico. La misión fue denominada "Manu Tama'l"

Los aviones fueron reabastecidos en vuelo, en tres ocasiones por el KC-707 "Águila", además contaron con el apoyo logístico de un Hércules C-130, encargado de transportar al personal de mantenimiento. Toda esta maniobra conjunta demostró una vez más el profesionalismo y trabajo en equipo de pilotos y mecánicos, quienes se habían preparado durante meses para este gran desafío.

Entre **julio** y **agosto** del mismo año, el experimentado equipo, viaja ahora con seis F-5E "Tiger III" rumbo a Estados Unidos, apoyados nuevamente por el KC-707 "Águila" y un C-130 "Hércules". La práctica realizada hacia la isla de Pascua fue fundamental para su desempeño. Se efectuaron un sinnúmero de reabastecimientos en vuelo, demostrando una gran capacidad de autonomía. En Nellis, EE.UU., los diques de mantenimiento chilenos, recibieron grandes elogios por su dedicación y profesionalismo, al sorprender cada mañana a sus "adversarios" con "todos los aviones en vuelo".

El **28 de enero de 1999**, un helicóptero Sikorsky UH-60 "Black Hawk", de dotación del Grupo de Aviación N° 9, nuevamente al mando del Cdte. en Jefe, General del Aire Don Fernando Rojas Vender, acompañado por los pilotos, Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez, los Tenientes Claudio Avendaño, Jaime Reyes y el **Sargento 2° Erick Fernández**, tras volar 30 hrs. aproximadamente, aterrizaron sin novedad en la Base norteamericana Amundsen –Scott, uniendo la capital de Chile con el Polo Sur.

La Operación denominada "Aurora Austral III" constituyó un verdadero hito aeronáutico, ya que, a la fecha, nunca antes en el mundo un helicóptero había realizado un raid similar, al recorrer más de 4.600 Kms., volando bajo condiciones climáticas adversas y con temperaturas inferiores a los -50° C. El Sargento Erick Fernández (un experimentado tripulante formado en el Grupo de Aviación N°6), fue el responsable de la mantención de la aeronave durante toda la travesía.

El "Black Hawk" efectuó el raid desde Santiago, reabasteciéndose en Temuco, Puerto Montt, Punta Arenas, Base Aérea "Pdte. Eduardo Frei M.", Base Aérea "Teniente Carvajal", Patriot Hills, (actual "Estación Polar Teniente Parodi) hasta llegar al Polo Sur (Base norteamericana Amundsen-Scott).

Sargento 2° Erick Fernández, inspeccionando el Black Hawk en la antártica.

En el año **2000**, se realizó un intercambio de comisiones entre Chile y Perú, visitándose delegaciones de las Escuelas de Especialidades de ambos países. Durante la ocasión en que la delegación chilena se encontraba en Perú, el agregado Aéreo de aquel entonces, Coronel de Aviación Don Iván Fabry Rodríguez, hizo entrega de un cofre con tierra extraída de la ciudad de Concepción del Perú, lugar donde se libró el combate de la Concepción, en la Campaña de la Sierra, durante la Guerra del Pacífico. Un puñado de tierra que conmemora el sacrificio que cumplieron esos 77 combatientes al morir con honor y gloria por nuestro país.
Actualmente, este cofre se guarda en la Sala Histórica de la Unidad.

Este mismo año, se remodela el hangar del Grupo de Instrucción, dejando sólo dos talleres (Hidráulica y Motores), ampliando la Biblioteca y, además, implementando cinco laboratorios, los cuales, tres años después se modernizan derivando en los laboratorios Virtual, Computación, Analogía, Electrónica digital y Radar.

Los talleres de Equipos Terrestres de Apoyo, Armamento y Estructuras fueron ampliados y remodelados en las instalaciones adyacentes a los Hangares de la Escuela.

Desde sus inicios, la Escuela ha fomentado el desarrollo de una gran variedad de disciplinas deportivas, logrando captar verdaderos talentos, los cuales desde un inicio han sido artífices del reconocimiento y prestigio del Instituto. Si bien es cierto, el equipo de gimnastas cumplió un papel primordial en la difusión, existieron otras disciplinas que también obtuvieron grandes logros a nivel local y regional, como lo fueron el fútbol, básquetbol, judo, atletismo y hockey sobre patines. Hacemos un reconocimiento a todos aquellos grandes valores deportivos que, en su época, representaron a la Escuela de Especialidades.

En el **año 2004**, se proyecta una nueva etapa para la Escuela de Especialidades. Con el fin de ofrecer una igualdad de oportunidades para todos los jóvenes chilenos, se aprueban los estudios de aplicabilidad y adaptación para el futuro ingreso de la mujer a la Escuela de Especialidades, determinándose su postulación para el año 2008 y así egresar la primera promoción con mujeres para diciembre del 2010.

En **Octubre de 2008**, la Escuela efectúa visitas profesionales con sus alumnos a las distintas Brigadas Aéreas, con el objeto de conocer en terreno las diferentes Unidades que, a futuro, acogerán a los nuevos profesionales, que con ahínco han sido

Alumnas de la 1ª Promoción Mixta

preparados por tan insignes profesores. Las agrupaciones fueron acompañadas por Oficiales de las diferentes compañías, además de profesores y personal de apoyo que labora en el Instituto, agradeciendo de esta manera, la gran labor que han ejercido durante tantos años por el alumnado.

"Quiero decir con orgullo y satisfacción, que el encuentro con aquellos jóvenes que un dia vi como inquietos alumnos, hoy son jóvenes con experiencia y personalidad, demostrando seguridad y conocimiento en lo que hacen.

Creo que con nuestra presencia, trajimos a sus memorias recuerdos de su Escuela, su época de alumnos, momentos y sucesos que ya no volverán, pero que marcaron para siempre sus destinos como aviadores." Ana Luisa Escobar, Bibliotecaria E.E.

Este encuentro ha sido, lejos, el hecho más significativo, ya que la emoción de ver a aquellos ex alumnos, ahora, adultos profesionales laborando por su Patria, solo logró equipararse con la alegría de aquellos, al ver a sus ex Tutores y Formadores.

Hacemos un ferviente reconocimiento a todos los profesores e instructores que durante más de seis décadas han contribuido a la formación de todos los egresados de nuestra Escuela de Especialidades.

Es así, como después de intensos años de estudio, en sus jóvenes mentes sólo quedarán recuerdos imborrables: Campañas que forjaron sus vidas a hierro y sangre, formaciones que hincharon sus pechos de orgullo, horas de estudio y disciplinario que internalizaron férreos conocimientos y moldearon ese temple, digno de un aviador, valores inolvidables, que los caracterizarán de por vida y hasta su muerte.

"Ahora, al final del periodo, llega ese momento tantas veces soñado, que con gallardía y prestancia, se preparan a vivir, con la frente en alto y dispuestos a recibir, ese cóndor plateado de alas enarcadas, que simboliza la estirpe, que con esfuerzo ha sido ganada, son ahora "Cóndores con alma de acero", que juraron defender, a su Patria amada".

Esta mirada a nuestro pasado, nos impulsa a seguir la gran obra de formar y especializar cada vez más y mejor a nuestros Alumnos, quienes, incrementarán la calidad ya reconocida del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Chile.
Han transcurrido casi 7 lustros de progresista vida, años de intensa labor, que ciertamente no han sido fáciles, pero con el esfuerzo tesonero y abnegado de todos sus integrantes, la Escuela de Especialidades continuará siendo vista como uno de los puntales que sostiene el prestigio de la Fuerza Aérea de Chile.

