

# Alas de Pioneros



## HISTORIA DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 2 DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE



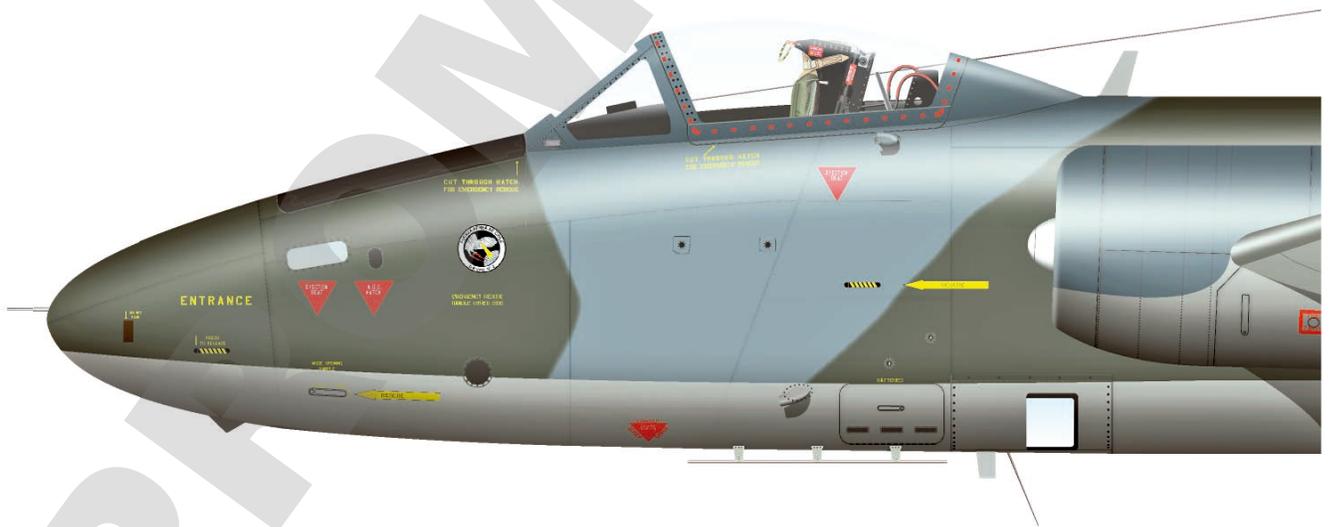
Carlos Graneris Carrera & Marcos Olgún Vásquez

Editado e ilustrado por

Julio Arróspide Rivera

# Alas de Pioneros

## Historia del Grupo de Aviación No. 2 Fuerza Aérea de Chile



Carlos Graneris Carrera & Marcos Olguín Vásquez

Editado e ilustrado por  
Julio Arróspide Rivera



## Agradecimientos

Intentar relatar en pocas palabras las grandes obras realizadas por la Fuerza Aérea de Chile resulta una tarea ambiciosa, grandes hombres y mujeres han formado parte de esta gloriosa institución a lo largo de su historia y han dejado huellas que son necesarias de recordar y evitar que queden en el olvido.

Frente a esta situación, este libro pretende visibilizar las acciones de un grupo de compatriotas que conformaron el Grupo de Aviación No. 2. Los miembros de este Grupo demostraron su compromiso con la institución a través de importantes logros que le han otorgado aún más prestigio y orgullo a nuestra Fuerza Aérea.

Algunas de las impresionantes misiones llevadas a cabo por el Grupo de Aviación No. 2, contribuyeron con el proceso de consolidación de la soberanía Antártica e insular, realizando los primeros vuelos que unieron el territorio Antártico y la Isla de Pascua con Chile continental.

Dada la importancia de este Grupo de Aviación para la historia de la Fuerza Aérea chilena, esta obra intenta reconstruir la historia del Grupo de Aviación No. 2, pero no desde la información que existe en los manuales de historia, sino que, mediante la recopilación de los testimonios, fotografías y vestigios de quienes participaron en él, es decir, a través de las vivencias de los propios protagonistas que han logrado enaltecer a esta gran institución.

Agradecemos en primer lugar, el apoyo brindado por la Fuerza Aérea de Chile y de su Comandante en Jefe, General del Aire Don Arturo Merino Núñez por apoyar esta iniciativa y a todo el personal de

oficiales, suboficiales y empleados civiles que nos proporcionaron su ayuda para completar la edición de este testimonio.

Seguidamente agradecemos el gran entusiasmo y su valiosa ayuda a todos nuestros colaboradores, en su mayoría ex integrantes del Grupo de Aviación No. 2, comandantes, pilotos, tripulantes y familiares de quienes ya vuelan en la bandada infinita y a todos quienes abrieron sus archivos personales y nos brindaron sus testimonios para poder dar vida a este libro.

El rigor académico y el registro histórico fue aportado por los miembros del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile, liderados por su Director, General en retiro, Don Ricardo Gutiérrez Alfaro. Asimismo el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea nos apoyó con información de su registro digital. En tanto que la revisión del contenido fue realizada por los profesionales de la Editorial de la Fuerza Aérea de Chile.

Finalmente agradecemos a nuestras familias, quienes nos apoyaron en este proyecto de forma incondicional.

**Carlos Graneris Carrera**

# Contenido

Agradecimientos .....	3
Presentación.....	5
Un nuevo desafío .....	8
Prólogo.....	9
<b>Historia del Grupo de Aviación No. 2</b> .....	11
Cuna de Pioneros.....	11
<b>La Aviación Naval: 1919 a 1930</b> .....	16
<b>Los Pioneros: 1930 a 1940</b> .....	34
Creación de la Fuerza Aérea Nacional .....	35
Creación del Grupo de Aviación N° 2 .....	35
La visión de un Pionero.....	36
Abriendo la Ruta Magallánica.....	38
<b>Vientos de Guerra: 1941 - 1950</b> .....	51
La Segunda Guerra Mundial .....	51
Catalinas y Kingfishers.....	51
El Comando Costanero.....	56
<b>Exploración Antártica: 1947 - 1950</b> .....	73
Primera Exploración Antártica.....	73
Segunda Exploración Antártica.....	75
Tercera Exploración Antártica.....	76
Cuarta Exploración Antártica.....	77
<b>Conexión Insular: 1951</b> .....	80
Isla por isla.....	80
El Ombligo del Mundo y el sueño de Parragué.....	80
Preparación del vuelo.....	83
El Manu-tara a Isla de Pascua.....	84
<b>Primeros en la Antártica: 1951 - 1960</b> .....	92
Viaje de ida y vuelta a la Antártica .....	94
Preparación del vuelo.....	95
Conexión Antártica .....	95
El reemplazo del Catalina.....	100
<b>Guerra Anti-Submarina: 1951 - 1979</b> .....	107
Rol Anti-Submarino .....	107
Soberanía Antártica .....	109
Ultimo vuelo del Grumman y la desactivación del Grupo No. 2.....	125
<b>Volando Alto: 1982 - 1992</b> .....	128
El Canberra a Chile .....	129
Traslado de los Canberra .....	130
Exploración Aeromárítima.....	132
Inteligencia Electrónica y el proyecto Itata.....	134
<b>Rumbo al Norte: 1993 - 2019</b> .....	164
Destinación a Antofagasta.....	164
Nuevo material de vuelo.....	167
Destinación a Iquique .....	167
Medalla al Valor.....	172
Primera mujer piloto del Grupo No. 2.....	175
Comandantes del Grupo de Aviación No. 2 .....	190
Nuestros Mártires .....	191
<b>Tripulaciones</b> .....	192
<b>Material Aéreo</b> .....	265
Avro 504-O Lynx.....	267
Dornier J Wal.....	270
Fairey III F.....	273
Arado Ar-95.....	276
Dornier Do E I.....	279
Junkers W34B “Bremen”.....	280
Vought Sikorsky Kingfisher .....	281
Consolidated PBY Catalina .....	284
North American T-6 Texan.....	287
Beechcraft C-45/D-18S Expeditor.....	290
Sikorsky S-55 .....	293
Grumman HU-16 Albatross .....	296
Bell 47D-1.....	299
Hiller UH-12E.....	300
Canberra PR.9.....	301
Beechcraft 99A Petrel.....	304
DHC-6 Twin Otter.....	309
Piper PA-28 Dakota.....	312
Aerospatiale SA-315B Lama .....	315
CASA C-212 Aviocar .....	318
Cessna O-2A Skymaster .....	321
Bell UH-1H Iroquois .....	324
Bell 412.....	327
Cirrus SR-22T .....	330
Hermes Q900A.....	332
<b>Créditos</b> .....	333
Autores .....	333
Colaboradores .....	333
Bibliografía.....	337



## Presentación

A nuestros estimados lectores, vayan estas palabras para contarles cómo nace esta idea de escribir un libro con la historia del Grupo de Aviación No. 2, fue durante el año 2014 y bajo el mando del Comandante de Grupo (A) Milton Zablah Ruz, y por intermedio de gestiones realizadas por personal integrante de la Unidad, se logró traer a Santiago en calidad de préstamos los álbumes de fotografías históricas del Grupo, fotografías que sin duda describían una línea de tiempo y graficaban la multiplicidad de actividades desarrolladas por la Unidad desde su reactivación en la Base Aérea Los Cerrillos a partir de octubre del año 1982, su traslado a la Base Aérea de Cerro Moreno y posterior asentamiento en la Base Aérea Los Cóncores.

El objetivo era disponer los álbumes para que el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea realizara el escaneo de todas las fotografías, para que quedara un registro digital, como un mudo testigo del paso del tiempo. Fue en esta ocasión, que aprovechando esta oportunidad de tener a nuestra disposición los álbumes de fotografías, se organizó una reunión de camaradería de pilotos y navegantes de Canberra, para ver y recordar tantas actividades realizadas y ver y recordar a camaradas con quienes habíamos compartido actividades profesionales y personales. Revisando las fotografías, sin duda que afloraron grandes recuerdos, mucha nostalgia y emociones de haber tenido la suerte de formar parte de este selecto grupo de profesionales.

Al término de la reunión y ya cuando quedaban los últimos asistentes, teniendo a la vista los álbumes de fotografías, nos propusimos tomar este testimonio gráfico y dejarlo en palabras en un libro que intentara plasmar la Historia del Grupo de Aviación No. 2.

Fue así como tomamos esta idea como un gran desafío, sabíamos que sin lugar a duda era una gran empresa, ¿Cómo consolidar en un libro las nueve décadas de vida y obra del Grupo de Aviación No. 2?

Establecimos en una hoja de cuaderno, una suerte de índice con los contenidos que se debían incorporar en el libro: origen en la Aviación Naval del Grupo, operaciones del periodo 1927 a 1978 en la Base Aérea de Quintero hasta su receso, su reactivación en la Base Aérea Los Cerrillos 1982 a 1992, su traslado y operación en la Base Aérea Cerro Moreno en Antofagasta y finalmente su operación en la Base Aérea Los Cóncores en Iquique.

Con este concepto preliminar nos pusimos en campaña y empezamos a recolectar información relacionada con las misiones realizadas por los cientos de hombres y mujeres que han ido dando cumplimiento a las múltiples actividades encomendadas al Gama 2, mucha de esa información la fuimos digitalizando con la ayuda del señor Omar Mellado y empezamos a dar forma a una suerte de maqueta, con la intención de poder presentar la idea a las autoridades de la Fuerza Aérea de Chile, pero la falta de tiempo fue la principal barrera, para poder avanzar en nuestro proyecto con la rapidez que hubiésemos deseado.

Transcurrieron los años y a principios del año 2019, reclutamos para nuestro equipo de edición, a Julio Arróspide Rivera, nuestro editor e ilustrador oficial, un profesional con vasta experiencia institucional y que en la actualidad está abocado a la investigación aeronáutica, creador del emprendimiento “Aviation Art & History” y co-autor de los libros “Del Vampire al Viper en la Fuerza Aérea de Chile” y “Mirages del Armée de l’Air en la Fuerza Aérea de Chile”.

Ahora más fortalecidos retomamos con mayor fuerza la investigación histórica desde la época de la apertura de las rutas australes, insulares y antárticas en alas de nuestros pioneros, hasta los modernos aviones no tripulados con que cuenta el Grupo.

Tuvimos largas jornadas de consulta en bibliotecas, archivos históricos, museos, nacionales e internacionales, recurrimos a los registros históricos de los periódicos de la época, principalmente de la casa editorial de la “Prensa Austral” y “El Magallanes” en Punta Arenas, periódicos que dieron una amplia cobertura a los grandes esfuerzos realizados por las tripulaciones de los botes voladores Dornier Wal, con Marín Manubens, Puga Monsalve, Leitao Moya, Barrientos Cofré, Youlton Boulet, Gatica Ibacache, Abel Kreft, Gómez Zuleta, Cortés Ayala, Cepeda Boado, Bonilla Covarrubias, Gaspar Zúñiga y tantos otros en su lucha por abrir los caminos del cielo hacia las rutas australes. Estos periódicos fueron relatando día a día el avance de estas aeronaves hacia la zona austral, todo gracias a la información radiotelegráfica de las estaciones instaladas en los apostaderos navales en la zona de los canales. Esos artículos de prensa describen claramente las inclemencias del tiempo que debían soportar los tripulantes: fuertes vientos huracanados, lluvias y ventiscas, que minuto a minuto ponían en peligro la misión. La prensa también destacaba lo que significaba para la población magallánica, la apertura de la ruta Puerto Montt – Punta Arenas.

La prensa hace un merecido reconocimiento a todas aquellas tripulaciones de los aviones anfibios Catalinas y Grumman, en la apertura de las rutas antárticas.

Otro tanto lo aporta la prensa serenense cuando cubre paso a paso el vuelo del Catalina 405 “Manutara” en enero de 1951 en su vuelo directo hacia Isla de Pascua y la prensa porteña hace lo propio para darle cobertura a la llegada de la tripulación del Frigate Bird II, el Catalina PB2B-2 proveniente de Australia y que arriba a la Bahía de Quintero en marzo del mismo año, habiendo hecho escala en Isla de Pascua.

Por su parte el Diario La Nación en diciembre del año 1955 hace una amplia cobertura periodística de la salida y posterior regreso del avión Catalina 406 “Skua”, al Aeropuerto Los Cerrillos, después de haber unido en vuelo directo la ciudad de Punta Arenas, con la Base Antártica Pedro Aguirre Cerda, amarizando en la Bahía Foster en Isla Decepción.

Se consultaron los libros de historia de la Fuerza Aérea de Chile, tanto el de Martínez Ugarte como el de Villalobos Chaparro, revisamos las colecciones de las revistas institucionales, sorprendiéndonos con los innumerables artículos publicados por Flores Álvarez, los que se constituyeron en los pilares fundamentales para ir aprendiendo y conociendo la gran herencia que nos legaron todos y cada uno de los pioneros del Grupo de Aviación No. 2. También se consultaron los siguientes libros “La Aviación Naval en Chile” de Carlos Tromben C., “Hidroaviones y Botes Voladores de la Aviación Aeronaval” de Erwin Cubillos, colaborador incondicional para nuestro trabajo, así también se consultó el libro “La Aviación en Magallanes” del historiador y escritor de temas históricos aeronáuticos, Alberto Fernández Donoso, quien también nos colaboró en forma muy entusiasta.

Mediante la consulta permanente de los Boletines Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, logramos efectuar un riguroso trabajo de verificación de datos, lo que nos permitió validar fechas de las destinaciones, nombramientos del personal y Comandantes del Grupo de Aviación No. 2, conocimos de la estructura y dependencia orgánica de la Unidad a través del tiempo. Contando siempre con el apoyo del personal del Archivo Histórico de la Institución.

De gran ayuda resultaron las visitas a los Blogs de algunos de los principales referentes de la investigación aeronáutica, como Danilo Villarroel Canga e Iván Siminic con sus monografías “El Grumman Albatross en la Fuerza Aérea de Chile” y “El Arado AR-95”, respectivamente.

La historia contemporánea la fuimos construyendo a través de los relatos y entrevistas personales a integrantes y ex integrantes del Grupo de Aviación No. 2, muchos de los cuales forman o formaron parte de la dotación de la Unidad, ya sea como pilotos, navegantes, operadores de radar, mecánicos tripulantes, especialistas y en algunos casos se entrevistó a familiares de quienes ya han partido al encuentro con los cóndores lejanos, obteniéndose mucho material fotográfico e historias inéditas.

Tuvimos la gran oportunidad de entrevistar al General Mario López Tobar un piloto icónico quien a sus casi noventa años, recuerda con muchos detalles las misiones de vuelo que le correspondió realizar, durante la década de los años 1950, a bordo de los aviones

Vought Sikorsky y Catalina con el propósito de realizar operaciones de exploración aeromárítima a lo largo del país.

Tuvimos la oportunidad de entrevistar a uno de los hijos del pionero del primer vuelo a Isla de Pascua, General en retiro, don Roberto Parragué Singer, al Sr. Roberto Parragué Opazo, quien nos relató pasajes muy importantes de la historia personal de su padre y nos apoyó con fotografías inéditas provenientes del patrimonio familiar.

Destacamos las entretenidas entrevistas realizadas a los Suboficiales Mayores José Moyano González y René Morales Bazaes, viejos mecánicos tripulantes catalineros, grumeros y helicopeteristas, quienes iban recordando con lujo de detalles su participación como miembros de las tripulaciones del Grupo, destacando las oportunidades que les correspondió ir a la Antártica y también las misiones de búsqueda y rescate en las que les correspondió participar a bordo del Sikorsky S-55C.

De especial importancia fue para los autores del libro, poder obtener relatos personales de las mujeres pilotos y tripulantes que han conformado tripulaciones de la Unidad, sus emociones, la relación de trabajo con sus pares, los cursos, las misiones y cargos que les ha correspondido realizar, sin haber podido observar ninguna diferencia con los roles con sus compañeros de trabajo.

El haber comprometido nuestro quehacer con esta iniciativa, que nació hace un poco más de cinco años, nos permitió recopilar información, comparar, investigar y validar datos, reconocer cómo se iban desarrollando las actividades de la Fuerza Aérea de Chile y de su mano las del Grupo de Aviación No. 2, orientadas por los intereses geopolíticos y geoestratégicos del Estado de Chile, intereses que estaban representados por los propios Presidentes de la República, quienes comprometieron su apoyo y participación al recorrer las rutas australes, antárticas e insulares, que habían sido abiertas por las tripulaciones pioneras del Grupo.

