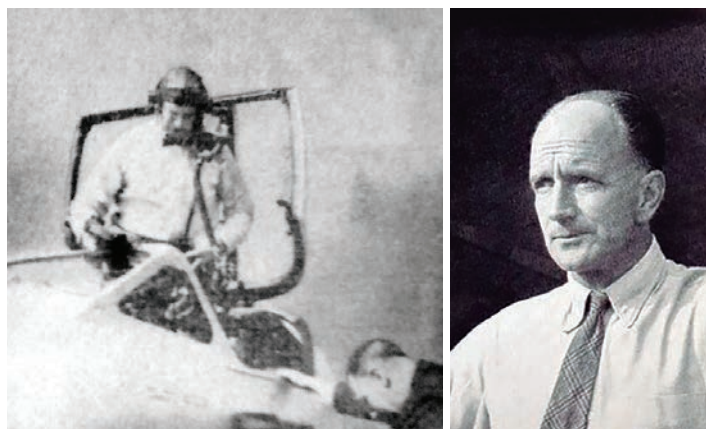


A 67 años del primer vuelo de un jet de combate en la Fuerza Aérea de Chile



Aviation Art & History - 30 de abril de 2021

El 30 de abril de 1954, el piloto de pruebas inglés Georg Errington subía a la cabina del de Havilland T.Mk.55 Vampire (DH-115) No. J-03, recientemente asignado al Grupo de Aviación No. 7, para realizar su vuelo de pruebas después de su ensamble realizado por técnicos chilenos y británicos. Este vuelo, rutinario para él, se convertiría en el primer vuelo de un avión reactor de combate en los cielos de Chile. Posteriormente, ese mismo día, el comandante del Grupo No. 7, Comandante de Grupo René Ianiszewski Courbis se inscribiría en los anales de la historia aeronáutica nacional como el primer piloto chileno en volar un jet de combate en cielos nacionales. No hubo recibimientos, ni festejos, ni fotografías, pero ese día se dio inicio oficialmente a la era del Jet de Combate en la Fuerza Aérea de Chile.



El piloto de pruebas de de Havilland, Sr. Georg Errington, bajándose del Vampire No. J-03 una vez finalizado el primer vuelo de un reactor de combate en Chile, el 30 de abril de 1954. El Sr. Errington falleció el 3 de junio de 1966 durante el primer vuelo de pruebas del avión comercial tri-reactor Trident de Hawker Siddeley, producto de un spin plano que la tripulación no pudo recuperar. Colección Álvaro Romero P.



Delegación de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile en la planta Batfield de de Havilland, 16 de febrero de 1954. De izquierda a derecha: Teniente Orlando Gutiérrez Bravo (Ingeniero), Comandante Humberto Magliocchetti Barahona (Piloto), Comandante Nino Bianchi Guzmán (Ingeniero), Comandante René Ianiszewski Courbis (Piloto y Jefe de la Misión, en esa fecha aún era Comandante activo del Grupo de Aviación No. 8) y el Teniente Hernán Barria Latorre. A la derecha, el primer piloto de la FACH en volar un avión jet de combate en Chile, Comandante de Grupo René Ianiszewski Courbis, el 30 de abril de 1954. Fuente: MNAE.

La trascendencia de este hito va más allá del primer vuelo de un reactor de combate en Chile, porque la Fuerza Aérea de Chile no sólo se estaba sumando a los avances tecnológico-aeronáuticos de aquella época, si no que la decisión de adquirir esos entrenadores de combate ingleses obedecía a factores político-estratégicos. La FACH estaba en una clara desventaja con las fuerzas aéreas de Argentina y Perú en ese período, situación que se proyectaría casi por más de dos décadas. Los equilibrios en armamentos y capacidades de las fuerzas aéreas del cono sudamericano se lograrían recién terminado el siglo XX. Otro factor importante que hay que destacar en la adquisición de los primeros cinco aviones Vampire, fue sentar un precedente al romper ataduras con el principal proveedor de armamentos de Chile, Estados Unidos.



El de Havilland T.Mk.55 Vampire No. J-01 del Grupo de Aviación No. 7, luciendo una de las primeras insignias no oficiales en su proa, con el dibujo de las caricaturas animadas de Tom y Jerry boxeando en las nubes. Colección MNAE.

La dependencia de material aéreo de combate del país del norte se había hecho crónica, primero con la Ley de Préstamos y Arriendos del gobierno norteamericano para la venta de material de vuelo a los países sudamericanos, en donde a partir de la década de 1940, la Fuerza Aérea de Chile comenzó a recibir material aéreo moderno. Luego se estableció el famoso PAM (Pacto de Asistencia Militar) que proveyó de material aéreo de segunda línea, dejando a la FACH en una clara desventaja con las fuerzas aéreas vecinas.