Hoy en día, la Escuela se ha transformado en un Instituto, con un sólido prestigio profesional, cuna de especialistas, formados por modernas enseñanzas que proporcionan los adelantos técnicos y científicos, dirigidos por un destacado cuerpo de docentes.
Destinados a las diferentes unidades del país, no sólo son prenda de garantía en sus diferentes especialidades, sino que también son dignos representantes, de sabias enseñanzas impartidas por sus maestros e instructores.

CAPÍTULO XII

AVENTURAS DE JUVENTUD

Capual por Siempre

Capual, Cooperativa de Ahorro y Crédito Unión Aérea Limitada, renueva su compromiso de trabajo, desarrollo y crecimiento, en busca de mayores y mejores oportunidades, con la finalidad de ser parte de la satisfacción de las aspiraciones de Socios y Clientes, considerando que los entusiastas bríos de esta noble Institución están formados por la energía de todos sus componentes: Socios, Clientes, Personal y Dirigentes. Esta plataforma poderosa es el pilar que sustenta la administración de 29 oficinas a lo largo del País, más de 31.000 asociados y sus grupos familiares, 21.000 clientes y más de 67 mil millones de pesos en activos.

Agradecemos su constante participación, sentido de pertenencia y fidelidad, compensado por los logros que Capual ha alcanzado en sus cincuenta años de existencia. Es un orgullo ser la segunda Cooperativa de Ahorro y Crédito en importancia a nivel nacional y que se proyecta hacia el futuro con el claro objetivo de mantener la confianza y preferencia de cada uno de ustedes.

Estaremos en cada oportunidad que usted requiera y sabremos aportar con nuestra experiencia, productos y beneficios en pos de satisfacer sus aspiraciones y las de su familia.

CAPUAL

Los invita a seguir transitando por la vereda de sus beneficios y a construir juntos una Institución cada día más sólida y competitiva, por y para todos.

Actual Oficina Moneda, ubicada en Alameda 1486, Región Metropolitana.

DIRECTORIO 2009

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente	Sr. Alfredo Funke Valencia
Vicepresidente	Sr. Juan Caro Morales
Secretario General	Sr. Jordac Miranda Escobar
Consejero Titular	Sr. Edwin Toledo Barraza
Consejero Titular	Sr. Pedro Díaz Palma
Consejero Titular	Sr. Mario Rivera Retamal
Consejera Titular	Sra. Carmen Ahumada Jiménez
Consejero Suplente	Sr. Iván Orellana Zepeda

JUNTA DE VIGILANCIA

Presidente	Sr. Jorge Miranda Cortes
Vicepresidente	Sr. Juan Olave Espinoza
Secretario	Sr. Domingo Benavides Guzmán
Director Titular	Sr. Jorge Morales Fuenzalida
Director Titular	Sr. José Brunaud Escobar

GERENCIAS

Gerente General	Sr. Juan Antonio Canales Diener
Gerente Comercial	Sr. Héctor Godoy González
Gerente de Adm. y Finanzas	Sr. Claudio Savoy Torres

CAPUAL COOPERATIVA DE AHORRO Y CRÉDITO

50 Años

En 1939, ya con 10 años de servicio, el Suboficial Humberto Alcaíno cumple una nueva destinación, compartiendo con nosotros una más de sus vivencias.

"Misión Cumplida en la Radio Estación Puerto Edén".

"En 1939 prestaba mis servicios en la línea experimental de aviación entre Puerto Montt y Magallanes, hasta que un día la jefatura me nombró Jefe de la Posta Aérea de Puerto Edén. Mi misión fue relevar al Sargento 2° Carlos Gaymer, que había estado a cargo de esa Posta por más de dos años y que se retiraba por motivos de salud.

Una vez efectuada la recepción del inventario, el interventor, Teniente 1° Sr. Máximo Errázuriz W., nos formó al pie de la bandera izada y procedió a leer la orden de la entrega en forma oficial. Yo, que en esa fecha sólo contaba con el grado de Cabo 2°, tenía un poco de temor ante la responsabilidad que había asumido, quedando bajo mi mando el soldado Radioperador Juan Montenegro y mi ayudante, el aprendiz Miguel Vásquez.
Celebrada la ceremonia de entrega, vimos alejarse con tristeza al personal relevado, acompañados de sus esposas que iban inmensamente felices (por motivos obvios)".

Experiencias con el Presidente de la República

"Habían pasado unos seis meses, cuando una mañana el radioperador me entregó un radio en que se comunicaba que atendiéramos por radio y telefonía al buque madre "Araucano", a bordo del cual viajaba nada menos que el Presidente de la República, Don Pedro Aguirre Cerda. La orden era preparar todo en caso de que el buque fondeara en la bahía de Puerto Edén y su Excelencia bajara a tierra. Todo estaba listo, mi chalupa con su bandera a proa y los marineros desempeñando sus

labores de radio. Cuando llegó el momento nos fuimos a presentar a bordo y lo primero que manifesté a los edecanes fue la posibilidad de que bajaran a tierra, pero con algunos inconvenientes. El Presidente asintió de inmediato y nos subimos al bote, al llegar a la orilla salte rápidamente al agua, que me llegó más arriba de las rodillas y poniéndole mi espalda al Presidente le dije. "Suba su Excelencia, que yo lo saco". Montándose a mis espaldas, el me contestó: "Así me gusta hijo, hay que salir a tierra como se pueda".
Así fue como "me eché a la espalda" al Presidente de Chile.
Inmediatamente, dejé a la comitiva con el radioperador Montenegro y me adelanté con el propósito de colocarme mi brillante uniforme de Cabo 2º. Cuando llegaron a las puertas del edificio, me presenté como el jefe de Posta, invitándolos a pasar.
Don Pedro Aguirre Cerda me miró y señaló: "A Ud., lo he visto en otra parte" y yo le contesté: "Si pues, su Excelencia, hace un rato yo era marinero y me lo eché al hombro".
Todavía rio cuando me acuerdo...".

Don Ricardo Díaz Pacheco, Promoción 1944-1946

Legítimo representante de la historia, con más de 84 años de edad y una lucidez envidiable. Don Ricardo Díaz perteneció a la segunda promoción formada por postulantes civiles. Ingresó en un segundo grupo a principios de 1944, conformando un curso de Mecánicos de Aviación de 24 alumnos.
Nos recordó parte de las instalaciones de aquella época, sus primeros instructores y profesores, demostrando con emoción cada faceta que describía.
Su memoria estaba al servicio de la ocasión y Ricardo Díaz relató su historia con un privilegio que pocos pueden tener, porque es un testigo solitario de los primeros años de la Escuela de Especialidades.

Legítimo representante de la historia, con más de 84 años de edad y una lucidez envidiable. Don Ricardo Díaz perteneció a la segunda promoción formada por postulantes civiles. Ingresó en un segundo grupo a principios de 1944, conformando un curso de Mecánicos de Aviación de 24 alumnos.