Las entrevistas a personas que conforman la historia viva, nos permitió conocer de primera fuente muchos pasajes realmente interesantes, importantes e inéditos, que nos fueron develando poco a poco cuán rica es la historia de una de las unidades más importantes de la Fuerza Aérea de Chile. En ese contexto, tuvimos el

privilegio de poder entrevistar en un par de ocasiones al General del Aire en retiro, don Patricio Ríos Ponce, quien nos recibió entusiastamente y nos colaboró con varias historias personales como piloto de Grumman y C-45/D-18S del Gamma 2. Asimismo nos facilitó varias fotografías únicas e inéditas de su archivo personal y redactó el Prefacio del libro, todo un honor para los autores, por su calidad de piloto de la que fuera su primera unidad de vuelo operativa y del máximo grado alcanzado, como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Es muy probable que inadvertidamente haya quedado más de algún hito histórico y algunos integrantes o ex integrantes del Gamma 2, que no quedaron incorporados en los relatos del libro. No obstante, nos tranquiliza pensar que la historia del Grupo de Aviación No. 2 no ha terminado y que seguramente habrá otros investigadores o entusiastas en el futuro, quienes podrán enmendar errores u omisiones y editar nuevas ediciones de este libro de historia.

Este libro documental lo ofrecemos a nuestros lectores como un testimonio gráfico y escrito de la historia del Grupo de Aviación No. 2 y un reconocimiento y agradecimiento a nuestros colaboradores y como un gran legado para las futuras generaciones de aviadores que compondrán las tripulaciones del legendario Grupo de Aviación No. 2.

**Carlos Graneris Carrera y Marcos Olguín Vásquez,**  
autores



## Un nuevo desafío

En marzo de 2019 recibí un llamado de un amigo y ex compañero de promoción para ayudarme en el proyecto del libro “Historia del Grupo de Aviación No. 2 de la Fuerza Aérea de Chile”, el SOM en retiro, don Marcos Olguín Vásquez. Me indicó en líneas generales de qué se trataba el proyecto y nos reunimos en el Museo Aeronáutico con otros de los gestores de esta idea, el Comandante en retiro don Carlos Graneris Carrera.

Previamente había esbozado una presentación, la cual discutimos y posteriormente fijamos objetivos y plazos. Sinceramente, si bien el proyecto estaba en la línea de mi trabajo como investigador aeronáutico, el tema de la aviación que no fuera de combate, no me acomodaba, no por un sesgo, si no que por el poco conocimiento que tenía al respecto, era como estar en “corral ajeno”. Finalmente, adopté la decisión correcta, algo que aprendí justamente en la unidad de combate que me formó, el Grupo de Aviación No. 7, “No hay imposibles y los objetivos se cumplen y a la primera”. Ciertamente, tomé la primera parte del eslogan y me comprometí a apoyar a estos entusiastas aviadores con la edición e ilustración del libro al que posteriormente le pusimos un nombre más ad-hoc, “Alas de Pioneros”, como una sugerencia para realzar la imagen del libro.

El trabajo fue arduo y a fines de junio logramos editar una maqueta física de 180 páginas, la cual presentamos al Alto Mando institucional para ver la posibilidad de procurar financiamiento para su impresión.

Durante mis primeros trabajos editoriales no había tenido esta oportunidad y me sentí muy conforme con la recepción e impresión que causó el libro. Éste pasó por las manos del Comité Editorial de la Fuerza Aérea

de Chile, recibiendo una serie de observaciones, más de forma que de fondo, lo cual dejó muy contento al equipo de trabajo por el logro obtenido.

Al término de la edición final de este libro, ya tiene 350 páginas, más de 700 fotografías y más de 100 ilustraciones de mi autoría. El esfuerzo ha sido importante, trabajando hasta altas horas de la noche, viajando decenas de kilómetros para entrevistar a un ex comandante o tripulante del Gamma 2, compilando información y restaurando viejas fotografías. El trabajo de edición ha sido muy desafiante para poder darle forma y continuidad al texto y contextualizarlo adecuadamente con las imágenes disponibles.

La ganancia ha sido muy gratificante para mi acervo cultural, conociendo de primera mano la importancia de esta prestigiosa unidad de vuelo en el desarrollo de nuestra aviación. Sólo la apertura de rutas de vuelo que hicieron un puñado de pioneros, me han dejado con un nudo en la garganta al conocer las condiciones en que se hicieron esos vuelos y el sacrificio que realizaron.

Mis palabras finales son para agradecer a los autores del libro, mis amigos Carlos y Marcos, a nuestros fieles y comprometidos colaboradores, ya sean personas o instituciones, sin los cuales este proyecto no se habría podido concretar y un sinnúmero de personas que hicieron un aporte, desde un comentario hasta una fotografía inédita. Muchas Gracias!

**Julio Arróspide Rivera**, editor e ilustrador.



## Prólogo

*«De los diversos instrumentos inventados por el hombre, el más asombroso es el libro; todos los demás son extensiones de su cuerpo... Sólo el libro es una extensión de la imaginación y la memoria».* Jorge Luis Borges.

Cuando comenzamos a leer un libro que está orientado a la historia, siempre tenemos la duda de su validez e importancia.

Debemos entender que las narraciones de historia nos permiten conocer parte del pasado, saber de dónde venimos. Esto ayuda a comprender nuestro origen, saber hacia dónde vamos y entender qué nos está pasando ahora. El presente es el resultado de nuestro pasado y conocerlo nos ayuda a no repetir errores anteriores.

Recordar que todo lo bueno y lo malo que sucedió forma nuestra cultura, nuestra forma de ser, nuestra idiosincrasia. Este pasado permanece presente, nos pertenece y debemos conocerlo.

Los que escriben este libro han usado diferentes fuentes escritas, como documentos, informes, libros. También fuentes orales, como las historias y relatos que se han transmitido de generación en generación, contándonos cómo era nuestra Unidad en otros tiempos y como los diferentes materiales de vuelo que se emplearon fueron formando nuestro espíritu.

El Grupo de Aviación No. 2, junto al Grupo de Aviación No. 1 son las unidades que tienen la historia completa de la Fuerza Aérea de Chile. Nacieron como Unidades antes de la unificación de los Servicios de Aviación del Ejército y la Armada para dar vida a la Fuerza Aérea Nacional. Su historia se funde con nuestros inicios como arma independiente.

Nuestro Grupo No. 2 tuvo su origen en la Armada y como veremos más adelante, su mayor responsabilidad ha estado siempre relacionada con misiones de exploración, reconocimiento y patrullaje. Desde esta constante en este tipo de operaciones, radica su mística y su fuerza como unidad.

Le cambiaron materiales de vuelo, le cambiaron su base de asentamiento, le ajustaron sus misiones específicas, pero sus integrantes a lo largo de más de 90 años, con un cariño, profesionalismo y respeto mutuo, se fueron transmitiendo unos a otros los valores especiales que los rigen y guían para lograr siempre cumplir con las misiones que se les asignan.

En sus inicios participaron activamente en las tareas de exploración y reconocimiento necesarias para abrir la ruta a Magallanes y los extensos territorios intermedios.

Luego siguieron muchas otras misiones de exploración para abrir nuevas rutas a zonas más aisladas, como la Isla Juan Fernández, la isla San Félix, la Isla de Pascua, la Antártica. De estas exploraciones se pasó al reconocimiento y establecimiento de lugares seguros para operar, llegando hoy día a ser operaciones casi de rutina, pero que tienen el sello de los hombres del Grupo No. 2, que se arriesgaron en su cumplimiento y afirmaron nuestra presencia y soberanía.

Más adelante y con el avance tecnológico, el Grupo entró en la Guerra Anti-submarina, un complemento muy técnico y avanzado del patrullaje, la exploración y el reconocimiento. Esto llevó al Grupo a ser la primera unidad entrenada y capacitada para realizar regularmente Operaciones Conjuntas (Con la Armada Nacional) y también Operaciones Combinadas con países como Estados Unidos, Perú y Argentina.

Luego llegaron la exploración y reconocimiento estratégico por medio de la fotografía y el espectro electrónico (Radio eléctrico), agregando finalmente la gran capacidad que otorgan en este campo el uso de los aviones piloteados remotamente UAV.

Pero no debemos olvidar una misión que por nombrarla al final, no es menos importante. Desde sus inicios el Grupo No. 2 y usando las capacidades de los diferentes materiales de vuelo empleados en sus tareas primarias, ha realizado Misiones de Búsqueda y Salvamento, que están presentes en su hermosa historia y donde con orgullo presenta valiosos reconocimientos pictóricos y Medallas al Valor prendidas en su estandarte de Combate.

Con orgullo podemos mostrar además, que las misiones del Grupo No. 2 siempre han entregando resultados valiosos para el ámbito político-estratégico. La exploración, el reconocimiento tanto aeromarítimo, como fotográfico y electrónico en sus distintas épocas entregan las informaciones necesarias para obtener la esencial inteligencia que se requiere para la toma de decisiones.

No debemos dejar a un lado, aspectos que siempre tendemos a olvidar, pero que juegan un papel importante en los resultados que el personal del Grupo No. 2 ha logrado y logra en sus tareas diarias.

Fue la primera unidad que opero un avión con radar de búsqueda. Luego aumentó sus capacidades y operó aviones con radares con mas de 150 millas de alcance. Fue la primera unidad en operar equipos con Contra Medidas Electrónicas (ECM), como también los primeros en volar con equipos de navegación autónomos (Doppler) y equipos de identificación (IFF/SIF). Más tarde operaron aviones a los cuales se les implementó geniales equipos de desarrollo nacional para la Exploración y Reconocimiento Electrónico. Fueron los primeros en volar a alturas desconocidas y conseguir información relevante para el desarrollo de Inteligencia. Ahora están operando, los vehículos operados remotamente (UAV). Los integrantes del Grupo N 2 están hoy como en el pasado disponibles para operar cualquier tecnología que se les asigne y lograr de ella los mejores resultados.

Con estas cortas líneas, los invito a que disfruten de “Alas de Pioneros, la Historia del Grupo de Aviación No. 2 de la Fuerza Aérea de Chile”, donde encontrarán

a los hombres que utilizando la tecnología disponible del momento, lograron hazañas que perdurarán para siempre y cómo ese cariño humano que se ha transmitido de generación en generación, sin duda nos asegura y muestra que el futuro del Grupo No. 2 tiene abiertas las ventanas para su continuo engrandecimiento.

**Patricio Ríos Ponce**, ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, piloto de Grumman.

# Historia del Grupo de Aviación No. 2



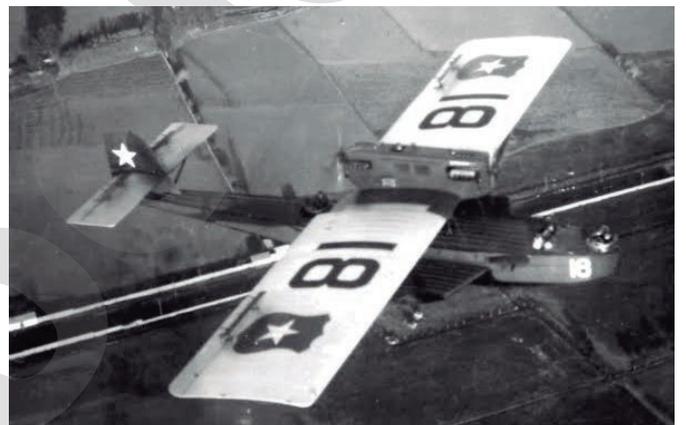
## Cuna de Pioneros

“Alas de Pioneros, la historia del Grupo de Aviación No. 2 de la Fuerza Aérea de Chile” no es sólo una recopilación de fechas, anécdotas e imágenes, es mucho más que eso. A través de 92 años, esta unidad que tuvo sus inicios como servicio aeronaval, le ha brindado al país conquistas aeronáuticas inigualables y en donde el advenimiento de la técnica del vuelo fueron su herramienta para poder lograr esos objetivos.

Cada hito logrado por el Grupo de Aviación No. 2 a través del tiempo tiene que ser mirado desde un punto de vista geopolítico y por ende con un objetivo geoestratégico, no como una misión más.

Así, la conquista de la ruta Magallánica en los años 1930 con los Dornier Wal del Grupo No. 2, afianzó la conectividad y fundó las bases para crear la primera ruta aérea de explotación comercial con esa zona Austral de Chile y proyectó al país en sus derechos y objetivos geopolíticos, especialmente a la Antártica. Esa visión permitió realizar el primer vuelo de exploración a la Antártica de un avión Vought Sikorsky del Grupo No. 2 en 1947 y en sucesivos vuelos en los años siguientes, pudiendo marcar presencia y realizar los primeros relevos antárticos a través de un medio aéreo. No era sólo la capacidad técnica de esos aviones y el temple de sus tripulaciones para operar en condiciones tan adversas, si no que era el convencimiento de esas tripulaciones y sus mandos, de la importancia de lo que estaban haciendo por el país.

En los años 1940, el Grupo de Aviación No. 2 tuvo que cumplir con el primer rol estratégico de vigilancia aeronaval dentro del contexto de la Segunda Guerra



El Dornier Wal No. 18 del Grupo de Aviación No. 2, en vuelo durante uno de los raids a Magallanes. Fuente: Museo Aeronáutico.

Mundial y que fue producto de la misión encomendada por el país para poder velar por la seguridad de la navegación marítima en nuestra área de jurisdicción, protegiendo a las embarcaciones que enviaban materias primas a los países Aliados. Si bien este hito no es visto con la relevancia que merece, sin embargo es importante destacar su importancia para nuestro país por el apoyo prestado al esfuerzo de la guerra y los mártires del Grupo No. 2 que cayeron cumpliendo esa misión.



El Kingfisher No. 308 despegando desde la bahía de Quintero durante su asignación al Comando Costanero. Fuente: Museo Aeronáutico.

A mediados de la década de los años 1940 había una inquietud de las tripulaciones del Grupo No. 2 para establecer conexión con nuestro territorio insular, idea que no era emanada por el gobierno ni por el alto mando, por los riesgos que implicaba. De esta manera, se realizaron los primeros vuelos a las Islas Félix y San Ambrosio por los aviones Catalina del Grupo No. 2 y luego a la Isla Juan Fernández. Pero el objetivo primerísimo era poder conectar Isla de Pascua. La visión en este caso tampoco era del Estado ni del alto mando, si no de un oficial del Grupo No. 2 que tuvo el sueño de poder viajar a Rapa Nui de ida y vuelta en un Catalina y sentar las bases para la creación de una ruta comercial que fuera explotada por la Línea Aérea Nacional, incluso su visión iba más lejos, que Chile se pudiera conectar con Oceanía. En lo que hoy se conoce como lobby, el Capitán Roberto Parragué Singer logró llamar la atención de mandos y políticos para autorizar el primer vuelo a la Isla de Pascua, el que se concretó en 1951 en el famoso Catalina bautizado “Manu-tara”. El resultado no fue solo un beneficio político para el gobierno imperante, si no que se dio una prueba fehaciente de poder sacar del aislamiento a la población de Rapa Nui y lograr que su gente lograra identificarse con Chile. Aunque el “Manu-tara” se accidentó en un intento por volver desde Pascua al continente, tendría su revancha años más tarde.

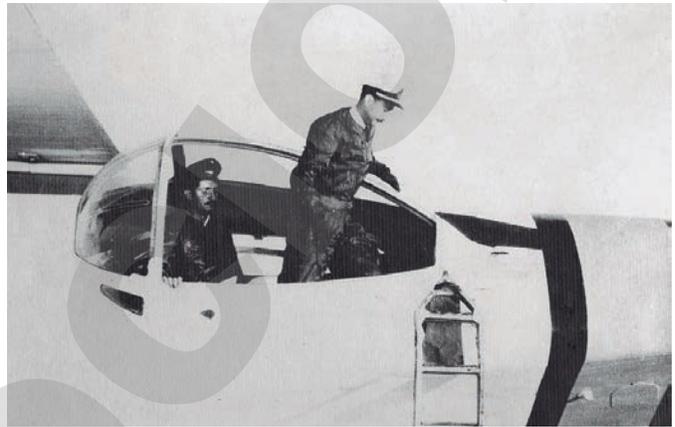


El Catalina No. 401 del Grupo de Aviación No. 2 realizó el primer vuelo a isla Robinson Crusoe el 24 de julio de 1945. Fuente: Museo Aeronáutico.



El Catalina No. 405 “Manu-tara” es visitado por isleños de Rapa-Nui, después de su vuelo desde el continente en enero de 1951, pilotado por el Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer. Fuente: Museo Aeronáutico.

En esa misma década otro oficial del Grupo No. 2 logra realizar un vuelo de ida y vuelta a Isla Decepción en territorio antártico, validando el trabajo previo hecho por Parodi en 1947. El Comandante Humberto Tenorio Iturra se inscribiría como el pionero que logró establecer la conexión con las bases antárticas y poder validar la capacidad de realizar vuelos logísticos y de ayuda humanitaria, lo que puso a Chile como líder a nivel internacional y de paso marcar presencia en el continente blanco de forma más directa.



El Comandante Humberto Tenorio Iturra al regreso de su viaje de ida y vuelta a la Antártica. Fuente: Museo Aeronáutico.

En la década de los años 1950, aparte de las hazañas de Parragué y Tenorio, el Grupo de Aviación No. 2 aborda una nueva misión con la llegada de los primeros anfios Grumman Albatross. Estos aviones aparte de las capacidades para misiones de búsqueda y rescate (SAR) también tenían la capacidad de combate anti-submarino, lo que implicó que nuevamente las tripulaciones del Grupo No. 2 fueran entrenadas en este tipo de operaciones como lo fue en el Comando Costanero. Las tripulaciones del Gamma 2 y sus equipos de apoyo asimilaron el entrenamiento y la prueba de fuego fue con la propia Armada de los Estados Unidos, que en los ejercicios UNITAS a partir del año 1964, dieron muestras de su capacidad profesional, logrando impresionar a la primera potencia naval del mundo. Nuevamente el Grupo de Aviación No. 2 cumplía con un objetivo geopolítico a cabalidad.

Un año antes los Grumman No. 569, 570 y 571 realizarían el relevo de la dotación antártica de la Base Pedro Aguirre Cerda de la Fuerza Aérea de Chile en Isla Decepción, el 18 de diciembre de 1963. La misión fue liderada por el Comandante del Ala No. 2, Coronel Edilio del Campo. Nuevamente el Grupo de Aviación No. 2 daba cuenta de la capacidad de sus tripulaciones para mantener la presencia antártica.



Avión Grumman del Grupo de Aviación No. 2, participando en la operación UNITAS de 1964, desplegando su MAD. Vía Sergio Contardo Flores.



Aviones Grumman del Grupo de Aviación No. 2 en la Base Pedro Aguirre Cerda en territorio antártico, realizando el relevo de 1967. Fuente: Grupo No. 2.

Después de más de 50 años de vida el Grupo de Aviación No. 2 entra en su primer receso en 1979, después de operar esa misma cantidad de años en la Base Aérea de Quintero, la cual fue desactivada y su personal destinado a distintas unidades de la institución. Los nombres de los pioneros y sus logros permanecieron en la memoria colectiva de los ex-integrantes del Grupo No. 2, así como el recuerdo de aquellos que cayeron en el cumplimiento del deber y con el sueño de contribuir con el engrandecimiento de su institución y de su país. No pasarían más de 3 años y el Grupo No. 2 volvería a desplegar sus alas.