A comienzos de los 1950, las autoridades chilenas solicitaron a Estados Unidos que les proveyera de material aéreo de combate más moderno, como el North American F-86 Sabre. El gobierno norteamericano negó tajantemente esa petición, aduciendo que la Fuerza Aérea de Chile no contaba con la infraestructura necesaria para operar esos aviones, lo que obligó al gobierno de Chile a buscar nuevas alternativas, culminando con la adquisición de material jet de combate de procedencia inglesa. La reacción del gobierno norteamericano se manifestó apenas un par de años más tarde con el envío de material jet de combate a través del PAM, materializado con una partida de aviones Lockheed T-33A Shooting Star nuevos primero y luego en sucesivas entregas de aviones F-80C, T-33A y RT-33A de segunda mano.



El Lockheed F-80C No. J-335 luciendo la insignia del Grupo de Aviación No. 7. Este avión fue parte de la segunda entrega de 14 aviones de este modelo durante 1958 a través del PAM. Estos aviones eran de segunda mano y alguno de ellos habían participado en la Guerra de Corea. Colección MNAE.

Sin embargo, estos aviones ya quedaban obsoletos ante el moderno material aéreo de combate que adquirirían los países vecinos que incluía material Hunter, Canberra, A-4 y Mirage, este último, rompía cualquier equilibrio posible. A este escenario había que sumar las crisis vecinales con Argentina, lo que obligó al poder político recurrir nuevamente al gobierno norteamericano, al cual se le solicitó la adquisición del cazabombardero Northrop F-5A Freedom Fighter para disminuir la brecha tecnológica con las fuerzas aéreas vecinas. La respuesta fue negativa nuevamente y Chile acudió a Inglaterra una vez más, consiguiendo la adquisición de una flota de 21 aviones Hawker Hunter F.Mk.71/FR.Mk.71A/T.Mk.72, con lo cual la Fuerza Aérea de Chile sumó uno de los mejores sistemas de armas a nivel mundial de ese tiempo a su arsenal y que fue la cuna de la generación de pilotos de combate que constituyeron la “primera línea” de defensa en las crisis de 1975 con Perú y en 1978 con Argentina.



Línea de aviones Hunter del Grupo de Aviación No. 7 en la losa del Aeropuerto Los Cerrillos a fines de los 1960. Este sistema de armas vino a mitigar parcialmente la ventaja cuantitativa y tecnológica de las fuerzas aéreas de Argentina y Perú. Vía Julio Arróspide R.

Es necesario mencionar que ésta y otras tres adquisiciones de material Hunter no estuvo exento de dificultades: primero, abrir una nueva línea logística, preparación del personal técnico en mantenimiento y el entrenamiento de los pilotos, cuya instrucción primaria y avanzada se hacía en aviones de procedencia norteamericana (T-34, T-37, T-33A y F-80), para luego hacer una transición en material Vampire, cuya cabina y procedimientos eran más familiares con los del Hunter.

Sin duda alguna, el primer vuelo de un avión jet de combate en Chile, tiene una importancia superlativa por las decisiones estratégicas que estaban detrás de esa modesta, pero importante adquisición: primero, la necesidad de acortar la gran ventaja cuantitativa y cualitativa de las fuerzas aérea de Argentina y Perú; segundo, actualizar los conocimientos de pilotos, ingenieros y técnicos al incorporar nueva tecnología aeronáutica; y por último,

sentar un precedente en la independencia como estado soberano y no depender del poder hegemónico de un solo proveedor de armamento. Se puede inferir también, que la decisión de cortar el cordón umbilical con el principal proveedor de armamento fue vital para darle impulso a los programas de modernización de las flotas de aviones de combate en las décadas de los 1980 y 1990, varias de ellas afectadas por las enmiendas impuestas por el mismo Estados Unidos e Inglaterra, lo que también beneficiaría el impulso de la industria aeronáutica y de armamentos nacionales.



La flota de aviones Hunter fue la primera en ser modificada localmente para mejorar sus capacidades de combate con la aplicación del Programa Águila, que les proveía de un efectivo RWCN/ECM y capacidad para disparar el misil Shafrir II. Colección MNAE.



La flota de aviones Mirage 50 también fue modificada, recibiendo extensivos cambios aerodinámicos y de nuevas capacidades tecnológicas. Los aviones fueron denominados Mirage 50CN/DCN Pantera. Colección Andrés Contador K.



El prototipo del F5 Plus, el F-5E No. 805 realizando un vuelo de pruebas en Israel. La flota de F-5E/F Tigre II también sería modificada al estándar Tigre III por ENAER con la asistencia de IAI, produciendo uno de los F-5E/F más poderosos a nivel mundial. Colección Sergio Molina C.

Los Vampire, pese que al tiempo de su adquisición ya presentaban un grado de atraso respecto a los aviones jet de combate que recibían las fuerza aéreas de Argentina y Perú, prestaron un valioso servicio en los Grupo de Aviación No. 7, No. 8 y No. 4, preparando más de cien pilotos de combate durante sus 26 años de operación.