"Como olvidar al Suboficial Bernardino Gutiérrez o al Suboficial Leyton, nuestros instructores, ellos nos formaron como verdaderos militares, el profesor de Historia quien era un verdadero "actor", enseñaba todo con tremenda pasión y nuestro profesor de dibujo técnico, el cual era bombero de la Cisterna, era ver a un cómico, era muy entretenido. También tuvimos un oficial instructor que llegó a ser Comandante en Jefe, Don César Ruiz Danyau."
"Nuestras salas y talleres estaban en el "Patio de Invierno", afuera quedaron algunos aviones italianos como los Breda y un Nardi que ya no volaban, además de un DL-DL donado por Argentina. Lo más emocionante fue trabajar en la línea, al "cuidado" de otros mecánicos, trabajando en los PT-19, los Vultee y después con los AT-6 de instrucción avanzada."

Don Ricardo Díaz además compartió sus años de Escuela con el único Alacalufe que la civilización raptó por algunos años, al integrar la misma promoción.

Un Alumno y Aviador muy Especial

Don Ricardo Díaz además compartió sus años de Escuela con el único Alacalufe que la civilización raptó por algunos años, al integrar la misma promoción.

Don Ricardo Diaz, 1° a la izquierda y el alumno Wellington, 5° de izquierda a derecha.

Fue en el Gobierno de Don Pedro Aguirre Cerda, que se formuló la Ley de protección a los indígenas de los canales, pasando así los Alacalufes a ser protegidos oficiales del Estado chileno.
Los funcionarios militares a cargo del puesto de Puerto Edén, todas las mañanas recibían gran cantidad de indios, preferentemente en busca de alimentos, oportunidad que aprovecharon los funcionarios para comenzar a enseñar, casi sin metodología, pero con mucho esfuerzo, las primeras letras a los más pequeños.
Entre todos, el más aventajado en el aprendizaje, resultó ser un niño a quien los oficiales bautizaron como Pedro Lautaro Wellington Edén, el que fue enviado a la Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile en Santiago, a la edad de 16 años.

Su nombre respondía a: **Pedro**, por el Presidente Pedro Aguirre Cerda; **Lautaro** por el indio mapuche gestor de muchas batallas; **Wellington**, por la isla donde estaban, y **Edén** por el nombre del puerto que albergaba a la Base militar.

Una vez más Don Ricardo Díaz nos relata: *"El Cabo1° Pedro Lautaro Wellington Edén, ingresó a la Escuela de Especialidades, el 03 de marzo de 1943 y egresó el 12 de diciembre de 1946, como Cabo 1° Mecánico de Aviación, el Diploma fue entregado por su Excelencia el Presidente don Gabriel González Videla. Ese día fue histórico, ya que el famoso locutor radial de la época, Don Carlos Alberto Palma, conocido como "Palmita", se lanzó en paracaídas, transmitiendo, por primera vez ese tipo de experiencia, para Radio Minería".*

"Era la primera vez en Chile, que se transmitía la sensación de un lanzamiento desde un avión Douglas DC-3, cuyo piloto era el entonces Cdte. de Escuadrilla, don Eduardo Midletton.
En ese lanzamiento, además, el Sargento Don Eduardo Cabello, que se lanzó junto al locutor, murió lamentablemente a los pocos minutos de llegar a tierra, a causa de un mal ajuste del arnés entre las piernas, que le apretó y reventó los testículos".

Sobre Lautaro Wellington, su compañero de curso, Don Ricardo guarda gratos recuerdos.
"Él no apreciaba lo que era ser subordinado, en general, era muy humilde y obediente. No decía garabatos y compartía alegremente con sus semejantes, fue muy hábil con las herramientas y abriendo candados".

Regreso de Lautaro Wellington

Cumplida su instrucción, la Fuerza Aérea destinó al cabo 1º Pedro Lautaro Wellington, de regreso a la bahía de Puerto Edén, al puesto militar que lo raptó a la civilización, pero ahora con una misión del Gobierno chileno: "Civilizar a sus congéneres".
Sin embargo, la misión provocó una suerte de paradoja, Pedro Lautaro Wellington se vio enfrentado, de pronto, a una difícil decisión existencial; la posibilidad de vivir nuevamente como había nacido, retomando todo su bagaje cultural o asimilando lo aprendido, ser el monitor de nuevas almas, rescatadas a la cristiandad y a la modernidad. Dura tarea, la de lograr que los indios Alacalufes dieran un gran salto a través de varios siglos de cultura.

La actitud de Pedro Lautaro Wellington, a poco de regresar, no auguró nada bueno, Lautaro rehusó reconocer a sus padres y hablar con sus antiguos amigos, a pesar que no había olvidado su lengua materna.
Pasado un tiempo, su intervención para civilizar a sus hermanos Alacalufes fue catastrófica, no logró ningún progreso con ellos y pareció cansarse de todo.
Inexorablemente, poco a poco se le vio nuevamente convertirse en un Alacalufe, dejó su uniforme y se vistió con pieles, frecuentando cada vez más las chozas de su tribu.

Finalmente, un día desapareció del campamento con una joven alacalufe, perdiéndose todo rastro de él, había renunciado de golpe a diez años de vida civilizada. Tres años más tarde, se supo por un grupo de canoeros, que Lautaro Wellington, su mujer y su hijo, habian muerto ahogados en una tormenta de mar.
Fue la oportunidad que tuvo esta raza valiente, de poder creer y crecer gracias a Lautaro, un ex alumno de la Escuela de Especialidades.

Varios años después, una vez retirado, Don Ricardo Díaz tuvo la oportunidad de viajar y conocer Puerto Edén. Lo que él vio en esas gélidas islas, fue sólo gente sufrida y sin motivación, una raza y un pueblo que sólo acostumbraba a cambiar sus rústicas artesanías por licor y aguardiente, en las ocasiones que pasaban por allí los buques que cumplían los viajes desde y hacia Punta Arenas.

La actitud de Pedro Lautaro Wellington, a poco de regresar, no auguró nada bueno, Lautaro rehusó reconocer a sus padres y hablar con sus antiguos amigos, a pesar que no había olvidado su lengua materna.

Don Rolando Mejías Henríquez, Promoción 1944 - 1946.

Don Rolando, es otro digno y longevo heredero histórico, que hemos tenido el honor de conocer, también perteneció a la segunda promoción, egresando como mecánico de aviación. Su viveza y picaresca personalidad se mantiene inalterable, describiendo con lujo de detalles un sinnúmero de aventuras que cualquiera añoraría disfrutar.

"Desde que ingresé en enero de 1944, la vida se me hizo entretenida, nuestra promoción fue formada por tres agrupaciones, la primera que ingresó en diciembre de 1943: la segunda, en enero y la tercera, en mayo de 1944.
Un recuerdo simpático es que cuando ingresamos nos entregaron unos pijamas largos y blancos, como los de abuelita y que ninguno quería utilizar, después de muchos retos ya nadie se oponía.

Guardo muy buenos recuerdos de mis compañeros e instructores, como lo fueron el Suboficial Bernardino Gutiérrez, quien para los desfiles, vestía de alumno a su hijo y lo hacia practicar y desfilar con nosotros. En estos mismos desfiles y en la parada militar, nos repartían chocolates y pancitos de azúcar que guardábamos con ansias en las cartucheras.
En general, nuestras relaciones entre compañeros eran muy buenas, nos apoyábamos mucho y vivimos muchas aventuras.