Con la desactivación del Grupo No. 2, la Fuerza Aérea perdió la capacidad de exploración aeromárítima y la Armada, como en ocasiones anteriores, no contaba con la capacidad y recursos para poder vigilar todo el litoral. La Fuerza Aérea de Chile desde mediados de los años 1970 estaba pasando por serios problemas de aprovisionamiento de repuestos para sus flotas de aviones por efectos de los bloqueos establecidos por sus principales países proveedores de armamento y ante esta situación sólo la inventiva y las ganas de

poder revertir esta situación, logró que la flota de aviones Beechcraft 99A (Petrel) fueran convertidos en aviones de exploración aeromárítima y de inteligencia electrónica. Sumado a esta nueva capacidad de la Fuerza Aérea, llegan los primeros aviones de reconocimiento estratégico al país. El mando entonces decide reactivar el Grupo de Aviación No. 2 en 1982 en la Base Aérea Los Cerrillos con material Canberra PR.9 y Petrel con una nueva misión estratégica.



Formación del nuevo material de vuelo del Grupo de Aviación No. 2, el Canberra PR.9 y los Beechcraft 99A Petrel Alpha y Beta. Fuente: Grupo No. 2.

Las antiguas tripulaciones de Grumman pidieron ser destinados nuevamente al Gamma 2, para revivir el espíritu y mística de antaño. Tuvieron que adaptarse a aviones más pequeños y operar nuevos equipos, pero vivían nuevamente el espíritu de cohesión y de trabajo en equipo de las tripulaciones del 2. Los aviones de exploración cumplían en parte lo que se hacía con los Grumman y una nueva misión realizaban los aviones de inteligencia electrónica, pudiendo recolectar e identificar todas las señales que sus equipos “Made in Chile” les permitían. Estos últimos apoyaban las operaciones de los Canberras para hacer su reconocimiento estratégico, que no sólo beneficiaba a la inteligencia de la Fuerza Aérea, si no que también apoyaba a otras instituciones armadas de la Defensa. Con estas herramientas el Grupo No. 2 cumplió una misión que permitió a Chile poder contar con una ventaja estratégica ante sus vecinos y que se transformó en factor disuasivo ante cualquier eventual amenaza.

Esta época del Grupo No. 2 no tuvo héroes ni mártires y sus tripulaciones vivieron en el absoluto anonimato, realizando misiones en su mayoría de carácter real, cuyos detalles deben mantener el correspondiente sigilo. Sin embargo, esto no impidió a sus tripulaciones y personal de apoyo realizar las operaciones en forma profesional y con una mística que no se ha apagado hasta el día de hoy.



Formación de aviones de reconocimiento estratégico Canberra PR.9 del Grupo de Aviación No. 2, alrededor de 1984. Fuente: Grupo No. 2.



Condecoración del Subteniente Diego Arriagada Muñoz, quien junto al Cabo 1° Claudio Arriagada Solar recibieron la Medalla al Valor. Vía Diego Arriagada M.



Material de vuelo del Grupo de Aviación No. 2 en la Base Aérea los Cóndores en 2006. Beechcraft 99A Petrel A, UH-1H y Casa-212-200. Fuente: Grupo No. 2.



Avión de inteligencia electrónica Beechcraft 99A Petrel Beta No. 301 del Grupo de Aviación, durante una formación. Fuente: Grupo No. 2.

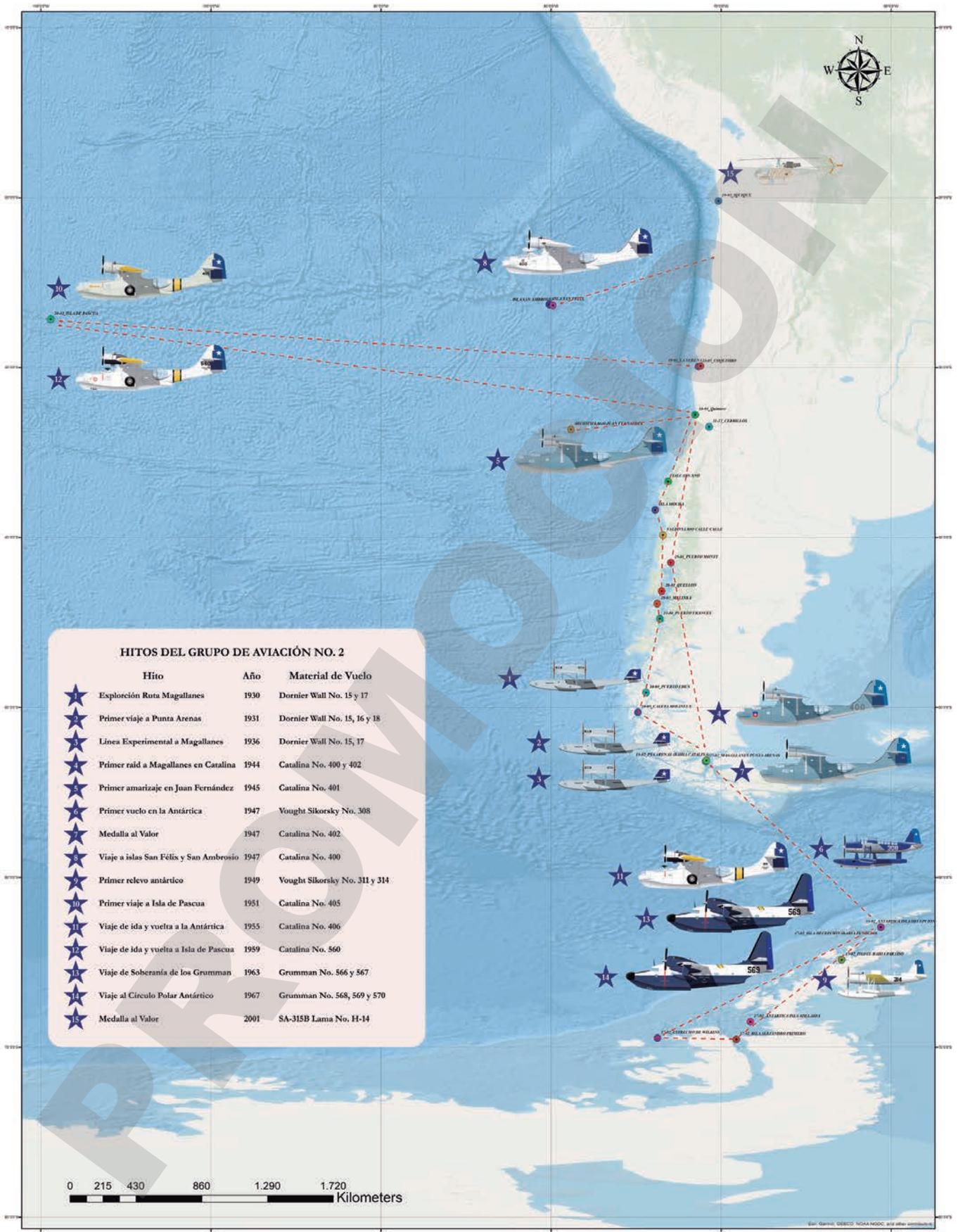
En enero de 1993 el Grupo No. 2 es destinado a Antofagasta, operando los Petrel y el último Canberra en vuelo. Después de 2 años es destinado a la Base Aérea Los Cóndores, en donde opera actualmente. Los Petrel fueron retirados del servicio en 2010 y la misión de exploración aeromárítima fue suspendida hasta el arribo de los RPA. Desde su destinación a Antofagasta el Grupo ha operado aviones de enlace, de transporte y helicópteros, cambiando su misión de antaño. Ahora la ayuda a la comunidad es parte de la nueva misión y su acción fue recompensada con una Medalla al Valor en su estandarte de combate en 2001, por la decidida acción de una tripulación de helicóptero que salvó la vida de un connacional.

Los hombres y mujeres del Grupo de Aviación No. 2 operan hoy helicópteros Bell 412, aviones Casa 212, Cirrus y los sofisticados RPA Hermes Q900A, los cuales pueden realizar distintas tareas de vigilancia, inteligencia electrónica y adquisición de blancos, pilotados por un operador a cientos de kilómetros de distancia, sin poner en riesgo a tripulaciones y con una precisión que da la ventaja tecnológica de hoy en día.



RPA Hermes Q900A No. 603 del Grupo de Aviación No. 2 en su presentación al Ministro de Defensa Alberto Espina, el 04 de enero de 2019 en la Base Aérea de Quintero. Este UAV fue trasladado a la zona central para apoyar las labores de monitoreo de incendios que afectaron a la región de Valparaíso. Fuente: Fuerza Aérea de Chile.

Estos aviadores son el legado de los pioneros como Parodi, Parragué, Tenorio y de cada una de las tripulaciones que dieron todo, incluso sus vidas por dar gloria al Grupo de Aviación No. 2 y a nuestra Fuerza Aérea de Chile.



Infograma con los desplazamientos de los diferentes vuelos del Grupo de Aviación desde 1930. El mapeo fue elaborado de acuerdo a las coordenadas de dichos desplazamientos por el Suboficial Juan Muga Vandelli y el Sargento 2° Jorge Sánchez Flores del Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile. Ilustración de Julio Arróspide R.

# El Grupo de Aviación N° 2 En Una Perspectiva Estratégica Y Geopolítica



Chile ha estado en paz hace 140 años y sus Fuerzas Armadas no han intervenido en conflictos internacionales desde 1884. En consecuencia, la Fuerza Aérea no ha tomado parte en acciones militares en defensa de la soberanía, la independencia política o la integridad de su territorio.

Con todo, desde sus inicios, la aviación militar ha contribuido a la defensa del país. Ya en 1920, durante la movilización de ese año, la Primera Compañía de Aviación, asentada temporalmente en el Aeródromo del Buitre, apoyó a las fuerzas desplegadas en Tacna y Arica, incrementando sus capacidades durante toda la emergencia y afianzando la posición estratégica de Chile. Luego, a partir de 1930 la Fuerza Aérea de Chile, primero como la Fuerza Aérea Nacional y, desde 1938, con su actual denominación, ha sido uno de los elementos fundamentales de la ecuación estratégica del país.

En esta lógica, a lo largo de su historia, todas las unidades de la Fuerza Aérea han efectuado una contribución relevante a la defensa de la soberanía de Chile, fundamentalmente a través de la disuasión, a su turno resultado del desarrollo progresivo de sus capacidades, de su permanente alistamiento y, en épocas más recientes, con su participación en operaciones de paz y ejercicios de cooperación internacional. Todo esto ha fortalecido la posición internacional del país y ha incrementado su estatura estratégica.

Dentro de las unidades de la Fuerza Aérea que han tenido una responsabilidad más significativa en cuestiones relevantes para la seguridad del país, se cuenta el Grupo de Aviación No. 2. Esto se manifestó, fundamentalmente, en dos episodios singulares: la

Segunda Guerra Mundial y la exploración antártica. Aunque no implicaron acciones bélicas propiamente tales, sí representaron momentos cruciales para la seguridad externa de la República en tiempos de tensión e incertidumbre internacional que pudieron haber tenido consecuencias complejas para Chile y su posterior devenir internacional.

## Chile y la Segunda Guerra Mundial

Iniciada la guerra, el 3 de septiembre de 1939 – fecha del inicio de hostilidades por parte de Gran Bretaña y Francia, haciendo honor a sus garantías de seguridad a Polonia - Chile optó por la neutralidad. El día 8 de septiembre, por el Decreto Supremo No. 1.547 del Ministerio de Relaciones Exteriores, se adoptó oficialmente tal condición, que fue comunicada a todas las naciones partiendo, naturalmente, por las beligerantes. Esta fue una decisión sensata y siguió la práctica iniciada en 1914, al comienzo de la Gran Guerra. Pero esta vez el asunto fue más complejo. Por lo pronto, el país estaba en una condición de gran debilidad militar. Largos años de precaria situación económica, de subinversión de defensa y de desinterés de la clase política, habían dejado a las Fuerzas Armadas con capacidades muy disminuidas. De ninguna manera el país estaba preparado para hacer frente a las necesidades militares derivadas del conflicto.

Por otra parte, cabe hacer notar que, al principio, la diplomacia chilena no advirtió claramente este carácter ideológico y tendió a ver el conflicto como una disputa de poder clásica entre grandes potencias y no como una confrontación entre sistemas políticos incompatibles – la democracia liberal y el totalitarismo.

De ahí sus esfuerzos por mantener una neutralidad efectiva y creíble.

El comenzar la guerra, Chile confiaba en el Sistema de Seguridad Hemisférico. Éste se había desarrollado progresivamente desde la Conferencia de Consolidación de la Paz que tuvo lugar en Buenos Aires en 1936 y se consolidó en la Primera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores que tuvo lugar en Panamá a partir del 23 septiembre de ese mismo año. Allí se estableció una Zona de Seguridad Marítima alrededor de todo el continente, con la excepción de Canadá, donde no se permitiría a los beligerantes acciones de guerra y que debía ser patrullada por fuerzas navales y aéreas de los países americanos. La fragilidad de tales iniciativas, sin embargo, quedó demostrada durante la Batalla del Río de la Plata en diciembre de 1939, que se combatió dentro de la referida Zona y, en sus etapas finales, en aguas territoriales del Uruguay.

Aunque Chile se aferró cuanto pudo a la neutralidad, progresivamente su actitud fue cambiando hacia, al menos, una no beligerancia benévola para los Aliados. En enero de 1943 – luego de un intenso y ruidoso debate político - el país rompió relaciones diplomáticas con las potencias del Eje: Alemania, Italia y Japón. Tal decisión puso Chile firmemente en el bando aliado. Al mismo tiempo, hizo al país elegible para recibir equipos militares estadounidenses, bajo los términos de la Ley de Préstamos y Arriendos de Estados Unidos, promulgada en 1940.

En consecuencia, desde mediados de 1943, el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea comenzaron a recibir pequeñas partidas de armamentos. Washington entregó lo que en su concepto necesitaba Chile para su aporte al esfuerzo de guerra de los Aliados, por lo demás bastante menor dado que el país no era beligerante. Aunque las cantidades fueron menores, en algunos casos casi diríase que simbólicas, los armamentos transferidos permitieron iniciar una muy necesaria y postergada modernización de las Fuerzas Armadas.

En esta dinámica, la más favorecida fue la Fuerza Aérea. En 1943, comenzó a recibir aviones *Consolidated PBY-5 Catalinas* de patrulla marítima de largo alcance y *Vought OS2U-3 Kingfisher* para patrullaje costero además de gran cantidad de aviones de instrucción básica y avanzada. Con estas nuevas capacidades, la Fuerza Aérea activó el *Comando Costanero* (Denominación

posiblemente inspirada en *Costal Command* de la RAF) que patrullaba las líneas de comunicación marítima paralelas a la costa y cooperaba con la Armada y con la *South Eastern Pacific Task Force* de la Armada de Estados Unidos, desplegada en el cuadrante sudoriental del Pacífico.

A la postre, en el plano diplomático, la ruptura de relaciones diplomáticas con los países del Eje no fue suficiente. Para poder ingresar a las Naciones Unidas, Chile declaró el estado de beligerancia con Japón el 14 de febrero de 1945 y como se estimase que tal decisión no era bastante, le declaró la guerra el 13 de abril.

Por cuanto Chile no participó en la guerra (Excepto el breve periodo de beligerancia y conflicto armado con Japón, meramente nominal), las Fuerzas Armadas no tomaron parte en ninguna acción militar propiamente tal durante la Segunda Guerra Mundial. No obstante, sí efectuaron misiones de importancia estratégica para el país. Entre estas se contó el afianzamiento de su neutralidad en el Estrecho de Magallanes y muy especialmente, las operaciones de protección de las líneas de comunicación marítima. En definitiva y pese a informes de presuntos avistamientos de submarinos – presumiblemente japoneses – no hubo evidencias de incursiones navales del Eje en aguas chilenas en ningún periodo durante las hostilidades.

Así, a la Fuerza Aérea y especialmente al Grupo de Aviación No. 2, le correspondió un cometido de alta relevancia a los intereses estratégicos de Chile en momentos de crisis mundial y de gran riesgo potencial para la seguridad de la República.

## Hacia la Antártica

A fines de los años 1940, la Antártica se había transformado en una fuente potencial de conflicto internacional. Diversos países reclamaban soberanía sobre los parajes polares y no existía un estatuto jurídico que pudiese acomodar y regular dichas demandas.

Chile tenía títulos y presencia antártica de antaño, de hecho heredados del periodo colonial, y reforzados con actividades balleneras constantes durante el siglo XX. En esta lógica, Santiago precisó sus derechos antárticos por medio del Decreto Supremo No. 1717 de 6 de noviembre de 1940. Pero los intereses y reclamos de soberanía chilenos se superponían con los de Gran Bretaña y Argentina. En consecuencia,

era fundamental para los intereses chilenos desarrollar una presencia efectiva en zona. Ésta comenzó en 1947, con la primera expedición antártica que fundó la Base Soberanía (Hoy Capitán Prat) y continuó al año siguiente, fundándose más bases. Cabe consignar que en este periodo, el propio Presidente de la República viajó a la Antártica con su familia y una numerosa comitiva, como una forma de afianzar los derechos de Chile en el Continente Helado y reforzar su presencia soberana.

Por razones técnicas fáciles de comprender, el esfuerzo inicial de Chile recayó en la Armada. Pero la Fuerza Aérea estuvo presente desde el comienzo; ya en la primera expedición participó un *OS2U-3 Kingfisher*, cuyo aporte fue especialmente valioso en las labores científicas y de soberanía entonces realizadas.

A partir de ese momento, el concurso de la Fuerza Aérea a la presencia soberana de Chile en la Antártica fue creciente. La adquisición y operación de aeronaves de mayores capacidades permitieron a la Institución una mayor actividad en las zonas polares, aunque normalmente en concurso con la Armada. En 1951 se instaló la primera base aérea en la Antártica y en 1969 la actual Base Frei.

Las disputas sobre la soberanía antártica se canalizaron a partir de 1959, por el denominado Sistema del Tratado Antártico que comprende el Tratado Antártico propiamente tal, más diversas convenciones destinadas a regular aspectos medioambientales y de conservación de recursos vivos en la zona. Si bien es cierto, el Tratado Antártico subsumió las reclamaciones soberanas, no impide la realización de actos de soberanía en la zona - aunque estos resulten inoponibles a los demás Estados integrantes del Sistema. De ahí que la presencia chilena y los permanentes actos de soberanía de Chile han sido y siguen siendo fundamentales a los intereses del país.

Durante todo este largo periodo, la presencia de la Fuerza Aérea en la Antártica fue responsabilidad primariamente del Grupo de Aviación No. 2. Solo con la inauguración del aeródromo Teniente Marsh, en 1980, esta pasó a otras unidades de la Institución.