Durante su servicio se adquirió un total de 16 aviones de los modelos T.Mk.55 (05 + 01 para el reemplazo de la primera pérdida de la flota), T.Mk.11 (4) y T.Mk.22 (6). La flota sufrió la pérdida de tres aviones en accidentes mayores, con la lamentable pérdida de tres pilotos.



El Comandante de Grupo Sergio Contardo Flores, Comandante del Grupo de Aviación No. 4, junto a sus oficiales y personal del Grupo, el cual operó los Vampire T.Mk.11 y T.Mk.22, desde diciembre de 1974 hasta mediados de 1976. Colección Sergio Contardo F.



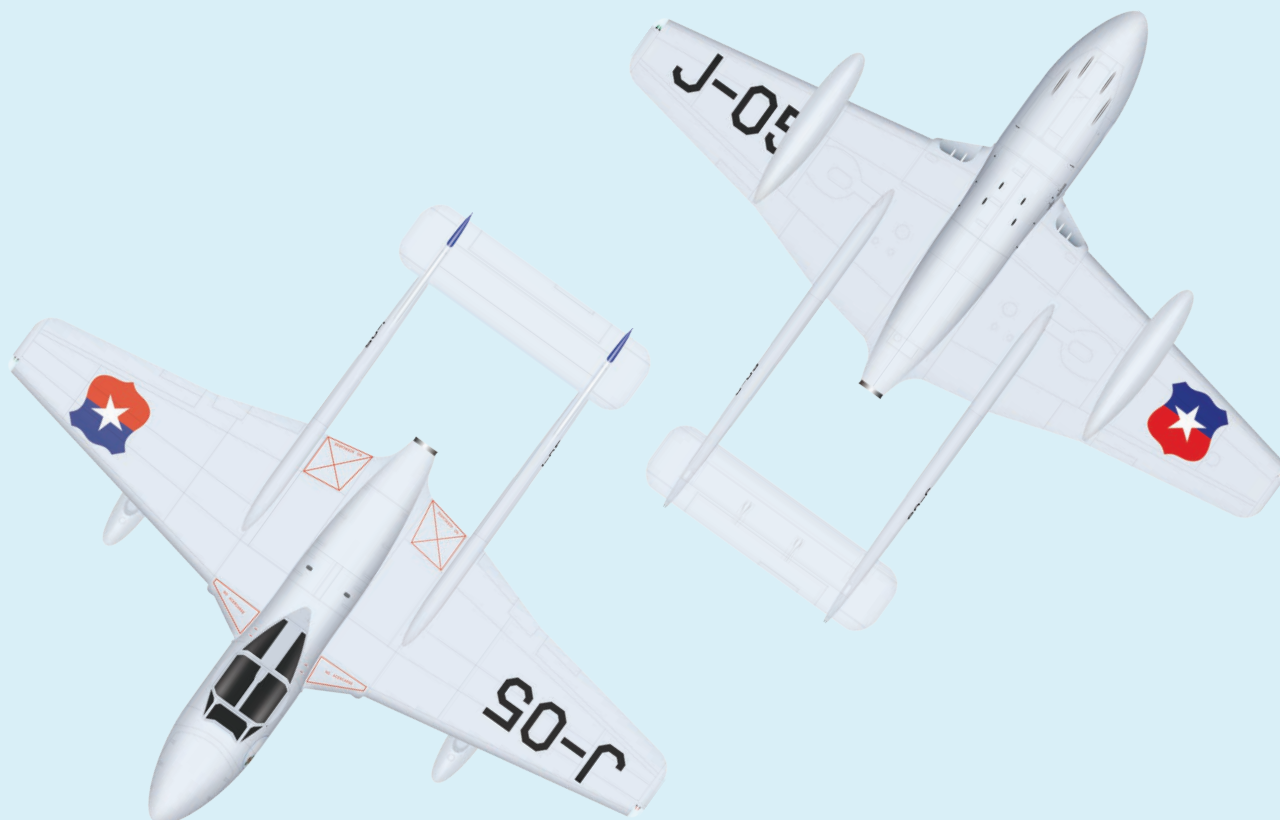
Pilotos y mecánicos del Grupo de Aviación No. 8 posan en sus Vampire en 1977, los cuales sirvieron brevemente en el Grupo de Aviación No. 4. Los aviones lucen los nombres de los pilotos y sus respectivos mecánicos debajo de cabina. Colección Rino Poletti B.



El de Havilland T.Mk.22 Sea Vampire No. J-307, perteneciente al Grupo de Aviación No. 8 con su esquema de camuflaje desértico a fines de la década de 1970. Este avión, junto al J-305 fueron trasladados en vuelo a Santiago para realizar el último vuelo en el desfile aéreo para la celebración del día de la Fuerza Aérea de Chile, el 21 de marzo de 1981. Posteriormente, este avión sería donado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Colección Rino Poletti B.

de Havilland Vampire T.Mk.55 - Fuerza Aérea de Chile

Vampire T.Mk.55 No. J-05, Grupo de Aviación No. 7
Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1956.



Federal Standard 595C

Silver
17178

Red
21310

Blue
25056