Como olvidar cuando nos juntábamos de noche en el subterráneo del "Patio de Invierno" para hacer sesiones de espiritismo, ¡Nos moríamos de miedo!, o cuando habían pruebas muy difíciles, acordábamos

Fuimos el primer curso que tuvo la experiencia de inaugurar el Cine (hoy, Salón de Conferencias) donde podíamos ver películas cómodamente sentados en butacas, con aire acondicionado y buen sistema de audio. Lejos quedaban las películas que veíamos en primer año, los días jueves en el "Patio de invierno", sentados en las bancas del casino, que llevaban los alumnos de la tercera compañía y que obviamente regresaban los de la cuarta.

quien simularia estar enfermo para no asistir a clases y luego, hacía de "soplón", ingresando al subterráneo para pasarnos los datos por entre las junturas del piso. Estos mismos bandoleros, eran los que se escondían a fumar dentro del Junkers abandonado.

En el "Patio de Invierno" había cuatro salas de clases y dos talleres, uno de motores y otro de mecánica en banco, las prácticas en aviones se realizaban en la maestranza.
Recuerdo que cuando salíamos francos, nos daban $ 10 pesos por el día, salíamos muy entusiasmados y la platita nos alcanzaba para varias cosas, pero al final del día era grato volver a la Escuela. Nos esperaban con un tacho de té tan caliente ¡que uno se quemaba todo!, corríamos entonces al canal y ahí lo enfriábamos.
...Hoy sólo guardo muy buenos recuerdos"

Don Humberto Bianchi, Promoción 1954 - 1956

Fuera de ser un ícono como Tambor Mayor, Don Humberto Bianchi también fue un Alumno común y corriente, viviendo desde sus inicios diversas aventuras, de entre las cuales comparte uno de sus recuerdos más simpáticos.

"Corría el año 1954 y el Sargento Saldaña se jactaba de lo apetitosa que estaba la colación de ese día, un exquisito sándwich con dulce de membrillo.

Lo que él no recordaba, era que los Alumnos llevaban más de tres meses con el mismo menú.
En un afán de terminar con esta tiránica colación, los Alumnos de segundo año, efectuaron una "operación comando" haciendo "desaparecer" todo el stock de dulce de membrillo que se almacenaba a la fecha.

El alboroto fue mayúsculo y, después de varias explicaciones de el porqué de la desaparición, se determinó cambiar el repetitivo menú.

Para mala suerte de los jóvenes Alumnos, el sándwich ahora estaba constituido por una mortadela rojiza que daba muy mala impresión, de hecho fue bautizado como "el criollito", seudónimo dado a un hampón de la época, que fue fusilado por sus malas andanzas.
La paciencia una vez más llegó a su límite y a los pocos días los Alumnos ya devolvían las rebanadas de la extraña mortadela, dejándolas en el canasto de colaciones.

Lo bueno era que en las tardes pasaba "el cochino", un vendedor casero que provenía de los potreros del fondo, que vendía sándwichs en pan amasado, una delicia que era imperdible para los hambrientos Alumnos.

Después de un tiempo, lo más irrisorio fue el saber que, "el cochino", se las arreglaba para conseguir en la misma Escuela, su preciada "materia prima", aquellas tristes "mortadelas despreciadas", que después de un tratamiento con mantequilla y dentro de un pan amasado "calientito", eran un bocado imposible de ser despreciado".

Don Raúl Toro Díaz, Promoción 1956 - 1958

Otro importante testigo de nuestra Historia, es el Suboficial Mayor Don Raúl Toro, quien con entusiasmo nos relata algunos de los grandes cambios que se vivieron en la Escuela en aquella época.

"Fuimos el primer curso que tuvo la experiencia de inaugurar el Cine (hoy, Salón de Conferencias) donde podíamos ver películas cómodamente sentados en butacas, con aire acondicionado y buen sistema de audio. Lejos quedaban las películas que veíamos en primer

año, los días jueves en el "Patio de invierno", sentados en las bancas del casino, que llevaban los alumnos de la tercera compañía y que obviamente regresaban los de la cuarta. Lo más equitativo y, que se agradecía, era que, a la semana siguiente se invertía la maniobra de las bancas. ¡Supieran cuántas veces vimos la película "La Ventana Indiscreta" de Hitchcock!

Son esas vivencias, las que permiten a los seres humanos dar el real valor a las pequeñas o grandes cosas que posteriormente se obtienen en la vida. A pesar de todo, ese era uno de los días más esperados por nosotros, ya que esa noche NO HABÍA DISCIPLINARIO y eso si que era importante en nuestro régimen interno.

¡Hay que vivir esos momentos para entender la "delicia" que ello significaba!

Otro hito importante acaecido ese primer año, fue el cambio de uniforme para los alumnos de la Escuela de Especialidades, y un cambio realmente notorio. Del sobrio uniforme azul, con ribetes celestes en las palas y el cinturón de charol negro, cambiamos a uno con barbiquejo celeste en la gorra, celeste en el cuello de la blusa, en las palas y la línea del pantalón.

Además, el pantalón con "píales" mantenía la línea correctamente; es decir, un cambio absoluto que nos distinguía totalmente del resto de los miembros de la Fuerza Aérea. ¡Era una tenida única!

Alumno con la nueva tenida

En 1957, el Orfeón de la Fuerza Aérea, queda dispuesto sólo para la Escuela de Aviación, quedando la Escuela de Especialidades con su banda de guerra en espera.
La orden imperiosa era crear la Banda Instrumental para nuestro Instituto. La obtención de Instrumentos no era problema, pues era cuestión de comprarlos nuevos. ¡y así se hizo!, todo flamante, reluciente, pero… faltaban los músicos!

Ante la desesperación, la Fuerza Aérea solicitó al Orfeón de Carabineros el apoyo de sus músicos, para que sirvieran de base a nuestra Banda Instrumental. Luego se pidió la participación y colaboración de la Banda Instrumental del Instituto Politécnico de San Bernardo, y todo esto, con la premura que se requería para participar en la Gran Parada Militar del 19 de septiembre de ese año. Y para eso, estábamos ¡a sólo dos semanas del evento!

Hasta aquí, todo parecía normal, lo insólito ocurrió cuando fuimos al parque y, ¡sorpresa!

Los carabineros iban vestidos de verde, los niños del Politécnico, con sus uniformes de colegio y nuestra Banda de guerra, con el uniforme azul de alumnos.
¡Toda esta policromía, en el Parque Cousiño durante las prácticas, nadie lo podía creer!

Ese año, desfilamos a los compases de la hermosa "Marcha militar de Schubert". Entramos gallardamente al parque, a los compases del tema de la película "Puente sobre el río Kwai" (que ese año estaba de moda y todo el mundo silbaba).

Recuerdo como si hubiese sido ayer, entrando con uniforme nuevo y con pantalón blanco, un aplauso cerrado para toda la presentación de nuestra Escuela en la parada Militar, un orgullo totalmente justificado para los alumnos.

Como siempre ha sido y será, la Fuerza Aérea y, en especial la Escuela de Especialidades, habían cumplido la misión encomendada".

Epílogo

Con el septuagésimo aniversario de la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas", se está completando un ciclo que se iniciara hace siete décadas, donde los conocimientos y experiencia académica de la Universidad Federico Santa María permitieron fundar las bases para crear esta Escuela Matriz. En estas páginas hemos tratado de reflejar los principales hitos y algunas vivencias y experiencias, para deleite, gozo y aprendizaje de cada uno de nuestros Camaradas.