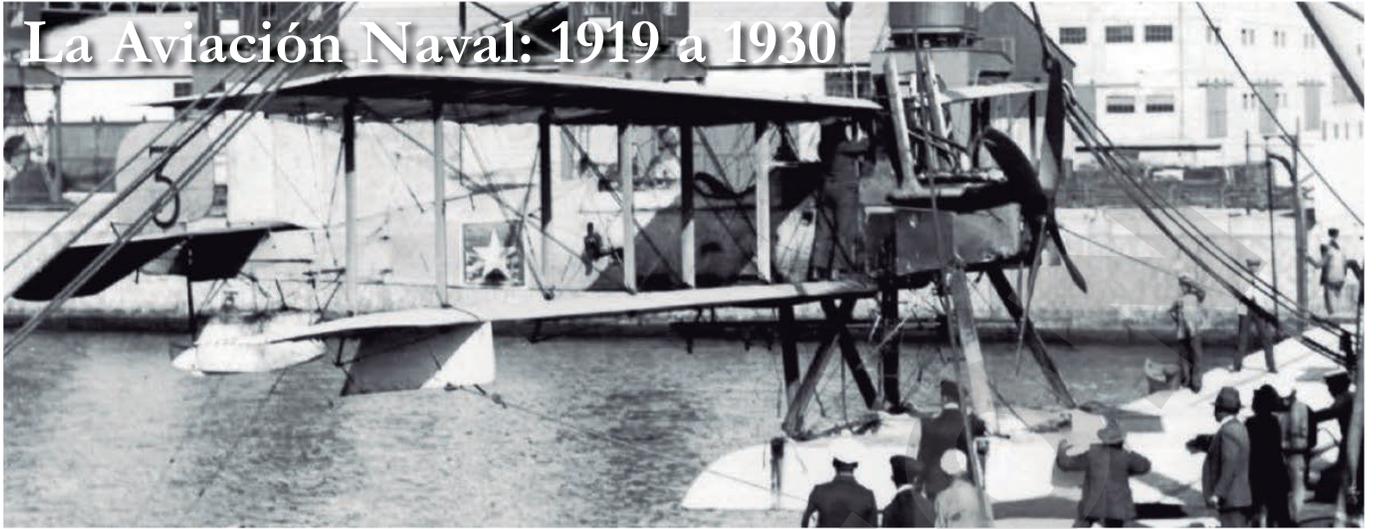
De esta manera correspondió al Grupo 2 contribuir directamente al afianzamiento de la presencia soberana de Chile en la Antártica por más de 30 años. Esto incluyó periodos de tensión y de confrontación internacional en los cuales fue fundamental para Chile

contar con medios adecuados para evidenciar su compromiso y voluntad política en torno al continente helado. Y esto el Grupo de Aviación No. 2 lo realizó en las mejores tradiciones de la Fuerza Aérea de Chile, con profesionalismo, dedicación y sacrificio.

En síntesis y en una óptica estratégica y geopolítica, al Grupo de Aviación No. 2 le han correspondido tareas directamente relacionadas con la protección y afianzamiento de los intereses de seguridad de la República en situaciones de tensión, con medios a veces precarios y en entornos políticos no siempre favorables. En estos lances, la Institución entera se ha visto reflejada en esta unidad y por su intermedio, en el aporte de la Fuerza Aérea a la estatura estratégica de Chile.

**Miguel Navarro Meza**, Abogado, cientista político.

# La Aviación Naval: 1919 a 1930



## La Aviación Aeronaval

El origen del Grupo de Aviación No. 2 está estrechamente ligado al Servicio Aeronaval, el cual se creó a partir de las compensaciones que hizo Inglaterra a nuestro país una vez terminada la Gran Guerra o Primera Guerra Mundial.

La Armada de Chile había planificado en el año 1910, como parte del programa del Centenario de la independencia de Chile, renovar y fortalecer la Escuadra Nacional. Para ese propósito se dictó una Ley para procurar fondos para la adquisición de dos acorazados y seis destructores en Inglaterra. Sin embargo, los astilleros ingleses requisaron las naves por encontrarse en guerra y solamente entregaron dos destructores.

## Los primeros aviadores navales

En medio del conflicto mundial la Armada había enviado a preparar sus primeros pilotos navales a la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque, siendo parte de la promoción de 1916. Los Oficiales y Gente de Mar fueron los siguientes:

- Teniente 2° Pedro Luco Christie
- Guardiamarina Enrique de la Maza Riquelme
- Ingeniero 3° Francisco Cruz Anguita
- Contador 3° Juan Constanzo
- Contador 3° Carlos Yáñez Cerda
- Maquinista 2° Abraham Villalobos
- Torpedista 2° Luis Farías
- Sargento 2° Juan Urrutia

## Primer mártir de la Aviación Naval

Una vez terminado el curso, los pilotos debían rendir un examen para obtener su título de Pilotos Aviadores. Era el día 18 de octubre de 1916, una mañana fría y con mucha neblina, algo habitual en El Bosque. Muy temprano comenzaron a realizarse los primeros vuelos de examen, que consistían básicamente en realizar una serie de cinco 8 reglamentarios. Le correspondió el turno al Teniente Luco en un avión Sánchez Besa de 80 HP, en el cual había volado otro piloto en forma exitosa y nada hacía presagiar lo que vendría. El avión comenzó el lento despegue y pronto ya había traspasado los límites de la cancha de vuelo y sobrevolando un potrero aldeaño trató de sortear dos eucaliptos, impactando el ala derecha en uno de ellos, lo que provocó que el avión se invirtiera y se precipitara al suelo. Eran las 09:12 de la mañana y el cuerpo del moribundo oficial fue rescatado, falleciendo media hora más tarde.

## Los primeros aviones de la Aviación Naval

Una vez terminado el conflicto, Inglaterra procedió a entregar las naves retenidas y el Ministro Plenipotenciario de Chile en Londres Don Agustín Edwards Mc Clure, logró negociar una compensación que se tradujo en la entrega de material de guerra, repuestos y 50 aeronaves, todas de origen inglés.

La llegada de este material de vuelo fue, sin duda, un importante paso cuantitativo y cualitativo para la aeronáutica nacional. En conocimiento de que parte del material de vuelo sería asignado a la Armada, su Alto Mando comenzó a evaluar cuál sería el lugar más adecuado para que operaran los aviones.

## Detalle de la Flota de la Aviación Naval de 1919 a 1930

#	Modelo	No. Orden	c/n	Inicio Servicio Naval	Término Servicio Naval	Detalle Servicio
1	Sopwith Baby	N-2103	N-2103	1919	1920	Primer vuelo de un hidroavión en Chile el 03-07-1919. Accidentado el 24-08-1920.
2		N-2104	N-2104	1919	1921	Accidentado el 03-03-1921.
3	Avro 504K	1		1919	1922	Accidentado en Quintero el 21-03-1922.
4		2		1919	1923	Accidentado en Las Torpederas el 12-11-1923.
5		1	J-746	1921	1926	Accidentado en Las Torpederas el 19-05-1926.
6		2	J-751	1921		
7		3		1924	1926	Accidentado en Valparaíso el 25-05-1926.
8	Short 184	1		1921	1925	Retirado del servicio en 1925.
9		2		1921	1925	Retirado del servicio en 1925.
10		3		1921	1925	Retirado del servicio en 1925.
11		4		1921	1925	Retirado del servicio en 1925.
12		5		1921	1925	Retirado del servicio en 1925.
13		6	N9128	1921	1925	Accidentado en Valparaíso el 18-12-1925.
14	Felixtowe F2A	20	N4567	1921	1928	“Guardiamarina Zañartu”. Retirado del servicio el 15-02-1928 (Ultimo vuelo).
15	Supermarine Channel Mk.II	8		1922	1924	Accidentado en Quintero el 17-01-1924.
16		9		1922	1926	Retirado del servicio en 1926.
17	Junkers W.34	27		1925	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado 25-05-1932.
18	Dornier Do-EI	21	59	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio el 10-10-1936.
19	Dornier J Wal	10	52	1926	1930	Accidentado en 1929 y pasa a la FAN el 30-06-1930, como fuente de repuestos.
20		11	53	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio el 10-10-1936.
21		12	54	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio el 10-10-1936.
22		14	55	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio el 10-10-1936.
23		15	86	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio en 1943.
24		16	87	1926	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio en 1943.
25		17	88	1928	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio en 1943.
26		18	89	1928	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Retirado del servicio en 1943.
27	Avro 504O Lynx	15-75		1927		
28		16-76		1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.
29		17-77		1927		
30		18-78		1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado, fuera de servicio el 10-08-1931.
31		19-79		1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.
32		20-80		1927		
33		21-81		1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio el 21-11-1933.
34		82	355	1929	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio el 11-11-1930.
35		83	356	1929	1930	Fuera de servicio el 21-05-1930.
36		84	357	1929	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio en 1942.
37		85	358	1929	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado el 20-11-1930.
38	86	359	1929	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado, fuera de servicio el 10-01-1931.	
39	87	360	1929		Accidentado.	
40	Fairey IIIIF Mk.I	23	F976	1927	1929	Accidentado en Quintero el 03-10-1929.
41		24	F977	1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.
42		25	F978	1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.
43		26	F979	1927	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.
44	Fairey IIIIF Mk.III	27	F1514	1929	1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930.



El Dornier J Wal No. 12 de la Aviación Naval, usando los motores originales, Rolls Royce Eagle IX. Autor: Julio Arróspide R.

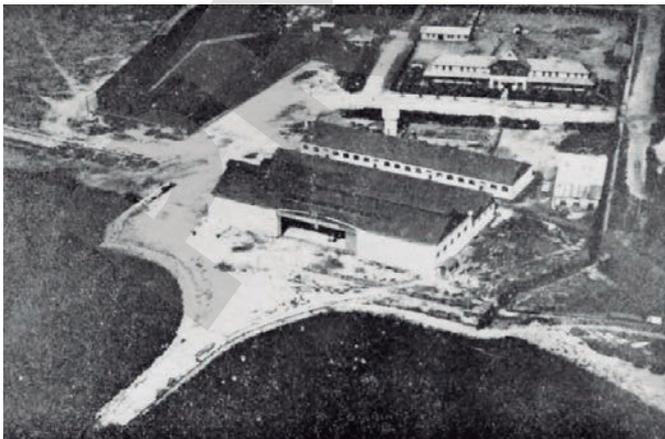
# Los Pioneros: 1930 a 1940



## El Servicio Aeronaval

La historia del Grupo de Aviación No. 2, no se remonta a la fecha oficial de su creación. Su origen, sin duda alguna está enraizada en la organización de la Aviación Naval. Si bien la Aviación Naval existía desde 1919, operando aviones Short 184 y AVRO 504, fue a partir de 1920 que se le dio una estructura organizacional y una base de operaciones en la playa de Las Torpederas. Lamentablemente esas instalaciones databan de 1890 y estaban en muy malas condiciones lo que determinó a la Armada a crear la primera base apta para la Aviación Naval en 1922, en Quintero. Los trabajos de construcción estuvieron a cargo del Comandante Edgardo Von Schroeders Sarratea, gran impulsor de esta iniciativa.

Hasta antes de la unificación de los servicios de aviación en 1930, la Armada había formado a 49 pilotos navales y operado un total de 44 aeronaves, así como lamentar la pérdida de cinco pilotos y dos maquinistas en 6 accidentes fatales.



Base Aeronaval de Quintero, año 1924. Hangares, Casino de Oficiales y Comandancia. Fuente: Museo Naval.

La Aviación Naval también contribuyó con la apertura de nuevas rutas a través de la exploración a lo largo del territorio nacional, concentrando buena parte de sus esfuerzos en sus intentos por abrir una ruta hacia el Estrecho de Magallanes, misión que completaría la nueva Fuerza Aérea Nacional.



El Dornier Wal No. 16 de la Aviación Naval, durante la maniobra de ingreso al agua. Se observa como se retiran sus grandes ruedas. Fuente: Museo Naval.



El Dornier Wal No. 16 preparándose para despegar desde la Base Aeronaval de Quintero. Fuente: Museo Naval.



El Junkers R.42 No. 6, amarizado en Puerto Natales el día 26 de enero de 1930, en donde la tripulación pernoctaría antes de realizar el último tramo del viaje a Magallanes. Vía **Dan Toro A.**

Sin duda que la decisión que había tomado el Comandante Merino tres días antes fue clave para poder concretar el viaje hasta Magallanes, pese al golpe por la pérdida de dos camaradas.

El temple del Comandante Merino y su tripulación fue reconocido por la Alcaldía de Magallanes concediéndoles una medalla de oro, “interpretando el sentir unánime de la población ante el acto realizado con olvido de sí mismo en medio de todos los peligros y que le constituye un esfuerzo y sacrificio en bien exclusivo del progreso de la región”.



El Comodoro Arturo Merino Benítez, quien conectara la zona de Magallanes el 27 de enero de 1930 en un vuelo desde Puerto Montt a bordo del avión Junkers R.42 No. 6. Fuente: Fuerza Aérea de Chile.

El Comandante Merino, al finalizar este vuelo, cumplía con su antiguo sueño de unir por los aires el desolado desierto nortino con las frías tierras magallánicas.

El General del Aire en retiro y poeta, Don Diego Barros Ortíz escribió acerca de Merino: “El Comodoro Merino es el emblema de la perseverancia, de la sana ambición, del genio vivo y del carácter acendrado. Su silueta crecerá con los años que vienen a la manera que se agiganta la sombra de un árbol grande cuando los rayos del sol de la tarde lo proyectan sobre el horizonte”.

## Abriendo la Ruta Magallánica

Una de las primeras operaciones planificadas para la nueva unidad de la FAN, fue culminar el trabajo que había iniciado la Armada y que era poder establecer una ruta aérea viable hacia la zona de Magallanes, uno de los objetivos prioritarios del Comodoro Arturo Merino Benítez para conectar a esa zona.

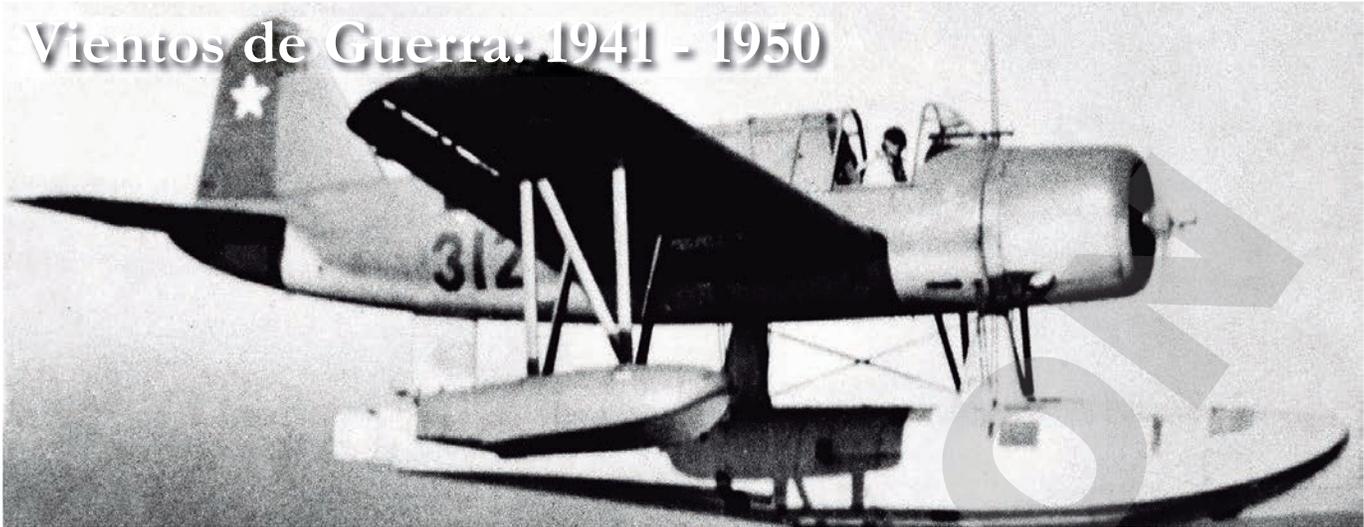
El Comodoro Merino dispone que entre el 25 de julio y el 29 de septiembre de 1930 se continúen los estudios de la ruta Magallánica, mediante la primera operación de las tripulaciones de Dornier Wal del Grupo de Aviación No. 2, compuestas como sigue:

Avión	Grado	Nombre	Puesto
15	CDB	Herbert Youlton Boulet	Piloto
	TTE	Tomás Gatica Ibacache	Copiloto
	SOF2	Guillermo Gómez Zuleta	Mecánico
	SG2	Mauricio Cepeda	Radiotelegrafista
	CB1	Tomás Cortés Ayala	Mecánico

Avión	Grado	Nombre	Puesto
17	TTE	Horacio Barrientos Cofré	Piloto
	TTE	Raúl Mariotti Valverde	Copiloto
	SG1	Alejo Cepeda Boado	Mecánico
	SG2	Ramón Bonilla Covarrubias	Mecánico
	AV1	Gaspar Zúñiga Zúñiga	Radioperador

Durante casi dos meses, estas tripulaciones tuvieron la misión de explorar la zona de Palena, Puerto Aysén, Puerto Lagunas, Puerto Vidal, Ayacara, Isla Churrucú, Puerto Casma, Puyuhuapi, Golfo de Penas, Canal Messier y la Angostura Inglesa, hasta llegar a Puerto Edén, realizando en total 42 vuelos. Se realizó un reconocimiento de los canales, islas y ensenadas de la región. Se estableció una cadena logística con estaciones de reabastecimiento a lo largo de la costa, con combustible, repuestos y herramientas. La tarea era más ardua aún, puesto que a mediano y largo plazo se tuvo que levantar cartas aerofotogramétricas, montar

## Vientos de Guerra: 1941 - 1950



### La Segunda Guerra Mundial

Durante el conflicto mundial que sacudió a la humanidad entre el año 1939 y 1945, Chile no participó como país beligerante, declarándose neutral y manteniendo relaciones con los países en conflicto. Esta posición se mantuvo incluso con la incorporación de Estados Unidos a la guerra después del ataque a Pearl Harbour. Por esta razón, la potencia del Norte empezó a presionar a los países sudamericanos para que se unieran al esfuerzo militar y económico para derrotar a las potencias del Eje. Para incentivar a los gobiernos regionales, Estados Unidos ofreció material de vuelo mediante un programa de préstamos y arriendos, con la condición de romper su neutralidad y declarar la guerra al Eje.

Nuestras autoridades políticas y las de Argentina mantuvieron su posición de neutralidad, pero al ver que el resto de los países apoyaban a Estados Unidos y comenzaban a recibir importantes cantidades de moderno material aéreo de guerra, esa posición cambió.