A partir de ahora, con la incorporación de la mujer a las Promociones regulares, evento que se materializó el viernes 30 de enero de 2009, iniciaremos un nuevo ciclo de crecimiento profesional y de adecuación de procesos académicos, militares y de régimen interno, entre otros, como también de fortalecimiento de nuestras tradiciones, las cuales dan valor y sentido a los aviadores.

En el presente, nuestra constante preocupación y centro de gravedad, tal como en antaño, es la formación de los Alumnos. La visión que orienta el accionar de la Escuela de Especialidades, es realizar una formación integral de calidad, que nos permita entregar a la Fuerza Aérea, Aviadores de Bien, con sólidos principios, valores, virtudes militares y un gran espíritu de compromiso con la Institución, preparados como Técnicos de Nivel Superior en las diferentes especialidades que requiere la Fuerza Aérea.

Como es propio del Poder Aéreo, la Fuerza Aérea de Chile continuará incorporando nuevos sistemas de armas y de apoyo, con tecnología de punta, para lo cual la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas" seguirá siendo perseverante en el conocimiento e incorporación de nuevos sistemas tecnológicos y de ayudas a la instrucción, a fin de mejorar y facilitar el proceso de enseñanza y aprendizaje en el que son partícipes nuestras alumnas y alumnos, teniendo siempre presente que lo esencial en el Aviador, es su formación profesional, militar y valórica.

Estimados Camaradas, a lo largo de este viaje, desde los inicios de la aviación militar en Chile hasta la actualidad, se han destacado diferentes nombres a los que en estos momentos integramos la Fuerza Aérea. Sin embargo, sus ideales, el espíritu de sacrificio, de compromiso y de entrega, perduran e identifican plenamente a los aviadores y aviadoras de ayer y de hoy.

Esperamos que, a través de ***"Cóndores con Alma de Acero"****, ustedes hayan efectuado un vuelo largo y placentero, que les permita, tal como dice nuestro lema* ***"Alis, Scientia et Subtilitas"****, renovar sus* ***Alas****, para continuar cultivando el alma y espíritu de servicio del Aviador de Bien; haber potenciado su* ***Ciencia*** *y conocimientos, contando con mayores y mejores herramientas para enfrentar los constantes desafíos que demanda el Poder Aéreo, y haber enfatizado la* ***Precisión****, debiendo actuar siempre en forma eficiente y segura, como lo requiere y demanda el mundo aeronáutico.*

Base Aérea El Bosque, octubre de 2009.

Juan SOTO Palomino
Coronel de Aviación (A)
Director

ANEXOS

Directores de La Escuela de Especialidades

1935 – 1937	INGENIERO 3º	EUGENIO TIXIER ORTIZ (Escuela de Mecánicos)
1939 – 1940	CDB (I)	GUSTAVO HERRERA PONCE DE LEÓN
1940	CDE (I)	MARIO BARROS ORTIZ (AGO-SEPT. 1940)
1940 – 1941	CDE (I)	FÉLIX SCHAERER DABNER
1942 – 1943	CDG (A)	LUIS LEPE NÚÑEZ
1944 – 1945	CDB (A)	HORACIO BARRIENTOS COFRÉ
1945 – 1946	CDE (I)	ALFONSO LIZASOAIN HENRÍQUEZ
1947 – 1948	CDE (A)	VÍCTOR NAVARRETE ARIAS
1949	CDE (A)	ENRIQUE VERA OGALDE
1950 – 1951	CDE (A)	GUILLERMO MARÍN RODRÍGUEZ
1951 – 1952	CDE (A)	EDUARDO IENSEN FRANKE
1952 – 1953	CDG (A)	OSCAR LEIVA SILVA
1954 – 1955	CDG (A)	CARLOS DUBORNAIS SALAUN
1956 – 1958	CDG (A)	ROGELIO GONZÁLEZ MEJÍAS
1959 – 1961	CDA (A)	AUGUSTO ROJAS MARCHANT
1962 – 1963	CDA (A)	HORACIO ROJAS DONOSO
1964 – 1968	CDA (A)	CARLOS TORO MAZOTE GRANADA
1969	CDA (A)	AGUSTÍN RODRÍGUEZ PULGAR
1970 – 1971	CDA (A)	MARIO VIVERO ÁVILA
1972 – 1973	CDA (A)	JUAN SOLER MANFREDINI
1974 – 1975	CDA (A)	ERICH CLAUSSEN SPARENBERG.
1976 – 1977	CDA (A)	CLAUDIO VARGAS GONZÁLEZ
1977 – 1978	CDA (A)	ALBERTO ECHAZÚ COLLAO (DIC. 77 – FEB. 78)
1978	CDA (A)	LUIS ROJAS FLORES (FEB. 78 – AGO.78)
1978 – 1979	CDA (A)	DONALDO SUÁREZ ZURITA (AGO. 78 – FEB. 79)
1979	CDA (A)	DANIEL REVECO VALENZUELA (FEB. 79 – DIC. 79)
1980 – 1981	CDA (A)	ÁLVARO LAVÍN YÁÑEZ
1982 – 1983	CDA (A)	VÍCTOR RAMÍREZ NARANJO
1983 – 1986	CDA (A)	CARLOS OTTONE MESTRE
1987 – 1988	CDA (A)	FLORENCIO DUBLÉ PIZARRO
1989 – 1990	CDA (A)	LUIS BERRIOS CARRAZOLA
1991 – 1992	CDA (A)	OSCAR BORONIG SEILTGENS
1993 – 1994	CDA (A)	BRUNO UGATTI GEMINIANNI
1995 – 1996	CDA (A)	HERNÁN GABRIELLI ROJAS
1997 – 1998	CDA (A)	MARIO VILLALOBOS MILIC
1999 – 2000	CDA (A)	JULIO ESCOBAR DÍAZ
2001 – 2002	CDA (A)	RAÚL PEÑAILILLO CHI
2003 – 2004	CDA (A)	MARIO ARANCIBIA MARÍN
2005	CDA (A)	JUAN GONZÁLEZ SILVA
2006 – 2007	CDA (A)	RENÉ SÁNCHEZ DÍAZ
2008 - 2009	CDA (A)	JUAN SOTO PALOMINO

Brigadieres Mayores de Escuela

Cada año, se reconoce al alumno más destacado en todos los ámbitos, durante su primer año de estudio, este estímulo es denominado Brigadier Mayor de Escuela, y lo han recibido a través de los años, innumerables jóvenes de reconocida trayectoria.

1944	Ricardo Toledo Banda
1945	Fenelón Arce Águila
1946	Francisco Méndez Aravena
1947	Hugo Benítez Latorre
1948	Alejandro Alvarado González
1949	Nibaldo Urqueta Rivera
1950	Manuel Contreras Amigo
1951	Juan Faúndez Riquelme
1952	Mario Vera Rodríguez
1953	Gualdo Bustos Novoa
1954	Robustino Fajardo Oyarzún
1955	Francisco Canobra Ponce
1956	Rubén Paredes Paredes
1957	José Saavedra Tapia
1958	Mario Carrasco Arancibia
1959	Carlos Atkinson Henríquez
1960	Alejandro Arévalo García
1961	Víctor Araneda Riveros
1962	René Mariangel Oñate
1963	Eduardo Carrazana Marini
1964	Héctor Tapia Quintanilla
1965	Orlando Cortés Pérez
1966	René Méndez Díaz
1967	Luis Miguras Carvajal
1968	Daniel Cuevas Allende (enero – diciembre 1968)
1968	Raúl González Moya (enero – junio 1969)
1969	Heriberto Martínez Núñez (julio – diciembre 1969)
1970	Andrés Silva Fernández (enero – diciembre 1970)
1971	Frederick Markusovic Coronado (enero – junio 1971)
1971	Pedro Zunino Silva (*)
1972	Alejandro Cuéllar Meneses
1973	Francisco Barrera Méndez
1974	Manuel Antolín García
1975	Raúl Villanueva Arancibia
1976	Iván del C. Olivares Maldonado
1977	Antonio Retamal Hidalgo
1978	Víctor Yánez Oliva
1979	Humberto Olivares Tapia
1980	Benjamín Padrón Miranda
1981	Alejandro Romero Madariaga
1982	Jorge Araneda Lazo
1983	José Orellana Corral
1984	Hugo Escobar Ebelin
1985	Francisco Barrientos San Martín
1986	Luis Hernández Araya
1987	Luis Palma Farías
1988	Cristian Cid Quiroga
1989	José Pérez Zúñiga
1990	Eduardo Medel Jiménez
1991	Leonardo Carrasco Cordero
1992	Robert Ñanculef Salamanca
1993	Fernando Rojas Del Valle
1994	Pedro Zamorano Martínez
1995	Juan Tapia Farías
1996	Germán Jara Urbina
1997	Pablo Adasme Adasme
1998	Jorge Veloso Veloso
1999	Juan Pavez Coloma
2000	Mauricio Sepúlveda Sepúlveda
2001	Mauricio Herrera López
2002	Alejandro Barrio Velásquez
2003	Alexis Barraza Moroso
2004	Pedro Fontova Fontova
2005	Ernesto Vidal González
2006	Luis Vargas Orellana
2007	Francisco Moya Vásquez
2008	Mario Pailamilla Vargas

(*): Por decisión interna, Zunino fue reintegrado a las filas después de un largo periodo de licencia médica, asumiendo por su antiguedad en la Escuela, el puesto de Brigadier Mayor de Escuela, a la postre, la 1° antiguedad por notas la obtuvo Guillermo Madrid Madrid.

Promociones Egresadas de la Escuela de Especialidades

AÑOS	PROMOCIÓN	EGRESOS
1942 – 1945	FORJADORES	30
1944 – 1946		42
1945 – 1947		50
1946 – 1948		60
1947 – 1949		30
1948 – 1950		30
1949 – 1951	MANU TARA	94
1950 – 1952	PELLINES DEL AIRE	27
1951 – 1953	AGUILUCHOS	87
1952 – 1954	PUCALQUIN	114
1953 – 1955	QUELTEHÜE	77
1954 – 1956	VULTEE	58
1955 – 1957	PIONEROS	142
1956 – 1958	LANCELOT	132 + 10 Marinos
1957 – 1959	MITCHELL	307
1958 – 1960	ÍCARO	293
1959 – 1961		325
1960 – 1962	PICHONES	123
1961 – 1963		172
1962 – 1964		216
1963 – 1964	TIBURÓN	219
1964 – 1965	INVASORES	238
1965 – 1966	PINGÜINOS	190
1966 - 1967	FANTASMA	359
1967 - 1968	PANE	294
1968 – 1969	CAZADOR	172
1968 – 1969	BEABER	206
1969 – 1971	DA-VINCI	87
1970 - 1971	CENTURIÓN	113
1971 – 1972	LOBO	260
1972 – 1973	BARBAROS	322 + 6 Ejército
1973 – 1974	LIBERTADORES	458
1974 – 1975	GLADIADORES	450
1975 – 1976	VAMPIROS	357
1976 – 1977	BEAGLE	415

AÑOS	PROMOCIÓN	EGRESOS
1977 – 1978	AGUILA	341
1978 – 1979	ICEBERG	341
1979 – 1980	ALFA-CENTAURO	347
1980 – 1981	OMEGA-ESCORPIO	73
1981 – 1982	ORIÓN	124
1982 – 1983	TIGRE	118
1983 – 1984	TITÁN	235
1984 – 1985	COBRA	263
1985 – 1986	PILLÁN	312
1986 – 1987	MANQUE	335
1987 – 1988	HUNTER	331
1988 – 1989	AUCAN	159
1989 – 1990	PANTERA	276
1990 – 1991	GRUMMAN	255
1991 – 1992	HALCÓN	234
1992 – 1993	DRAGÓN	250
1993 – 1994	HÉRCULES	278
1994 – 1995	ESCORPIÓN	166
1994 – 1996	MYGALE	174
1995 – 1997	ELKAN	198
1996 – 1997	VENTOR	46
1997 – 1998	FÉNIX	285
1998 – 1999	CONDOR	285
1999 – 2000	VULCAN	310
2000 – 2001	MAUSER	307
2001 – 2002	ARAUCO	337
2002 – 2003	TORNADO	120
2003 – 2004	CICLÓN	180
2004 – 2005	TRUENO	169
2005 – 2006	FALCÓN	159
2006 – 2007	PUMA	186
2007 – 2008	GARRA	232
2008 – 2009	TOQUI	–
2009 – 2010	ESPARTANOS	–

Decanos de La Escuela de Especialidades

Desde sus inicios, la Escuela de Especialidades ha requerido un apoyo académico indispensable para el desarrollo normal del proceso de enseñanza aprendizaje, disponiendo para ello la existencia del cargo académico de Decano del Instituto. Este profesional será la autoridad máxima de los profesores civiles y será el nexo entre las autoridades del Instituto y el cuerpo de profesores. Su función será la dirección y supervisión de los asuntos académicos y administrativos de estos profesionales.

Pocos han sido los profesionales que han sido distinguidos con tal alta designación, durante los años de funcionamiento de la Escuela, motivo por el cual rendimos un merecido reconocimiento a tan insignes profesores:

Armando Torres Cuevas

En 1931 hizo su servicio Militar en la Fuerza Aérea, integrando además, el curso experimental de cadetes en la Escuela de Aviación, que no se completó. En 1933 estudió Pedagogía en la Universidad de Chile, especializándose en Historia y Educación Cívica. En 1941 se recibió como Profesor de Estado siendo contratado por la Fuerza Aérea en 1942, desempeñándose como Profesor de Historia y Geografía en la Escuela de Aviación y Escuela de Especialidades.

En 1942, el Empleado Civil Armando Torres Cuevas, asumió como el primer Decano de la Escuela de Especialidades, cumpliendo posteriormente esta misma función en la Escuela de Aviación.

Francis Cargill Strachan

Fue Profesor de Estado en idioma Inglés, ingresó a la Fuerza Aérea de Chile en 1955, asumiendo como profesor de Idiomas en la Escuela de Aviación y Escuela de Especialidades.

Por su trayectoria profesional y antigüedad, fue Decano de este Instituto desde 1967 hasta 1974.

Waldo Leonardo Salas Vieyra

Profesor de Estado en Matemática y Física, ingresó a la Fuerza Aérea de Chile en 1958, asumiendo como profesor de Matemáticas en la Escuela de Aviación y Escuela de Especialidades. Asume como Decano de la Escuela de Especialidades en 1974 y se desempeñó como tal hasta 1979.

José Abraham Silva Castillo

Profesor de Estado en Educación Física y entrenador nacional de Gimnasia, egresado de la Universidad de Chile. Ingresó a la Fuerza Aérea de Chile en 1961, asumiendo como Profesor de Educación Física en la Escuela de Aviación y Escuela de Especialidades.