### Catalinas y Kingfishers

Otra de las razones para apoyar a Estados Unidos fue que el material aéreo adquirido en 1937, principalmente a Alemania e Italia, estaba con un índice de operatividad muy bajo debido principalmente al alto grado de accidentes ocurridos a las flotas de Junkers 86, Arado Ar-95 y Breda Ba.65, así como la falta de repuestos por el corte de la cadena logística por la Segunda Guerra Mundial. Para el caso del Grupo de Aviación No. 2, a fines de 1942 tenía sólo 3 aviones Arado Ar-95 en su inventario y solamente 2 aviones operacionales.

Ante la insistente presión de Estados Unidos, el gobierno de Chile, cuyo presidente era Juan Antonio Ríos, rompe relaciones diplomáticas con las potencias del Eje el 20 de enero de 1943, abriendo definitivamente las puertas para comenzar a recibir nuevo material aéreo, lo que ya se había adelantado con la llegada de 15 hidroaviones Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher en 1942 y 3 botes voladores Consolidated PB5Y-5 Catalina a principio de 1943.

Catalinas y Kingfishers fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2 y pasarían a realizar operaciones para apoyar el esfuerzo de la guerra en contra de las potencias del Eje, encuadrados en una organización que se llamó “Comando Costanero” y en donde el Grupo de Aviación No. 2 junto a sus tripulaciones y aviones marcaron otro hito de suma importancia en la historia de la Fuerza Aérea de Chile, pero que el tiempo ha ido cubriendo con el manto del olvido.



El nuevo avión Catalina vino a reemplazar a los aviones Dornier Wal, que estaban obsoletos para su misión. Fuente: Museo Aeronáutico.



Oficiales norteamericanos y oficiales del Grupo de Aviación No. 2 fotografiados en la entrada del casino de oficiales de la unidad en la Base Aérea de Quintero, a fines de la década de 1940. Dentro de los oficiales de la FACH, se pueden distinguir los tres principales referentes de los pioneros del Grupo de Aviación No. 2, señalados con un círculo rojo: a la izquierda, el Comandante de Roberto Parragué Singer; al centro, el Capitán Humberto Tenorio Iturra; y a la derecha, el Capitán Arturo Parodi Alistier. Esta coincidencia, convierte a esta fotografía en un testimonio gráfico único en la historia del Grupo de Aviación No. 2. Vía Carlos Stuardo E.

de los patrullajes aeromárítimos y con ello el fin del Comando Costanero.

Durante los 3 años de operaciones del Comando Costanero fueron voladas 57.600 horas y 8.620.000 km. Gran parte de esas horas y kilómetros fueron voladas por los hidroaviones Catalina y Kingfisher del Grupo de Aviación No. 2.



El bote volador PBY-5 Catalina No. 402 atracando en la Sub Base de Talcahuano durante sus operaciones en el Comando Costanero, alrededor de 1945. Se puede apreciar la ametralladora del blister izquierdo y una variación de los tubos de escape de los motores, los cuales inyectaban aire caliente al sistema de deshielo de las alas. Fuente: Museo Aeronáutico.

## Encuentro con el destino

Antes de terminar el año 1945, el Subteniente Jorge Urrutia Bravo finalmente se encuentra con su destino el día 10 de septiembre, realizando un vuelo hacia El Bosque en el Vought Sikorsky No. 301, configurado con tren de aterrizaje, estrellándose fatalmente en el cerro Mauco en el valle de Aconcagua frente a Quillota.



El Vought Sikorsky No. 301, al medio de la línea de vuelo en la Base Aérea de Quintero en 1944. Fuente: Museo Aeronáutico.

# Exploración Antártica: 1947 - 1950



## Primera Exploración Antártica

El 6 de noviembre de 1940, el gobierno del entonces Presidente de la República Don Pedro Aguirre Cerda publica el Decreto No. 1747 el cual establece lo siguiente: “Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich.”

Este Decreto estaba basado en que no se había precisado nuestra proyección en la Antártica y que una Comisión Especial, nombrada por Decreto No. 1541 del 7 de septiembre de 1939, había establecido los límites del Territorio Chileno Antártico en conformidad a los datos que suministraban antecedentes geográficos, históricos, jurídicos y diplomáticos recabados a esa fecha. Esa Comisión Especial había sido creada ante las intenciones de diversos países por reclamar derechos sobre el continente Antártico.



El Grupo de Aviación No. 2 expone el material que se usará durante la Primera Expedición Antártica, delante de la línea de Catalinas. Fuente: Colección Museo Histórico Nacional.



El Vought Sikorsky No. 308 del Grupo de Aviación No. 2, presentado al público antes de ser enviado a la Antártica, 1947. Fuente: Colección Museo Histórico Nacional.

Sin embargo, la presencia en la Antártica no pudo ser implementada en el corto plazo, debido principalmente a la Segunda Guerra Mundial. Solo recién en 1946 el Gobierno organiza la primera expedición a la Antártica.

La Armada estuvo a cargo de la organización de la expedición y su misión principal fue instalar una base en la isla Decepción con el nombre “Soberanía” (Más tarde sería nombrada “Arturo Prat Chacón”). La Armada organizó una flotilla al mando del Comodoro Federico Guesalaga Toro y que estaba formada por la fragata “Iquique” y el transporte “Angamos”. Esta flotilla transportaba los materiales para la construcción de la base, las provisiones para el personal que haría soberanía durante un año y un hidroavión de la Fuerza Aérea para hacer los vuelos de reconocimiento para la penetración en el continente helado.

Esta expedición, por ser la primera en su tipo, tuvo una amplia cobertura periodística y participaron oficiales y personal de las tres Instituciones de la Defensa, tres oficiales de la Armada argentina y diversos profesionales, periodistas, fotógrafos, biólogos, cartógrafos, meteorólogos, etc.

No. 2, en estas primeras expediciones antárticas, tienen una relevancia superlativa. La validación del empleo de medios aéreos quedó de manifiesto, puesto que si estas expediciones no hubiesen contado con ellos, probablemente les habría sido más difícil poder cumplir su misión o simplemente fracasar. También las tripulaciones adquirieron la suficiente experiencia como para operar eficientemente en el continente antártico y transmitirla a la nueva generación de pilotos y navegantes, que en los años 1950 y 1960, le seguirían dando galardones al Grupo de Aviación No. 2.

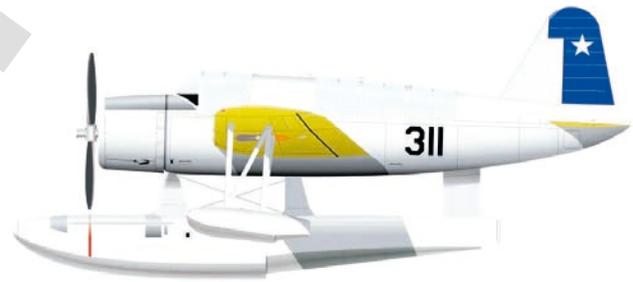
La hazaña de Parodi y su Vought Sikorsky No. 308 quedó plasmada no sólo en los libros de historia aeronáutica, si no que también en la forma de un sello postal de Correos de Chile (No. 2497). El hidroavión de Parodi también quedó inscrito en la historia con la denominación geográfica de un cordón cordillerano del territorio antártico nacional o “Tierra de O’Higgins”, conocido como “Cordón Sikorsky” (74° 46’ 00,0” Latitud Sur y 63° 27’ 00,0” Longitud Oeste). Por último, el 07 de diciembre de 1999, la Fuerza Aérea de Chile inauguró la Base de Investigación Antártica “Arturo Parodi Alister”, ubicada a un kilómetro del campamento base norteamericano, Patriot Hill y a 3.100 km de Punta Arenas.



Hidroavión Vought OS2U-3 Kingfisher No. 308 de la primera exploración antártica en 1947. Autor: Julio Arróspide R.



Hidroavión Vought OS2U-3 Kingfisher No. 313 de la tercera exploración antártica en 1949. Autor: Julio Arróspide R.



Hidroavión Vought OS2U-3 Kingfisher No. 311 de la tercera exploración antártica en 1949. Autor: Julio Arróspide R.



Hidroavión Vought OS2U-3 Kingfisher No. 314 de la cuarta exploración antártica en 1950. Autor: Julio Arróspide R.



A la izquierda, el Teniente 1° Arturo Parodi Alister, en frente de su avión Vought Sikorsky OS2U-3 No. 308, con el cual realizaría el primer vuelo de un aviador chileno sobre territorio antártico, el 15 de febrero de 1947. A la derecha, el Comandante de Escuadrilla Arturo Parodi, antes de su retiro de la Institución. Fuentes: Colección Museo Histórico Nacional y Museo Aeronáutico.



Sello postal de Correos de Chile No. 2497.

# Conexión Insular: 1951



## Isla por isla

La capacidad adquirida con los botes voladores y anfibios Catalinas, le dio nuevo bríos a los planificadores del Alto Mando y a las tripulaciones del Grupo de Aviación No. 2, comenzando a realizar vuelos exploratorios a los distintos territorios insulares, para validar las condiciones meteorológicas de las rutas, lugares en donde amarizar, etc. El Alto Mando solicitó al Comandante del Grupo No. 2, Comandante de Escuadrilla Jorge Gana Eastman en 1943, evaluar un viaje a isla Juan Fernández en un avión Catalina. El Comandante Gana viajó en un buque de la Armada para validar las condiciones para amarar y dónde fondear los hidroaviones en la Bahía de Cumberland, evacuando un informe en donde se recomendaba no intentar viajar en ninguna época del año, debido a las pobres condiciones para operar en la isla.

No obstante el informe y la disposición de la Comandancia en Jefe de no intentar el viaje, se realizaron algunos vuelos de entrenamiento que sobrevolaron la isla y el 24 de julio de 1945, se realiza el primer amarizaje de un avión de la Fuerza Aérea de Chile en la Isla Juan Fernández, en la Bahía de Cumberland, en la Isla Robinson Crusoe. El hito fue inscrito por el joven Teniente 1° Roberto Parragué Singer, quien ya albergaba el sueño de conquistar la Isla de Pascua. El avión fue el PBY-5 No. 401.

Un dato importante es consignar que los primeros Catalinas botes voladores 400 y 401 fueron enviados a Estados Unidos en 1946 para ser inspeccionados e incorporar algunas modificaciones. Dentro de las modificaciones, el No. 400 fue el primer avión de

la Fuerza Aérea de Chile en incorporar un radar de búsqueda centimétrico (ASV), en un prominente radomo sobre la carlinga. Con esta nueva tecnología, el Catalina No. 400 logra un nuevo hito en la exploración aeromarítima, sobrevolando las islas San Félix y San Ambrosio el 31 de agosto 1947, al mando del Teniente 1° Roberto Parragué Singer.



Fotografía de la Isla San Ambrosio tomada desde el Catalina PBY-5 No. 400 del Grupo de Aviación No. 2, el 31 de agosto de 1947. Fuente: Museo Aeronáutico.

Con estos vuelos, Parragué pudo validar la verdadera posibilidad de alcanzar la tan ansiada Isla de Pascua.

## El Ombligo del Mundo y el sueño de Parragué

El contacto del Comandante Parragué con la Isla de Pascua había comenzado a los inicios de su carrera de Oficial de la Armada. El año de 1933 viajaba en el crucero de instrucción en la fragata “Baquedano” como Guardiamarina y el buque recaló en Isla de Pascua. La tripulación no pudo visitar la isla por un contagio de lepra, sin embargo era tanto el entusiasmo



Una captura de una película en color, en donde el Presidente Gabriel González posa junto a la tripulación del “Manu-tara”, antes de su viaje. Fuente: FACH.

Después de una travesía de 19 horas y 20 minutos el “Manu-tara” desciende a 300 metros volando entre nubes y chubascos de buen tiempo. Un hermoso arcoíris se formó y el Capitán Parragué tomó su puesto de piloto, quien de acuerdo a sus cálculos, deberían avistar la isla a las 13:30 horas. Pasaron unos momentos y la tripulación pudo distinguir al frente de la proa, la silueta inconfundible del volcán Rano Kao. Eran las 13:33. El Manu-tara sobrevoló la isla pasando sobre el poblado de Hanga Roa a modo de saludo, antes de enfilarse hacia la pista de Mataverí, la cual se podía divisar claramente gracias a la línea blanca de su perímetro. A las 14:00 horas el “Manu-tara” tocó ruedas, un día sábado 20 de enero de 1951.



Fotografía tomada desde el “Manu-tara” durante el sobrevuelo del poblado de Hanga Roa, en donde se puede apreciar la pista construida por los isleños, momentos antes de aterrizar. Fuente: Museo Aeronáutico.

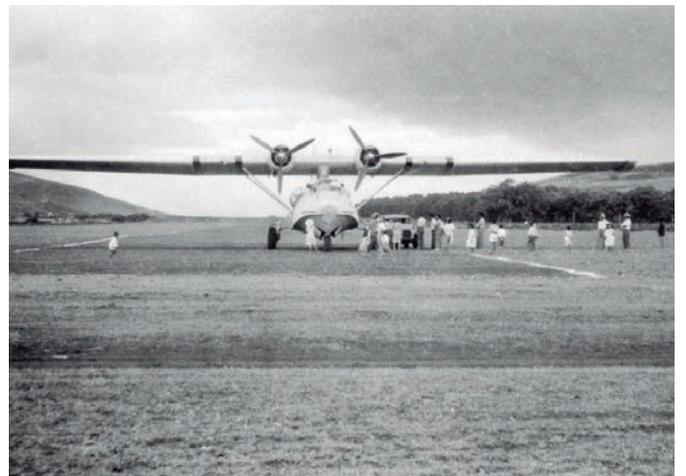
Una vez aterrizado, los isleños recibieron con mucho entusiasmo a la tripulación, haciéndose presente todas las autoridades de la isla, mientras los pascuenses entonaban el himno nacional y abrazaban a los tripulantes, entregándoles collares y regalos autóctonos.



El Capitán Parragué desciende del “manu-tara” después de haber logrado la proeza, les esperan los isleños entusiasmados. Vía Roberto Parragué O.



La tripulación del “Manu-tara” se fotografía con los integrantes del colegio de la isla. Fuente: Museo Aeronáutico.



El “Manu-tara” es visitado por los contentos isleños. En el horizonte se puede apreciar nubes de tormenta que dejarían parcialmente inoperativa la pista, por lo cual se tomó la decisión de despegar desde el mar, lo que finalmente malogró el retorno del anfibio. Fuente: FACH.

Pasado unas horas del ceremonial de recepción, comenzó a llover torrencialmente durante casi tres días, convirtiendo la pista en un lodazal, hundiendo el tren de aterrizaje unos diez centímetros. El personal de



## Primeros en la Antártica: 1951 - 1960

La década del los 1940, terminó de forma auspiciosa para el Grupo de Aviación No. 2, debido a su destacada participación en la Cuarta Expedición Antártica en enero de 1950 y en donde los Vought Sikorsky No. 311 y 314 fueron los responsables de poder hacer el relevo de la dotación de la Base “O’Higgins” del Ejército, debido al bloqueo del acceso a esa base por las masas de hielo.

Sin embargo, al término de la expedición antártica se tuvo que lamentar pérdida del Vought Sikorsky No. 311. El hidroavión se accidentó el 17 de febrero de 1950, durante la maniobra de amarizaje en el estrecho de Magallanes, frente a bahía Catalina. Su piloto, el subteniente Raúl Toledo Castillo logró ponerse a salvo y fue prontamente rescatado de las gélidas aguas del estrecho. De todas formas, el fin de este hidroavión sólo se adelantó, puesto que estaba prevista su baja durante ese año.



El Vought Sikorsky No. 311 en la maniobra de izamiento al petrolero “Maipo”, durante la Cuarta Exploración Antártica en enero de 1950. Fuente: ITHAC.

La nueva década comienza con el exitoso vuelo del “Manu-tara” a Isla de Pascua, pero a continuación se accidenta el hidroavión Vought Sikorsky No. 307, el 20 de octubre, resultando destruido. El avión efectuaba un vuelo desde Quintero a Tocopilla configurado con tren terrestre y a la altura de Cobija sufrió una falla total de motor, el que se detuvo a los 6.000 pies, realizando un aterrizaje de emergencia en las cercanías de Cobija. Afortunadamente su tripulación compuesta por el piloto, el Subteniente Sabino Poblete Alay y los dos pasajeros, Subteniente Víctor Garaycochea de F. y el Sargento 2º Eufrosino Silva A., resultó ilesa.



Estado en el que quedó el Vought Sikorsky No. 307, después de protagonizar un aterrizaje de emergencia cerca de Tocopilla el 20 de octubre de 1951, cuya tripulación resultó ilesa. Durante el aterrizaje, el avión perdió su motor. Fuente: Museo Aeronáutico.

En mayo de 1952, la Fuerza Aérea adquiere un nuevo anfíbio Catalina PBY-5A que perteneció a la empresa Aero Pesquera Catalina S.A., con matrícula CC-CAK. Esta empresa adquirió este avión en abril de 1951 como carguero para transportar langostas desde Juan Fernández, negocio que no prosperó.



Recepción oficial de la tripulación del Catalina No. 406 "Skua" por parte del Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo y del Comandante en Jefe de la FACH don Diego Barros Ortíz. Fuente: Colección Familia SOM Agustín Azola H.

Junto con el aterrizaje, se levantó la moratoria de información del vuelo y rápidamente todo el país se enteraba a través de las radio emisoras y la prensa escrita, de la gran hazaña de la tripulación del Catalina "Skua" de la Fuerza Aérea de Chile, del Comandante Tenorio y su tripulación.

Tras ser recibidos por sus camaradas de la IVa. Brigada Aérea, la tripulación tomó un breve descanso y se procedió al reabastecimiento de combustible, el Catalina se trasladó a Santiago, aterrizando en la Base Aérea Los Cerrillos, en donde les esperaba el alto mando y familiares.



El Comandante Humberto Tenorio Iturra a su llegada a Punta Arenas de su viaje a la Antártica. Fuente: Colección Familia SOM Agustín Azola H.



El Comandante Humberto Tenorio a su llegada a Cerrillos, después de regresar del primer viaje de ida y vuelta a la Antártica. Fuente: Museo Aeronáutico.

# Guerra Anti-Submarina: 1951 - 1979



## Rol Anti-Submarino

En septiembre de 1960, el Grupo de Aviación No. 2 participa en la maniobras de la UNITAS en el norte del país, enviando dos Grumman y un Catalina en alerta para función SAR. Durante el desarrollo de los ejercicios, el alto mando de la institución pudo observar el desempeño de los aviones anti-submarinos P-2V de la Fuerza de Tarea No. 86, cazando submarinos eficientemente, lo que motivó que los Grumman fueran modificados posteriormente a la versión HU-16B y luego a la versión de guerra anti-submarina (ASW), a partir del año 1961 en Estados Unidos, en la fábrica Grumman en Bethpage.