Es nombrado Decano de la Escuela de Especialidades en 1979 y se desempeñó hasta 1993.

Jorge Augusto Cruz Órdenes

Profesor de Estado en idioma Inglés. Ingresó a la Fuerza Aérea de Chile en 1973, asumiendo como profesor del idioma Inglés en la Escuela de Especialidades.

Es nombrado Decano de la Escuela de Especialidades en marzo del 2006.

León Emilio Domínguez Quezada

Profesor de Estado en Educación Básica y Profesor de Educación Física. Ingresó a la Fuerza Aérea de Chile en 1973, asumiendo como profesor de Educación Física en la Escuela de Especialidades.

Es nombrado Decano de la Escuela de Especialidades en 1994 y se desempeñó hasta 2006.

Mártires en actos del servico

Un sinnúmero de Suboficiales han entregado sus vidas al servicio de la Patria, quienes, muchas veces junto a sus pilotos, integraron aquellas lejanas bandadas, que, bajo un mismo ideal, viajaron como Camaradas al Mas Allá.

Vaya un reconocimiento a todos los mártires, mecánicos de todas las especialidades, caídos desde los inicios de la Aviación en Chile.

FECHA	GRADO	NOMBRE	MATERIAL
17 AGO. 1914	SARGENTO 1º	ADOLFO MENADIER ROJAS	BREGUET "Soldado Cortés"
30 AGO. 1923	CABO 1º	MARCOS ARZOLA	DE HAVILLAND DH-9 (Accidente con Hélice)
25 MAY. 1926	SUBOFICIAL	GUILLERMO HERNÁNDEZ	AVRO CLERGET
09 MAY. 1927	CABO 1º	ROMILIO CÁCERES	VICKERS WIBAULT N°15
23 ENE. 1930	CABO 1º	ALFREDO ROMAN GARAY	VICKERS "VEDETTE" N°2
07 FEB. 1930	SARGENTO 1º SARGENTO 2º	LUIS SOTO VÁSQUEZ ALFREDO MORENO MENDOZA	JUNKERS R-42 N°6
14 SEP. 1932	CABO	MANUEL PALMA MEJÍAS	CURTISS FALCON
19 SEP. 1932		JOSÉ ORTIZ SEPÚLVEDA	FAIREY N°26
02 AGO. 1934	SARGENTO 2º	LUIS GUTIÉRREZ GUTIÉRREZ	VICKERS VIXEN AEROFOGRAMÉTRICO
02 JUN. 1937	SARGENTO 2º CABO 1º	ARTURO PEÑA SEPÚLVEDA FERNANDO HERMOSILLA HERMOSILLA	SIKORSKY S-43 N°2
12 DIC. 1939	MECÁNICO	MARIO ROSSI FERNÁNDEZ	ARADO AR-95 N°2
06 ENE. 1941	SARGENTO 1º	ARMANDO MORALES CASTILLO	NARDI N°7
20 MAR. 1941	SUBOFICIAL	ADAN MELLA BARRA	AVRO 626 N°24
11 SEP. 1942	SARGENTO 1º	MANUEL ALVAREZ PACHECO	N.A. N°220
17 SEP. 1942	CABO 2º	HERIBERTO VASQUEZ ALEGRIA	JUNKERS JU-86 N°11
15 JUN. 1943	SUBOFICIAL	ALFREDO VIERA APABLAZA	AT-6C N°42-43918
21 MAY.1943	SARGENTO 2º	LUIS HUMBERTO TORO	FOCKE WULF N°9
26 JUL. 1943	SARGENTO 1º	TOMAS AYALA BECA	BT-13A N°42-42886
08 AGO. 1943	CABO 1º	JOSÉ RETAMAL TOBAR	VOUGHT SIKORSKY N°300
12 JUN. 1944	SARGENTO 1º	CARLOS ABARCA GONZÁLEZ	AT-6C N°42-84581
06 SEP. 1944	SARGENTO 2º	LUIS HUMBERTO CORTEZ	N.A. N°247
25 MAY. 1946	SARGENTO 2º	EMILIO ORTIZ MASCAYANO	FAIRCHILD N°21
29 JUL. 1947	CABO 2º	ALFREDO PAREDES LAGOS	BT-13 N°143
10 JUN. 1948	CABO 1º	OSCAR BAU ROJAS	CATALINA OA-10 N°400
06 AGO. 1948	CABO 1º	RAÚL GARAY VIDAL	B-25 MITCHELL N°802
18 NOV. 1949	CABO 1º	OXIEL DIAZ BENAVIDES	N.A. N°232
26 SEP. 1950	CABO	CRISTOBAL DOMINGUEZ BRICEÑO	N.A. N°263
13 ABR. 1954	SARGENTO 2º CABO CABO	JOSE PLAZA CONCHA MIGUEL RUBIO SILVA JAVIER GONZÁLEZ CADIMA	C-47 N°956
29 DIC. 1954	CABO CABO SOLDADO	CARLOS MELÉNDEZ OJEDA LUIS NAVARRETE PERALTA DAGOBERTO GODOY RUIZ	BEAVER N°911
16 ENE. 1955	SARGENTO 1º	MARCOS NEIRA DIAZ	FAIRCHILD N°91
18 FEB. 1956	SARGENTO 2º	RAUL FLIES ARQUERO	N.A. N°288
04 SEP. 1957	CABO 2º	DOMINGO GARCIA BUSTILLO	B-26 N°826
25 AGO. 1958	SARGENTO 1º	LAUTARO ESPÍNDOLA VALDIVIA	B-26 N°834