Estado del Catalina No. 565, después de ser rescatado desde la bahía de Quintero. El hidroavión perdió su sección de nariz, lo que se evidencia en la fotografía. Fuente: Museo Aeronáutico.

## Accidente del Catalina No. 565

El 2 de diciembre de 1960, se accidenta el Catalina No. 565 en la bahía de Quintero mientras realizaba un turno de instrucción. La tripulación resultó ilesa y pudo evacuar el avión:

Avión	Grado	Nombre	Puesto
565	TTE	Pedro Bobadilla Peña	Piloto Instructor
	STE	Hernán Benavides B.	Piloto Alumno
	SG1	Enrique Olesen Valdés	Mecánico tripulante
	SG2	Hernán San Martín P.	Radioperador
	CB	Blas Urrutia Maldonado	Mecánico
	CB	Humberto Astudillo V.	Marinero

El hidroavión se partió en dos y durante la operación de rescate, se produjo un incendio cuando se vaciaban los estanques de combustible del ala derecha, lo que obligó a los especialistas a lanzarse al agua. Afortunadamente nadie resultó herido. El avión fue dado de baja.

## Fin del Manu-tara

Con la llegada del Grumman, el reemplazo del Catalina fue progresivo, sin embargo la tragedia cubrió de luto al Grupo No. 2 un año antes de la llegada de los remozados Grumman Anti-submarinos.



Una de las últimas fotografías del Catalina OA-10A No. 560 (Ex No. 405 "Manu-tara", cargando víveres para ir en ayuda de los damnificados del terremoto de Valdivia de 1960. Fuente: Museo Aeronáutico.



Tripulación del Grumman No. 569, de izquierda a derecha: Capitán de Bandada Guillermo Palacios A., Comandante de Escuadrilla Sergio Linares, Teniente Sergio Neal, Suboficial Mayor René Fritz, Sargento 1° Manuel Valencia U. y Sargento 1° Osvaldo Alvarado F. Vía José Moyano G.

## Curso de Bimotres e Instrumentos

Entre abril y septiembre de 1967, se realiza un Curso de Bimotres y el primer Curso Regular de Instrumentos a nivel institucional a los pilotos recién destinados al Grupo de Aviación No. 2. El curso se realizó con los tres aviones Beechcraft C-45H de la unidad más dos aviones D-18S facilitados por otras unidades de vuelo. Los instructores de vuelo por instrumentos (IVI) fueron los siguientes:

- Comandante de Esc. Iván Doren Lagos
- Comandante de Esc. Humberto Velásquez Estay
- Capitán de Bandada Pizarro
- Capitán de Bandada Oscar Altermatt Zanetti



Bienvenida del Alto Mando a las tripulaciones del Grupo de Aviación No. 2 por el importante hito logrado en febrero de 1967. Vía José Moyano G.



El General de Aviación Don Julio de la Fuente, entrega un estímulo al mejor rendimiento del primer curso de bimotres e instrumentos, Subteniente Patricio Ríos Ponce. Vía Patricio Ríos P.



Avión Beechcraft C-45H Expeditor, del Grupo de Aviación No. 2, durante una misión de instrucción en la zona Norte del país. Estos aviones, junto a un par de D-18S fueron usados durante el primer curso de Bimotres e Instrumentos en el Grupo de Aviación No. 2. Vía Patricio Ríos P.

## Volando Alto: 1982 - 1992



### La Guerra de Las Malvinas

La reactivación de Grupo de Aviación No. 2 en 1982 estuvo precedida por varios hechos que harían posible que el pelícano del 2 alzara el vuelo nuevamente, pero en esta ocasión mucho más alto.

Un suceso insospechado conmovió al mundo a partir del 2 de abril de 1982, en donde Argentina reivindicó sus derechos sobre las Islas Malvinas y Georgias del Sur, desembarcando una fuerza anfibia y tomando el control sobre Puerto Stanley. Este audaz y sorpresivo ataque fue ideado por la Junta Militar de Gobierno de Argentina para de alguna manera poder desviar la atención de la grave crisis económica y social que vivía Argentina en aquel entonces. La apuesta era tomar las islas, recuperar la confianza de la ciudadanía al exacerbar el fervor patriótico y hacer que Inglaterra negociara su control sin escalar en un conflicto armado, ya que también ellos tenían sus propios problemas políticos. No obstante, el gobierno Inglés liderado por la Primer Ministro Margaret Thatcher, vio una oportunidad de reafirmarse en el control del gobierno y decidió recuperar su territorio.



Avión Sea Harrier, aterrizando sobre uno de los portaviones de la Task Force inglesa en el conflicto de Malvinas en 1982. Fuente: Museo Naval.

Inmediatamente, junto con organizar una Fuerza de Tarea, el gobierno inglés toma contacto con el conductor de la Fuerza Aérea de Chile de entonces, General del Aire Fernando Matthei Aubel, a través de un enviado especial, solicitando ayuda de inteligencia que permitiera conocer las fuerzas argentinas en la zona Austral y sus movimientos que pudieran amenazar a la Fuerza de Tarea inglesa. Esta solicitud vino acompañada del ofrecimiento inmediato de material de vuelo y equipos de radar, así como la suspensión de la moratoria de ayuda técnica y de mantención del material Hunter, que afectó fuertemente a la FACH, especialmente en 1978. El General Matthei no dudó en ayudar a los ingleses, en atención a que si Argentina lograba derrotarlos y hacerse del control de Malvinas, la eventualidad de un conflicto con Chile por la recuperación de las islas del Beagle, era muy alta.

Así Inglaterra puso a disposición de la Fuerza Aérea de Chile de 14 aviones Hunter, 3 aviones Canberra PR.9 y un número no determinado de radares.

La Fuerza Aérea de Chile, inmediatamente planificó la puesta en operación del primer avión de reconocimiento estratégico de Chile, para lo cual decidió reactivar el Grupo de Aviación No. 2 en la Base Aérea Los Cerrillos, de manera poder destinar las tripulaciones, personal de mantenimiento y de apoyo necesarios.

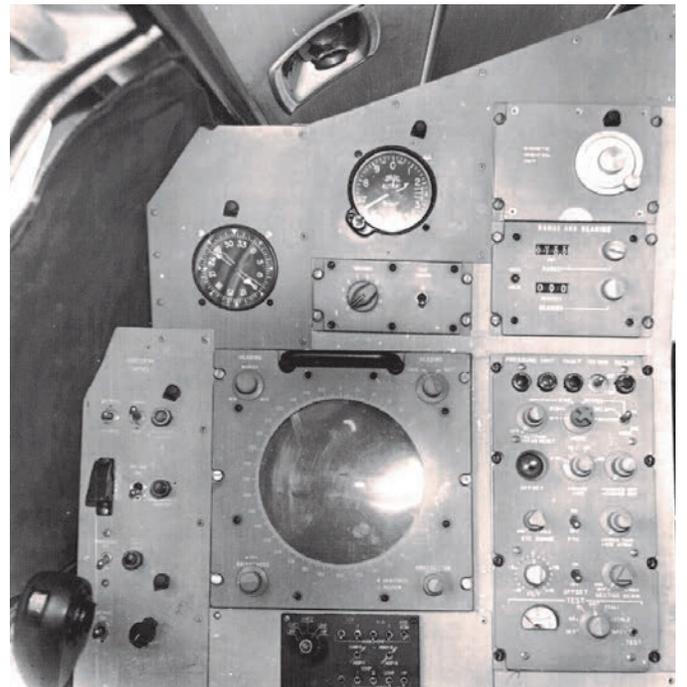
Una primera agrupación de pilotos y navegantes, fue comisionada a Inglaterra para realizar los cursos de vuelo respectivos. Una segunda agrupación de especialistas fotógrafos aéreos fueron seleccionados y enviados a perfeccionarse en el equipo fotográfico del avión y una última agrupación consistió en especialistas de mantenimiento de diversas áreas.



Escuadrilla de aviones Beechcraft 99A Petrel Alfa y Beta del Grupo de Aviación No. 2. Usan el esquema de camuflaje verde con que fueron recibidos después de su modificación, a excepción del primero, el Petrel Alfa No. 302, el cual usa un esquema gris. Los aviones también usan la insignia del Grupo. Colección Rino Poletti B.

## Exploración Aeromarítima

Con la baja del Grumman HU-16B/ASW y la desactivación de la Base de Quintero en 1979, la Fuerza Aérea de Chile perdió su capacidad de exploración aeromarítima y la lucha anti-submarina, rol que mantuvo la Armada, pero que con los medios disponibles y los reducidos presupuestos, no era capaz de dar cobertura a la extensa costa del país sin el apoyo de la Fuerza Aérea. El alto mando institucional de inmediato comenzó a buscar una solución para esta carencia y se vio una oportunidad al potenciar la flota de aviones Beechcraft 99A del Grupo de Aviación No. 11, adaptándoles un radar de búsqueda Marconi a alguno de los aviones, los cuales fueron denominados "Petrel". Al contrario de los aviones P-111 de la Armada, este radar tenía una cobertura de 360 grados, ya que se instalaba en un gran radomo ubicado debajo de la panza del avión. Este trabajo de adaptación se realizó en el Ala de Mantenimiento, por el Departamento de Electrónica, capacidad que sería refundida más tarde por la empresa DTS.



Detalle de la consola del operador de radar Litton del Beechcraft 99A Petrel Alfa, que iba montado en el costado izquierdo de la cabina de pasajeros, justo detrás de los pilotos. Inmediatamente al lado derecho estaba montada la consola del navegante, lo que permitía una muy buena coordinación de la tripulación para tomar las decisiones apropiadas a través del sistema de interfonía del avión. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.

realizar el curso de navegante fueron el Comandante de Escuadrilla Jorge Patiño Vargas y el Capitán de Bandada Hugo Poblete Barón.

Al igual que el curso anterior, los oficiales debieron someterse a los exigentes entrenamientos de cámara altimétrica y de supervivencia en las heladas aguas del Mar del Norte.



El Capitán Carlos Graneris al término de su primer vuelo solo en Canberra PR.9, realizado el 26 de julio de 1983 en el PR.9 XH165. Colección Carlos Graneris C.



Los oficiales que realizaron el segundo curso de piloto y de navegante en 1983 en Wyton, Inglaterra: De izquierda a derecha: Comandante Jorge Patiño Vargas, Capitán Chester Spencer Hernández, Capitán Carlos Graneris Carrera y Capitán Hugo Poblete Barón. Colección Carlos Graneris C.



Los oficiales del segundo curso, realizando una práctica de supervivencia en el Mar del Norte, Mountbatten. Colección Carlos Graneris C.

### Primer despliegue de los Canberra

En mayo de 1983 el Grupo de Aviación No. 2, realiza el primer despliegue de sus aviones en la Región Militar Austral. Dos aviones, sus tripulaciones y equipos de apoyo son trasladados a Punta Arenas con el apoyo de un Hércules C-130H del Grupo de Aviación No. 10. El objetivo de este despliegue era participar en los ejercicios institucionales de ese año, junto a aviones de combate del Grupo de Aviación No. 4, No. 7 y No. 12.

Los ejercicios se desarrollaban de acuerdo a la planificación, sin embargo, el día 25 de mayo, saltan todas las alarmas, cuando se avisa que la tripulación del Canberra No. 342 se había eyectado mientras realizaban una misión de reconocimiento en la zona. Todos rogaban porque los pilotos estuvieran vivos y por sobre todo que se hubiesen eyectado sobre la tierra, en caso contrario, las posibilidades de encontrarlos con vida en el mar eran muy bajas, pese a los trajes anti-exposición que usaban. Anocheció y al día siguiente a primera hora fueron ubicados ambos tripulantes, siendo rescatados por helicópteros UH-1H del Grupo de Aviación No. 6.

De acuerdo a los testimonios del Comandante de Escuadrilla Nelson Sanhueza Lagos, quien pilotaba el Canberra No. 342 y del Capitán de Bandada Sergio Canales Valdés en el puesto de navegante, volaban sobre una zona con mucha turbulencia y de improvisto el piloto sale expulsado del avión sin haber halado las manillas de eyección. El navegante sintió la explosión,



Una formación de aviones Petrel del Grupo de Aviación No. 2, volando sobre un sector costero del Norte de Chile con su nuevo esquema de baja visibilidad. Se puede observar las diferencias de forma y tamaño de los radomos entre el Petrel Beta (No. 301, adelante) y el Alfa (No. 304, atrás). Fuente: Fuerza Aérea de Chile.



Uno de los Petrel Alfa con el nuevo esquema de baja visibilidad en uno de los hangares de ENAER. Se observa aún sin numerales. Colección Rino Poletti B.



El Petrel Beta No. 301 con su esquema de pintura original, usando la insignia del grupo, antes de ser pintado con el nuevo esquema. Fuente: Grupo No. 2.



El Petrel Alfa No. 304 luciendo el nuevo esquema de baja visibilidad, estacionado en la Base Aérea Los Cerrillos. Este fue el primer avión en ser pintado con el nuevo esquema y fue presentado oficialmente el 27 de enero de 1989, para la celebración del 62° aniversario del Grupo de Aviación No. 2. Vía Claudio Cáceres G.



El Petrel Beta No. 301 con su nuevo esquema de baja visibilidad, estacionado en la Base Aérea Los Cerrillos. Curiosamente, el nuevo esquema no consideró pintar una versión de baja visibilidad de la insignia del Grupo. En Iquique sería adornado con el pelicano del Grupo pintado en el empenaje. Vía Claudio Cáceres G.

# Rumbo al Norte: 1993 - 2019



## Destinación a Antofagasta

El 04 de diciembre de 1992 a las 10:00 horas despegó desde la Base Aérea de Cerrillos el Petrel Alfa No. 307 en dirección a Antofagasta. En el avión se trasladó el nuevo Comandante del Grupo de Aviación No. 2, el Comandante de Grupo Julio Araneda Pagliotti, quien había asumido el mando de la unidad dos días antes, sucediendo al Comandante de Grupo Sergio Canales.

El propósito del viaje era tomar posesión de las nuevas instalaciones del Grupo en la Base Aérea de Antofagasta, lugar que el Alto Mando había escogido para que la unidad operara. El mismo Comandante Araneda había realizado la evaluación del proyecto mientras se encontraba destinado en la Dirección de Operaciones. Una de las motivaciones para el traslado de la unidad eran los altos costos operacionales y de viáticos de las tripulaciones y personal de apoyo en los constantes desplazamientos del Grupo a la zona Norte.



Despedida oficial por parte del mando de la IIa Brigada Aérea a las tripulaciones de Canberra y Petrel a su nuevo destino. Vía Julio Araneda P.

El trabajo del Comandante Araneda consistió en revisar y organizar las dependencias de asentamiento, oficinas, laboratorios, lugar de planificación y mesón de operaciones, tareas que fueron canalizadas ante el departamento logístico y la empresa contratista encargada de proveer la infraestructura, información que se canalizaba directamente con Santiago. Este proceso demoró aproximadamente dos meses, durante los cuales aviones Petrel trasladaron todo lo necesario.

Uno de los aspectos novedosos de este traslado fue la planificación para la habilitación de las dependencias del Grupo utilizando nuevas herramientas tecnológicas por primera vez en la institución. Mediante el uso de Autocad se diseñó todo el mobiliario requerido y cuyas especificaciones fueron entregadas a la empresa contratista, la cual proveyó todo lo requerido, ahorrando tiempo y esfuerzo a la institución.



Tripulaciones de Canberra y Petrel en el día 19-02-1993 antes de trasladarse a la Base Aérea de Cerro Moreno. Vía Julio Araneda P.

Paralelamente se logró disponer de soluciones de viviendas a todo el personal de la unidad, con lo cual el Grupo de Aviación se prestaba a iniciar una nueva etapa a lo largo de su dilatada historia.



La bandada de aviones Petrel taxa hacia el cabezal de la pista de la Base Aérea Los Cerrillos para despegar y dirigirse al nuevo asentamiento del Grupo en la Base Aérea de Cerro Moreno. Fuente: Grupo No. 2.



Arribo del Comandante Araneda a la Base Aérea de Cerro Moreno para tomar posesión de las nuevas dependencias del Grupo. Fuente: Grupo No. 2.



Estado de avance de los trabajos de modificación y habilitación del edificio y hangar del Grupo de Aviación No. 2, que antiguamente fue ocupado por el Grupo de Aviación No. 9 y después por el Grupo de Aviación No. 8. Fuente: Grupo No. 2.

## Comienzo de las Operaciones

Una vez resueltos todos los detalles logísticos, el Grupo de Aviación No. 2 estuvo listo para el comienzo de su operación, para lo cual se realizó una ceremonia de inauguración el día 19 de febrero de 1993, a la cual fueron invitados autoridades militares de la región y contó con la presencia del Jefe del Estado Mayor de la FACH, General de Aviación Fernando Rojas Vender, quien cortó la cinta tricolor, inaugurando las instalaciones de la nueva unidad de vuelo de la Brigada.



El Jefe del Estado Mayor, General de Aviación Fernando Rojas Vender corta la cinta tricolor junto al Comandante de la Unidad, Comandante de Grupo Julio Araneda Pagliotti, inaugurando las instalaciones del Grupo. Vía Julio Araneda P.



Las autoridades asistentes ingresan al hangar del Grupo de Aviación No. 2. Este hangar había pertenecido históricamente al Grupo No. 8, luego pasó al Grupo No. 9 en 1975 y volvió al Grupo No. 8 en 1982. Vía Julio Araneda P.

El traslado de la unidad consideró los 5 aviones Petrel disponibles y el último Canberra PR.9 en vuelo, el No. 343. La operación de este último demandó un esfuerzo especial de las tripulaciones de Canberra. El único piloto operativo, el Comandante Christian Pabst, se mantuvo destinado en Santiago y tenía que viajar constantemente a Antofagasta para participar en las operaciones que involucraban al Canberra y también para no perder el nivel de eficiencia de vuelo.

Una vez egresada eligió la especialidad de transporte y fue la primera mujer en obtener su piocha de piloto de guerra una vez que terminó el Curso Táctico de Multi-motores en la IIIa Brigada Aérea, el año 2005.

Durante ese mismo año es destinada al Grupo de Aviación No. 2, unidad que estaba comandada por el Comandante de Grupo Hugo Rodríguez González y a quien le correspondió implementar todo lo necesario para incorporar a las mujeres en las operaciones y en las actividades de régimen interno. La Subteniente Vidal realizó el curso de empleo táctico del CASA 212-200, el cual terminó sin observaciones, integrándose a las tripulaciones de ese material de vuelo y desarrollar las diversas actividades de vuelo asignadas a la unidad.

No fue fácil para ella y sus compañeros adaptarse a un ambiente que siempre había estado dominado por los hombres, aparte que fue la única oficial piloto destinada al Grupo. Pese a estas dificultades iniciales, pudo desarrollar su función al igual que sus pares y a fines del año 2006 fue destinada al Grupo de Aviación No. 6 para seguir volando material DHC-6.



La Subteniente Loreto Vidal C. desfilando en la ciudad de Iquique para el Aniversario del año 2006. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.

El año 2007 llegaron dos mujeres piloto, para integrarse a volar en UH-1H en el Grupo, las Subtenientes Bernardita Astudillo Hernández y Pamela Paredes Dietz, quienes años más tarde se destacarían en las misiones de paz en Haití y una de ellas, la entonces Capitán Astudillo, el año 2018 se convertiría en la primera mujer en pilotar un UH-60 Black Hawk. Ambas oficiales durante su servicio en el Grupo de Aviación No. 2 hicieron su transición al helicóptero multi-propósito Bell 412EP y participarían en una serie de misiones de apoyo a la comunidad, rescates de personas heridas y en múltiples misiones de entrenamiento operativo junto a sus pares hombres. En una oportunidad realizaron el primer vuelo de helicóptero integrado sólo por pilotos mujeres en la historia del Grupo.



La Subteniente Loreto Vidal C., recibiendo un presente de parte del Suboficial Mayor en retiro “Yaco” Vera, ex tripulante de Grumman, el día del aniversario No. 78 del Grupo. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.



La Subteniente Loreto Vidal C. sentada al centro, junto a sus compañeros oficiales del Grupo No. 2, 2006. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.



La Teniente Bernardita Astudillo Hernández en el puesto de piloto de un UH-1H, durante su participación en una de las misiones de paz en Haití. Con el grado de Subteniente fue una de las primeras piloto de helicóptero UH-1H del Grupo de Aviación No. 2. Fuente: FACH.



CDE Luis Marín Manubens, primer comandante del Grupo No. 2.



CDG Patricio Romero Fuenzalida, primer comandante en Los Cerrillos.



CDG Julio Aranedá Pagliotti Comandante en Antofagasta e Iquique.



CDG Hugo Rodríguez González Comandante en Iquique por 4 años.



CDG Marcelo Flores Flores, actual Comandante del Grupo (2019).

Comandantes del Grupo de Aviación No. 2			
Base Aérea de Quintero			
Grado	Nombre	Desde	Hasta
Comandante de Escuadrilla	Luis Marín Manubens	14-08-1930	09-10-1931
Capitán de Bandada	Horacio Olivares Castellanos	10-10-1931	09-02-1933
Capitán de Bandada	Carlos Puga Monsalves	10-02-1933	10-01-1934
Capitán de Bandada	Andrés Soza Fuentes	11-01-1934	27-05-1935
Comandante de Escuadrilla	Edison Díaz Salvo (Interino)	27-05-1935	23-07-1935
Comandante de Escuadrilla	Augusto Magnan Varas	23-07-1935	07-04-1936
Comandante de Escuadrilla	Florencio Gómez Flores	07-04-1936	17-08-1937
Capitán de Bandada	Tomás Gatica Ibacache	17-08-1937	09-10-1937
Comandante de Escuadrilla	Edison Díaz Salvo	10-10-1937	10-08-1939
Comandante de Escuadrilla	Santiago Leitaó Moya	11-08-1939	10-04-1940
Comandante de Escuadrilla	Adolfo Abel Kreft	11-04-1940	10-05-1941
Comandante de Escuadrilla	Ramón Lisboa Mendiluce	11-05-1941	10-04-1942
Comandante de Escuadrilla	Jorge Gana Eastman	11-04-1942	30-09-1943
Comandante de Escuadrilla	Arturo Meneses Kinsley	10-10-1943	24-10-1944
Comandante de Escuadrilla	David Bobadilla Riquelme	25-10-1944	10-02-1946
Comandante de Escuadrilla	Alfonso Lizasoain Henríquez	20-02-1946	30-06-1948
Comandante de Escuadrilla	Enrique Byers Del Campo (*)	10-08-1948	23-02-1950
Comandante de Grupo	Horacio Barrientos Cofré (*)	24-02-1950	09-05-1951
Comandante de Grupo	Ernesto Romero Rojas (*)	10-05-1951	06-11-1952
Comandante de Grupo	Javier Undurraga Vergara (*)	07-11-1952	30-12-1953
Coronel de Aviación	Juan Belenguer Martínez (*)	31-12-1953	28-04-1955
Comandante de Escuadrilla	Eduardo Sepúlveda Medel	18-02-1955	06-02-1956
Comandante de Grupo	Augusto Rojas Marchant	07-02-1956	10-01-1958
Comandante de Grupo	Juan De Solminihac Koestner	11-01-1959	06-01-1959
Comandante de Grupo	Jorge Basoalto Valenzuela	07-01-1959	04-01-1961
Comandante de Grupo	Enrique Maurín Costa	04-01-1961	18-01-1963
Comandante de Grupo	Jorge Vega Penjean	19-01-1963	30-12-1964
Comandante de Grupo	Eduardo Vera Maldonado	30-12-1964	27-12-1966
Comandante de Grupo	Jorge Juica Morey	28-12-1966	23-12-1968
Comandante de Grupo	Danton Montalva Fernández	24-12-1968	04-01-1971
Comandante de Grupo	Sabino Poblete Alay	05-01-1971	05-01-1973
Comandante de Grupo	Pablo Saldías Maripangue	06-01-1973	09-12-1974
Comandante de Grupo	Claudio Vargas González	09-12-1974	16-12-1975
Comandante de Grupo	Luis Rojas Flores	17-12-1975	03-01-1977
Comandante de Grupo	Fernando Roca Meroz	04-01-1977	27-01-1978
Comandante de Grupo	Guillermo Palacios Aguirre	28-01-1978	15-02-1979
Comandante de Grupo	Luis Puebla L.	16-02-1979	
Base Aérea Los Cerrillos			
Comandante de Grupo	Patricio Romero Fuenzalida	01-12-1982	14-12-1984
Comandante de Grupo	Nelson Sanhueza Lagos	14-12-1984	15-12-1986
Comandante de Grupo	Raúl Ducó Falcón	16-12-1986	15-09-1988
Capitán de Bandada	Carlos Graneris Carrera	15-09-1988	03-11-1988
Comandante de Grupo	Leonidas Franklin Tapia	04-11-1988	16-02-1990
Comandante de Grupo	Sergio Canales Valdés	03-04-1990	02-12-1992
Comandante de Grupo	Julio Aranedá Pagliotti	02-12-1992	
Base Aérea Cerro Moreno			
Comandante de Grupo	Julio Aranedá Pagliotti		
Base Aérea Los Cóndores			
Comandante de Grupo	Julio Aranedá Pagliotti		18-12-1995
Comandante de Grupo	Víctor Pastroján Céspedes	18-12-1995	18-12-1997
Comandante de Grupo	José Valenzuela Figueroa	18-12-1997	17-12-1999
Comandante de Grupo	Carlos Rivera Menares	17-12-1999	20-12-2001
Comandante de Grupo	Francisco Hernández Contreras	20-12-2001	20-12-2003
Comandante de Grupo	Marco García Neira	20-12-2003	16-12-2005
Comandante de Grupo	Hugo Rodríguez González	15-12-2005	14-01-2010
Comandante de Grupo	Fernando Silva De La Harpe	10-03-2010	20-12-2012
Comandante de Grupo	Víctor Drake Mendoza	20-12-2012	09-12-2014
Comandante de Grupo	Milton Zablach Ruz	05-12-2014	15-12-2017
Comandante de Grupo	Rodrigo Fuentes Niedbalsky	01-12-2017	19-12-2018
Comandante de Grupo	Marcelo Flores Flores	19-12-2018	

# Tripulaciones



Tripulación del Dornier Wal No. 15 de la Aviación Aeronaval, durante el raid a Iquique en 1929. Fuente: Museo Naval.



Tripulación del Dornier Wal No. 15 del Grupo de Aviación No. 2 en el raid a Magallanes en 1936. Fuente: Museo Aeronáutico.



Parte de la tripulación del Catalina No. 405 "Manu-tara", durante su despedida en Quintero, 1951. Vía Anselmo Aguilar U.



Tripulación de Catalina del Grupo de Aviación No. 2 en 1953 (Grupo No. 8 por un receso del Grupo No. 2 entre 1948 y 1954). Fuente: Carlos Paris C.



Tripulación del anfíbio Grumman HU-16B/ASW No. 566, retornando de una misión durante ejercicios UNITAS. Vía Ramón Carrasco O.



Tripulación del anfíbio Grumman HU-16B/ASW No. 566, con el nuevo esquema de camuflaje, en 1973. Fuente: Grupo No. 2.

## Suboficial Mayor de Tomo y Lomo



Al cierre de la edición de este libro, recibimos el llamado telefónico de una persona quien se enteró del trabajo que estábamos realizando. Se identificó como el hijo menor del Suboficial Mayor Agustín Azola Hinojosa. Nos llamó la atención el nombre del Suboficial Mayor, puesto que estaba consignado dentro de los tripulantes en dos importantes hitos del Grupo de Aviación No. 2, pero no teníamos detalles de su trayectoria

El llamado del Sr. Máx Azola, no pudo ser más oportuno, puesto que con la venia de sus demás hermanos, nos compartió material fotográfico inédito y anécdotas que tratamos de refundir en un homenaje a uno de los íconos de los mecánicos tripulantes del Grupo No. 2.

No hay muchas referencias escritas respecto al origen familiar de Agustín Azola y los recuerdos de las pocas conversaciones que tuvo con sus hijos dicen que a temprana edad dejó el hogar y se aisló de su familia. Luego ingresó a la Escuela de Artes y Oficios para estudiar dibujo técnico y posteriormente ingresó a la Fuerza Aérea Nacional el 1 de noviembre de 1931, para convertirse en Aviador Mecánico.

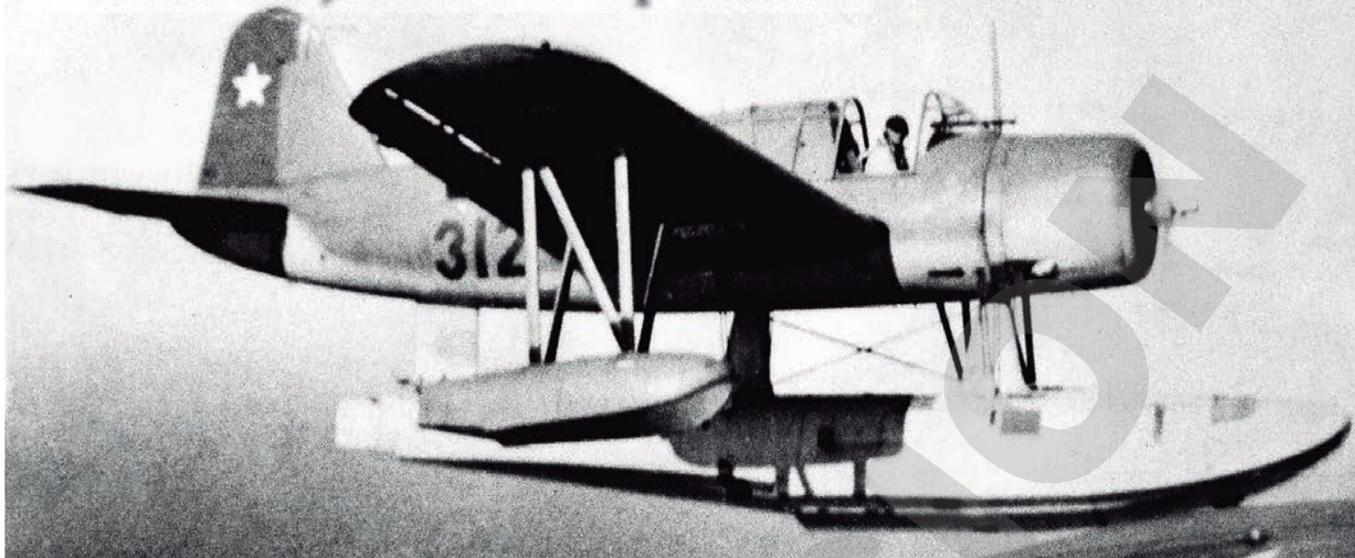
Su primera destinación durante su primer servicio en la Fuerza Aérea, fue en el Grupo de Aviación No. 2, en donde tuvo el privilegio de trabajar como mecánico en los últimos hidroaviones en vuelo de la pre-guerra. Así, desarrolló sus destrezas como mecánico y fue parte de las tripulaciones de los hidroaviones Avro 504O Lynx, Fairey IIIIF Mk.III y los Arado Ar-95.



El Cabo 1° Agustín Azola con tenida de mecánico tripulante, posando delante de uno de los último hidroaviones Avro 504O Lynx operativos del Grupo No. 2. Fuente: Colección Familia SOM Agustín Azola.

Si bien tripular esos viejos hidroaviones ya era todo un mérito, en 1936 fue comisionado a la Escuadra Nacional para prestar apoyo a los aviones Fairey que eran embarcados en el acorazado “Almirante Latorre”.

## Padre e Hijo en el Grupo No. 2



Haber servido como piloto de Petrel Alfa y Petrel Beta (Beechcraft 99A) en el Grupo de Aviación No. 2 asentado en la Base Aérea de Los Cerrillos entre el año 1985 y 1988 fue una de las experiencias profesionales más gratificantes en mi vida como piloto. Lo anterior se debe por una parte a la gran exigencia operativa que tenía el Grupo de Aviación No. 2, que obligaba a una estricta preparación profesional de las tripulaciones y estar en condiciones de volar en todo tiempo, interactuando con diferentes unidades de la Fuerza Aérea de Chile y en forma conjunta con otras ramas de la Defensa Nacional. Bajo otra expectativa más emocional, estaba destinado en la misma unidad que sirvió mi padre en el año 1943 cuando el Grupo de Aviación No. 2 estaba asentado en la Base Aérea de Quintero, operando aviones Sikorsky OS2U-3 y PBY Catalina, realizando la misma misión pero con las tecnologías de la época.



El Capitán Germán Stuardo De la Torre como ayudante del Comandante del Grupo de Aviación No. 2. Vía Carlos Stuardo E.



El Teniente Germán Stuardo De la Torre realizando una prueba de motor al Vought Sikorsky No. 304. Vía Carlos Stuardo E.



El Capitán Germán Stuardo De la Torre al mando de un Catalina del Grupo de Aviación No. 2, durante una misión de exploración aeromarfítima en los años 1950. Vía Carlos Stuardo E.

# De Mecánico Tripulante a Diácono



Su pelo cano denota el paso del tiempo, sin embargo mantiene cierta agilidad lo que hace presumir que se encuentra en buen estado de salud. Sin embargo, lo que asombra es la claridad de sus recuerdos de su larga vida ligada al Grupo de Aviación No. 2; fechas, nombres y anécdotas dan muestras de que aún se encuentra vigente, más aún, actualmente es diácono de la Pastoral de la institución, lo que lo mantiene activo y con ganas de seguir sirviendo al país y a la comunidad.

Es el Suboficial Mayor en retiro José Moyano González, quien un día 1 de febrero de 1952, ingresó a la Escuela de Especialidades, para convertirse en Mecánico Tripulante de Avión de la Escuadrilla “Pucalquín”. Antes de egresar en diciembre de 1954, junto a su inseparable amigo Morales escogieron ser destinados a Antofagasta. Grande fue su sorpresa ver que otros compañeros eran destinados a Cerro Moreno, en tanto que él junto a su amigo eran notificados que habían sido destinados a la Base Aérea de Quintero. Debía hacer un curso del Avión P-47 Thunderbolt, cuya instrucción fue complementada con la práctica en un avión real. Así, pudieron disponer de un P-47 que fue trasladado desde Quintero a la Base Aérea del Bosque, pilotado por el Capitán de Bandada Iván Doren Lagos.

Grande fue la sorpresa para los Cabos recién egresados de poder ver y trabajar en uno de los aviones de combate más famosos de Segunda Guerra Mundial que tenía la Fuerza Aérea en esos tiempos. Sólo sus dimensiones eran suficientes para intimidar a quien no estuviera directamente relacionado con el avión.



El Cabo José Moyano González, junto a sus compañeros, haciendo su práctica en un P-47 Thunderbolt del Grupo de Aviación No. 11. Vía José Moyano G.

Al término del curso fue destinado al Grupo de Aviación No. 11, presentándose en la unidad el día 17 de Febrero del año 1955. Se le asignó el P-47 No. 772 y comenzó a realizar las actividades de mecánico de línea. Sin embargo, en ratos libres observaba las actividades y operaciones que desarrollaban los mecánicos y aviones del Grupo de Aviación No. 2, razón por la cual en varias oportunidades le llamaron la atención por estar en el lugar que no le correspondía. Pero gracias a su insistencia y perseverancia logra convencer a la jefatura de la época para ser destinado al Grupo de Aviación No. 2 el año 1956. Se le asigna el avión North American AT-6 No. 295 y durante ese mismo año da inicio a sus actividades como tripulante en los aviones PBY Catalinas, desempeño en el cual por su baja jerarquía y antigüedad, inicialmente se les asignaban las funciones de marinero a bordo del avión, que significaba entre otras actividades, efectuar el amarre de la aeronave al

## Hijo de Pionero del Grupo No. 2



Como otros pilotos y mecánicos de la Fuerza Aérea de Chile, seguí los pasos de mi padre y a temprana edad nos vestíamos como aviadores junto a mi hermano mayor. A esa corta edad sabía que mi padre era piloto, pero no tenía conciencia de la importante labor que había desempeñado en la historia aeronáutica nacional junto a otros avezados aviadores para conquistar las rutas insulares y antárticas.



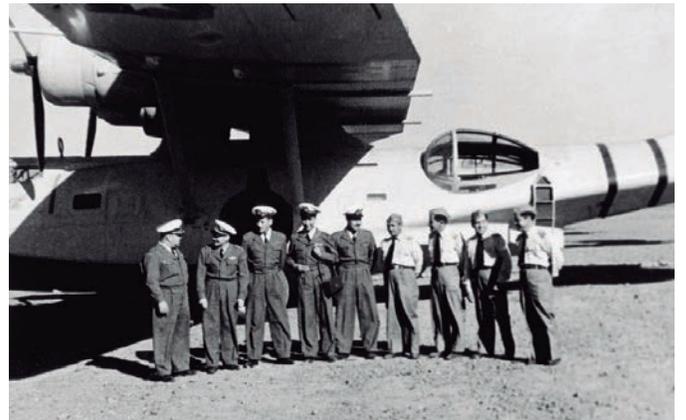
El Cadete Sabino Poblete Alay, al centro hincado, junto a sus compañeros de Escuadrilla, posando delante del Vultee No. 175. Vía Hugo Poblete B.