FECHA	GRADO	NOMBRE	MATERIAL
28 ENE. 1959	SARGENTO 1º SARGENTO 2º	ARTURO MORALES MORALES HÉCTOR RUÍZ GARCÍA	C-47 N°952
15 JUN. 1961	SARGENTO 1º SARGENTO 1º CABO 1º CABO 2º	EDUARDO OLEA CAMPOS CINIVALDO COQUEDANO PÉREZ BLAS URRUTIA MALDONADO JORGE PINTO CONTRERAS	CATALINA PBY-5A
28 NOV. 1961	SARGENTO 2º	SALVADOR FIERRO MOYA	B-26 N°833
04 MAR- 1962	CABO 2º	JUAN DELGADO CABELLO	MENTOR N°162
16 JUN. 1963	SARGENTO 1º SARGENTO 1º SARGENTO 2º CABO 2º	MIGUEL LASTRA TAPIA ROBERTO AROS ESTAY ARTURO ÁLVAREZ HUENCHILLÁN ENRIQUE TOUTIN VERDUGO	C-47 N°953
21 MAR. 1964	CABO 2º CABO 2º	EDUARDO POZO ARAVENA EDUARDO FARÍAS CAMPOS	B-26 N°823
21 JUN. 1966	CABO 1º	JULIO GARCÍA GODOY	B-26 N°812
13 AGO. 1968	CABO 2º	VÍCTOR TRUJILLO REBOLLEDO	B-26 N°817
05 DIC. 1969	SARGENTO 2º CABO 2º	CARLOS RUBILAR ALFARO JUAN LÓPEZ ZAMORA	B-26 N°818
30 NOV. 1971	CABO 2º	ARÍSTIDES HUNG ELGUETA	Helicóptero S-55 H-52
06 ENE. 1972	CABO 2º	HUGO URRA LUENGO	UH-UH H-80 (*)
09 FEB. 1973	CABO	RODOLFO FARÍAS CALDERON	TWIN BONANZA N°476
09 SEP. 1974	CABO	ORLANDO ÁLVAREZ SANTANDER	DHC-6 TWIN OTTER N°941
31 JUL. 1975	CABO 2º CABO 2º CABO	ALAMIRO ARACENA FLORES JULIO ZÚÑIGA CERPA RAÚL BRITO GAVILÁN	C-47 N°970
24 JUL.1977	S U B O F I C I A L MAYOR SUBOFICIAL CABO 2º	GUSTAVO ROMERO MARTÍNEZ SERGIO LOBOS MUÑOZ SALVADOR ALCAÍNO ABARCA	DC-6B N°989
04 SEP. 1977	SUBOFICIAL CABO 1º CABO 2º	OSVALDO ALVARADO FARIÑA HERNÁN GONZÁLEZ ZAPATA JOSÉ GALLARDO AMIGO	GRUMMAN HU-16B N°571
11 JUL. 1980	SARGENTO 2º	MANUEL PERALTA PERALTA	DHC-6 TWIN OTTER N°943
26 SEP. 1980	CABO 2º	ROLANDO PIZARRO VALENZUELA	Helicóptero HILLER H-62
13 JUN. 1983	SARGENTO 2º	HUGO ABARZÚA ORTIZ	Helicóptero SA-315 H-11
03 OCT. 1984	CABO 1º CABO 1º CABO 1º	JUAN MADARIAGA MUÑOZ MARIO GALLARDO INFANTE CARLOS LAVADOS FAÚNDEZ	Helicóptero UH-1H H-86
21 NOV. 1985	SARGENTO 1º	MARCOS MIRANDA PARADA	Helicóptero UH-1H H-91
23 JUL.1986	SARGENTO 1º	NELSON MANSILLA ANGULO	Helicóptero B-212
27 OCT. 1987	CABO 1º	JAIME BADILLA GARRIDO	Helicóptero S-55 H-53
26 ABR. 1991	SARGENTO 2º	RICARDO ARCE GAJARDO	Helicóptero BK-117 H-31
28 DIC. 2004	CABO 1º CABO 2º	HÉCTOR BAÑADOS HERNÁNDEZ RODRIGO DÍAZ SAÉZ	Accidente terrestre
02 JUL. 2008	SARGENTO 2º	MARCOS OYARZO LLAUQUÉN	DHC-6 TWIN OTTER N°947

(*): El Cabo Luengo fallece después de permanecer 60 días en estado grave, producto de las lesiones sufridas en el accidente ocurrido al UH-1H el 06 de noviembre de 1971.

ANEXO DEL PROYECTO N°2

Personal de planta necesario para el funcionamiento de la Escuela de Especialidades (1940)

Oficiales	**Funciones**
1.- Cdte. de Escuadrilla o Capitán de Bandada	Director
2.- Capitán de Bandada o Teniente 1°	Subdirector Jefe de Estudios
3.- Teniente 1° o 2°	Profesores Ayudantes
4.- Teniente 2°	Contador
Tropa: Ayudantía	
1.- Suboficial	Escribiente
2.- Cabo 1°	Escribiente
3.- Soldados	Ordenanzas
Subdirección y Jefatura de Estudios	
1.- Profesores de Historia, Geografía y Castellano	
2.- Suboficial	Escribientes
3.- Cabo 2°	
4.- Soldado	Ordenanza
Jefatura de Estudios	
1.- Suboficiales	Instructores
2.- Sargento 1°	Instructores de Infantería y Armero
3.- Cabos 1°	Instructores de Infantería y Armero
4.- Soldados	Ordenanzas
Administración de Caja	
1.- Sargento 2°	Furriel (abastecimiento)
2.- Cabos 1°	Ayudantes
3.- Cabo 1°	Ecónomo
4.- Soldados	Ordenanza
Régimen Interno	
1.- Cabo 1°	Guarda Almacenes
2.- Cabo 1°	Mayordomo General
3.- Cabo 1°	Enfermero
4.- Cabo 2°	Cargo Taller 1er año
5.- Cabo 2°	Cargo Material Estudios
6.- Cabo 2°	Cocinero
7.- Soldado	Ayudante de Cocina
8.- Soldados	Ayudantes varios
9.- Soldado	Ayudante Mayordomo
10.- Aprendiz	Mozos varios

Colaboradores

Por el apoyo recibido, agradecemos la ayuda y predisposición, para obtener la información requerida a las siguientes personas:

CDA (DA) Edgardo Villalobos Chaparro
Suboficial Mayor Juan Araya Pérez
Suboficial Cristian Quiroz Olivares
Suboficial Flavio Navarrete Barahona
Sargento Ricardo Díaz Pacheco
Cabo 1° Leonardo Silva Pizarro
Cabo 1° Leonel Leiva Sánchez
Eduardo Werner Cavada, Licenciado en Historia
Cristina Yánez Valderrama, Profesora de Estado en Historia y Geografía
Viviana Arias Leyton, Asesor Docente
Rino Poletti Barrios

Agradecimientos

Capitán de Bandada (RVA) Hugo Marin Lazaeta
Suboficial Mayor Isaac Vásquez Candia
Suboficial Mayor Rolando Mejías Henríquez
Suboficial Mayor Alberto Quiroz Aguilera
Suboficial Mayor Sergio Vivar Santana
Suboficial Mayor René Morales Basaéz
Suboficial Mayor José Bustamante Salazar
Suboficial Mayor Raúl Toro Díaz
Suboficial Mayor Benigno Olea Martinez
Suboficial Mayor Sergio Cifuentes Cifuentes
Suboficial Mayor Luis Jara Osorio
Suboficial Mayor Luis González Tapia
Suboficial Mayor Osvaldo Zúñiga Ramos
Suboficial Mayor Benigno Olea Martínez
Suboficial Gustavo Tisandie Bustos
Suboficial Jorge Muñoz Gutiérrez
Suboficial Juan Cancino Mena
Cabo 2° Víctor Araneda Rivero
Humberto Bianchi, Arquitecto y Profesor

Gracias por ser facilitadores, y quitar los escollos que dificultaban el camino hacia la meta

Bibliografía

Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile 1930 – 1960
"Intranet y División de Recursos Humanos"

Libro del Estado Mayor de la Fuerza Aérea 1925 – 1960
"Museo Aeronáutico y del Espacio"

Archivos Históricos de Dotación Institucional
"Museo Aeronáutico y del Espacio"

Revista Camaradas 1960 – 1975,
Biblioteca Club de Suboficiales Mayores

Revista Fuerza Aérea de Chile 1955 – 1980
Editorial de la Revista Fach y Club de Suboficiales Mayores

Libro "Historia de la Fuerza Aérea" Tomo I y II
Biblioteca Escuela de Especialidades

Libro "Historia de la Aeronáutica de Chile" (Coronel Enrique Flores)

El Mercurio 1925 – 1955
Revista Zig – Zag 1922 – 1950

Dirección de Bibliotecas Archivos y Museos Dibam

Oficina de Registros Nacionales
"Archivo Nacional Siglo XX" y Bienes Raíces de San Bernardo

Oficinas de Registro Civil y Registros de la Parroquia de San Fernando (VIª Región)

Archivos Históricos del Comando Logístico (Planos)

Archivo Histórico y Militar
Ejército de Chile

www.escueladeespecialidades.cl