Mi padre, Sabino Segundo Poblete Alay, ingresó a la Escuela de Aviación el año 1945 y egresó como piloto de Guerra. Tempranamente fue destinado al Grupo de Aviación No. 2 en donde comenzó su carrera en los hidroaviones Vought Sikorsky y en uno de los cuales (No. 307) el joven Subteniente Poblete estuvo a punto de sumarse a las estadísticas de accidentes fatales en esos aviones, el 20 de octubre de 1951, accidentándose cerca de donde había nacido, Tocopilla. Afortunadamente, logró salir vivo junto al resto de la tripulación.



El Subteniente Sabino Poblete Alay y su tripulación sobrevivieron al accidente del Vought Sikorsky No. 307, el 20 de octubre de 1951. Fuente: MNAE.

Realmente habría sido una fatalidad, puesto que en enero de ese mismo año había integrado la tripulación del “Manu-tara” en su memorable primer viaje a Isla de Pascua como Cuarto piloto, por lo cual ya se había inscrito en la historia de nuestra Fuerza Aérea.



El Teniente Sabino Poblete Alay, al centro de la tripulación del Catalina “Manu-tara”, que hizo el primer vuelo a Isla de Pascua. Vía Roberto Parragué O.

# Un costalazo mortal



Una vez terminado el Curso de Catalina, el Comandante de la Base autorizó un raid de fin de instrucción hasta Arica. Se trataba de un vuelo directo a esa ciudad del extremo Norte del país.

En realidad el vuelo aquel no era más que una excusa para ir a la Ciudad del Nailon que ya estaba creciendo ahí. La noche anterior hubo un cóctel para celebrar el fin del curso, reunión que debe haber durado hasta casi media noche, aunque como yo no tenía mucho aguante para las trasnochadas y el líquido por esos años, pronto me fui a mi pieza.

Al día siguiente nos embarcamos los ocho alumnos, cinco tripulantes, tres instructores del Curso y el Comandante de la Base, más un par de pasajeros y un montón de carga. Uno de los instructores, piloto antiguo de los PBY, era el piloto del “Cata” y yo fui designado copiloto. El avión era el Catalina No. 404 que, podría decirse, era el lujo de la Escuadrilla por sus acomodaciones especiales.

Era un día del mes de noviembre, el día trece del mes, el cielo estaba despejado y sin una nube en todo el trayecto. Después del despegue, todo el mundo se fue a dormir porque el vuelo sería grado diez de aburrido con sus casi ocho horas para llegar a Arica; hasta el piloto se fue a tratar de dormir un poco quedando en el puesto de pilotaje el Comandante de la Base, quien nunca antes había volado un “Cata” y creo que se sentía muy contento de esa oportunidad.

Así transcurrieron las horas en ese apacible y rutinario vuelo. En mi puesto de copiloto, en el asiento derecho, me dediqué a llevar la navegación toda vez que el avión iba volando, como era la costumbre en los PBY, a tres o cuatro millas mar adentro. Demoramos casi dos horas hasta pasar frente a frente a Coquimbo, luego Huasco, ya casi a medio día. A estas alturas el Comandante de la Base comenzó a cabecear por lo que tomé los comandos sintiendo esa secreta y vieja alegría de volar solo. A fin de cuenta todos dormían, con excepción del mecánico del avión.

Era uno de esos días de noviembre con mucho calor y nuestro “Cata” gruñía en forma pareja y con la vibración de siempre; todos los instrumentos y equipos funcionaban en forma normal. Una hora más tarde pasamos a la cuadra de Caldera, al menos yo lo sabía porque llevaba la navegación, ya que del pueblo mismo, poco o nada se veía desde nuestra posición.

Repentinamente el motor derecho hizo virtualmente explosión, incendiándose y habiendo perdido todas las tapas del área de los accesorios, como el carburador, generador y otros. Pude constatar que el fuego pasaba de la cola hacia atrás lo que en un avión con parte del ala, el timón de profundidad y de dirección hechos de tela, era un riesgo mayor.

Aplicando lo aprendido en los manuales de mantenimiento ordené cortar el combustible, el aceite y el líquido hidráulico a ese motor y puse la hélice en paso bandera, esto es, dejar el ángulo de las palas

## El compadre “Negro”



En la casa del Suboficial Mayor en retiro Don José Moyano González esperamos el arribo de su compadre, el Suboficial Mayor en retiro Don René Morales, el “Negro” Morales, como cariñosamente lo llama.

Depositario de una vasta experiencia y heredero de tantas aventuras y anécdotas vividas durante los años en que sirvió en el Grupo de Aviación No. 2, en la Base Aérea de Quintero, unidad a la que fue destinado el año 1955 junto a su amigo José Moyano.



El Cabo René Morales B., recién destinado a la Base Aérea de Quintero al Grupo de Aviación No. 11, junto a su amigo José Moyano. Morales de pie, delante de la hélice y Moyano sentado al final de la derecha. Vía René Morales B.

Relata que a temprana edad el amor tocó su puerta, contrayendo matrimonio el día 28 de diciembre de 1957 con una Quinterana, hija de Suboficial Mayor, la Srta. Beatríz Villar López, con quien tuvo cuatro hijos: César René, Rodrigo Hernán, Nancy Beatríz y Karol de Lourdes.

Cordial y con mucha claridad relata que al poco tiempo de haber llegado a la Base, es designado para realizar un completísimo curso del avión Grumman SA-16A, dictado por el Ingeniero Aeronáutico, Teniente Sergio Lazo M., fue asignado como Jefe de Máquina el avión No. 568, cargo que desempeñó por más de veinte años.



El Grumman HU-16B/ASW No. 569, cuyo Jefe de Máquina sería el Suboficial René Morales B. por más de 20 años. Vía René Morales B.

Esa cantidad de años se traduce en un cúmulo de múltiples experiencias tanto aéreas como terrestres con su inseparable avión, en ese momento trae al recuerdo y nos relata el incidente sufrido con el 568 en vuelo.

Señala que el año 1960 y específicamente en la noche del 21 de mayo, estando de servicio de tripulación de alerta recibe un llamado desde el Comando de Combate, su interlocutor recuerda que era el Coronel Jorge Basualto, indicándole que una tripulación

## Tripulante de Grumman



El Suboficial Mayor en retiro don Ramón Carrasco Oyarzún fue nuestro primer Jefe de Línea en la destinación provisional que tuvimos en la Escuela de Aviación durante el año 1980, mientras esperábamos nuestras destinaciones definitivas. Tanto él, como otros Suboficiales habían quedado al garete después de la desactivación del Grupo de Aviación No. 2 y la baja del servicio de los famosos Grumman y habían sido concentrados en ese instituto formador de Oficiales, para entregar su experiencia a las nuevas generaciones.

El Suboficial Mayor Carrasco era el segundo al mando de la Bandada de Línea, que agrupaba a los mecánicos de línea del material Beechcraft B-45 Mentor, más conocidos como T-34 y del Cessna T-37B/C, cuyo Oficial a cargo era el Teniente Federico Klock. Durante ese año supimos que él y otros Suboficiales habían sido mecánicos tripulantes de Grumman, pero sin mayores detalles acerca de la importante labor que habían realizado.

Hoy, 39 años después nos corresponde ordenar y editar parte de las experiencias del Suboficial Mayor Carrasco y el rol que le correspondió dentro de las tripulaciones de los Grumman en el glorioso Grupo de Aviación No. 2

El Suboficial Mayor Carrasco fue destinado al Grupo de Aviación No. 2 el año 1957 y prestaría sus servicios en esa Unidad de Vuelo hasta septiembre de 1979, sirviendo un total de 22 años. Durante ese período de servicio se desempeñó principalmente como Jefe

de Máquina de los aviones Cessna 182 No. 416, el Beechcraft C-45 No. 490 y el Grumman HU-16B/ASW No. 566. También le correspondió asumir el cargo de Jefe de Línea. Durante el periodo que permaneció en el Grupo No. 2, la Unidad tuvo dentro de su inventario aviones Catalinas OA-10, Beechcraft C-45 y Grumman HU-16B, que permitían cumplir las misiones de Búsqueda y Rescate Aéreo y de Guerra Anti-submarina. El Grupo también contaba con helicópteros Sikorsky S-55C (Luego S-55T) y por un corto período tuvo también los helicópteros Bell 47-D y Hiller UH-12, para el rol de Búsqueda y Salvamento.

Dentro sus numerosas experiencias de vuelo, recuerda que en una oportunidad se les asignó una misión de evacuación aeromédica, con una duración de 4 horas y diez minutos que consistió en el traslado desde la Isla Juan Fernández a Quintero de una paciente embarazada con un parto complicado. Recuerda asimismo, que la tripulación estaba integrada por los Tenientes Guillermo Palacios y Carlos Lamilla. En esa la oportunidad tenía el grado de Sargento Primero y se desempeñaba como Jefe de avión, teniendo como ayudante al Cabo 1° Juan Hernández y como radio operador el Cabo 1° Mario Acevedo. La tripulación la completaba el Doctor Verdugo y la paramédico Sra. Vilma Ortíz. La evacuación aeromédica fue providencial, arribando en el momento preciso a la Base Aérea de Quintero, naciendo en la enfermería de la Base una hermosa niña, lo cual les llenó de emoción y satisfacción por el resultado de la misión.

# Nunca se sabría

## Accidente por poco



Era un luminoso sábado por la mañana. De esos días en que Quintero amanecía despejado, con una visibilidad increíble. El mar en la bahía, apenas rizado por una suave brisa, que permitía despegar desde cualquier pista (19/01 de aquellos años).

Estábamos en pleno periodo de ejercicios con la Armada y ese sábado completábamos el despliegue a La Serena previo ejercicio con la Escuadra a la altura de Los Vilos. Nosotros éramos la última tripulación que salíamos de Quintero. Los otros dos aviones se habían trasladado el viernes y nos esperaban en La Serena, donde permaneceríamos por 10 días realizando ejercicios anti-submarinos con la Escuadra.

La tripulación estaba integrada por el Comandante Nelson Lepe, el Capitán Sergio Neale y yo como Coordinador Táctico (TACO), además de los mecánicos tripulantes y radio operador. Después de saludar a la tripulación y realizar el pre-vuelo, acomodamos nuestro equipaje y nos colocamos en nuestros puestos. Lepe de piloto, Neale de copiloto y yo frente a mis equipos en la posición del TACO.

Toda la operación en tierra fue normal y seguimos las secuencias de la lista de chequeo. Preparé y ajusté mis equipos de navegación (Doppler y Mesa de Navegación) y los sistemas de compases del avión (N1). Verifiqué las frecuencias de los ADF y escuché sus características. En la posición del TACO teníamos cajas de control de los equipos ADF repetidoras de las cajas de los pilotos.

Terminada la prueba de motores, solicite permiso para pasar el radar a modo Stand-by y dejarlo en condiciones de operarlo apenas estuviéramos en el aire. Despegaríamos hacia el norte, hacia la bahía, desde el cabezal 01. Tenía todo listo ... cerré la cortina de mi ventana, para tener mejor contraste en el Radar, pues el sol me daba de lleno.

Comenzando la carrera de despegue..., oigo los motores a máxima potencia y muy parejos. Me inclino en mi asiento hacia mi izquierda, para tener visión de la cabina de pilotaje y observar lo que realizan los pilotos. Siento el avión en el aire y veo como la mano del piloto sube la palanca del tren de aterrizaje y regresa a los aceleradores y realiza la primera reducción de potencia, junto con la mano del copiloto que reduce las revoluciones.

No recuerdo haberme asustado, pero mientras las manos de los pilotos trabajan en el panel superior efectuado la reducción de potencia, veo que comienza a salir un denso humo blanco desde la zona de la palanca del tren de aterrizaje. Es como una nube blanca que sale hacia los pies de los pilotos y va cubriendo con una rapidez asombrosa el área. Comienza a subir y rápidamente les cubre totalmente las extremidades y les llega a la cintura. Es como si no tuvieran piernas. No logro comprender muy bien que esta pasando. Imagino que tenemos un incendio.

Lepe, el piloto, dice por interfonía... *¡Neale... qué está pasando!* E inmediatamente agrega... *¡Me pican los ojos!*

# Un Amaraje Complicado

Exceso de confianza y falta de entrenamiento



Teníamos que continuar los vuelos de prueba al HU-16B que se le había completado su inspección IRAN. A estos vuelos, el Comandante Poblete había integrado a nuestra tripulación un Capitán, por su experiencia como piloto de prueba y oficial de mantenimiento.



Tripulación que formó parte de este relato (De izquierda a derecha): Teniente Patricio Ríos P, Comandante de Grupo Sabino Poblete A., Teniente Sergio Salazar, Sargento 1º Osvaldo Alvarado, Mecánico Guillermo Salas y Radioperador Luis Moya. Interesante en esta fotografía es la precedencia de la formación de la tripulación, ya que el Comandante del Grupo debería estar a la cabeza de la formación por su antigüedad, sin embargo el Comandante Poblete no era piloto habilitado de Grumman en ese momento por lo cual el Teniente Ríos era el piloto al mando del avión. Esta fotografía fue sacada antes de trasladar el Grumman HU-16B/ASW No. 566 a Estados Unidos para su inspección IRAN. Vía Patricio Ríos P.

Como pilotos nos turnábamos con Sergio, pero este día, yo tenía que volar obligado, ya que Sergio no había completado su curso en operación en el agua y teníamos que probar el casco del avión para certificar que no presentaran filtraciones.

El lugar elegido fue el lago Okeechobee, el más grande del estado de Florida, y que estaba a una 50 millas al Oeste de la planta de Grumman.

Analizamos una carta del lago, donde estaban publicadas las profundidades y resolvimos amarar entre dos pueblos costeros que nos aseguraban estar en la zona de mejor profundidad. Canal Point y Pahokee que serían nuestras referencias y por la profundidad sólo necesitábamos alejarnos unas 2 a 3 millas de la costa, facilitando sobremanera la aproximación al agua, pues tendríamos una muy buena referencia de profundidad al tener la costa a nuestro costado.

Pero aquí cometeré mi primer error..., cuando el Capitán me dice que como hace tiempo que no vuela en el agua quiere hacerlo como piloto. A lo que en frente del Comandante Poblete le manifiesto mi conformidad y él lo autoriza. Yo nunca había visto operando al Capitán en la bahía de Quintero, no sabía cuánto tiempo había transcurrido desde su último check de agua y tampoco sabía de su habilidad para estas operaciones. Pensé que estaba perfectamente calificado, más aún teniendo en consideración que operaríamos en un lago, sin los problemas de oleaje y viento. Grave error.

Así nos preparamos para cumplir el vuelo, operando desde el aeródromo de Witham Field. El Capitán en el asiento de la izquierda, yo en el de la derecha como copiloto, el Comandante Poblete atrás mío en el asiento del Radio Operador, Sergio Salazar en la posición del

# El Canberra PR.9, un eslabón de la inteligencia, vigilancia y reconocimiento



**“Porque es humano el olvidar, siempre es bueno recordar” - Pedro Céspedes Alarcón**

Sin lugar a dudas, la Vigilancia y el Reconocimiento Aeroespacial constituyen capacidades fundamentales para la toma de decisiones estratégicas de una nación-estado, no sólo para el ámbito militar, sino para la construcción de escenarios en apoyo de la gestión integral del estado. Con la incorporación de estas aeronaves al inventario institucional, en el Grupo de Aviación No. 2, nuestro país daba un importante salto respecto de la autonomía y disponibilidad de nuevas capacidades para la vigilancia y reconocimiento de aquellas áreas definidas como de interés.



El Comandante Pedro Céspedes Alarcón explica el detalle del análisis de una misión de reconocimiento fotográfico efectuada por el material Canberra PR.9 a la Plana Mayor de la IIIa. Brigada Aérea. Fuente: Grupo No. 2.

A su arribo, nuestro país enfrentaba escenarios de compleja evolución, por lo que su rápida puesta en servicio requirió de esfuerzos adicionales para su integración y operación. Estos esfuerzos adaptativos representaron un sinnúmero de actividades y requerimientos para la Fuerza Aérea, desde conceptualizar operaciones integradas con otras capacidades institucionales, gestión de mando y control en tiempo real, percepción remota, guerra electrónica, nuevos estándares para la gestión de la información, sinopsis meteorológicas acotadas, hasta particularidades de fisiología del vuelo. Eso sí, con una gran diferencia dentro del normal que hacer institucional, las operaciones desarrolladas por esta unidad no eran misiones de entrenamiento o ejercicios, eran absolutamente reales, lo que significaba un alto grado de presión sobre las tripulaciones y las unidades de apoyo para su cumplimiento.

Esta noble aeronave, en su compartimento interior, portaba una combinación de cámaras F96 de alta resolución, las cuales podían ser montadas en pares, pares dobles verticales o en montajes oblicuos de 15 ó 18 grados bajo la horizontal. Estas cámaras estaban equipadas con lentes de una focal de 24 ó 48 pulgadas para fotografía a gran distancia (LOROP) y combinaciones de cámaras F95 de 12 pulgadas, montajes que en su conjunto permitían sensor grandes extensiones de terreno. No existía ninguna otra plataforma que fuese capaz de transportar esa combinación de sensores complementarios y volar sostenidamente a 50.000 pies por períodos de alrededor de 5 horas.



Después de haber dado un examen de inglés y haber sido seleccionados para efectuar el curso para material Canberra PR-9, fuimos tres especialistas en fotografía aérea de dotación del Servicio Aerofotogramétrico de la FACH y un especialista en electrónica, proveniente de la antigua Ala de Mantenimiento, los que arribamos al aeropuerto de Gatwick – en la ciudad Londres, Inglaterra en julio de 1982, para ser trasladados prontamente a la Base Aérea de Wyton.

Nuestros nombres, grados jerárquicos y especialidad eran:

- Sargento 2º Drago Caviedes (Electrónico)
- Sargento 2º Carlos Alarcon (Fotógrafo Aéreo)
- Sargento 2º Hector Rojas (Fotógrafo Aéreo)
- Cabo 1º Sergio Canales (Fotógrafo Aéreo)

Estuvimos en la Base Aérea de Newton efectuando un curso de Inglés, para facilitarnos la instrucción que sería en ese idioma y con instructores ingleses. Después fuimos a la Base Aérea de Cosford donde se suponía que debíamos aprender fotografía, lo que era innecesario para nosotros, ya que aparentemente los ingleses no sabían que éramos especialistas en fotografía aérea, terminando en la base Aérea de Wyton, donde finalmente recibimos la instrucción sobre el material con que íbamos a trabajar.

A la llegada a esta base, fue impresionante ver la gran cantidad de aviones que había en ella y por fin poder estar con los Canberra PR.9 que serían

nuestros. Rápidamente aprendimos las diferentes configuraciones de instalación de las cámaras en el avión, según la misión, los tipos de cámaras aéreas (F-96 y F-95) para vuelos de alto o bajo nivel, las diferentes focales de los lentes (6, 24 y 48) pulgadas y el mantenimiento básico de las cámaras.

La instrucción en Inglaterra duró dos meses, regresando a Chile en septiembre de 1982 e integrándonos al recién activado Grupo de Aviación No. 2 donde tuvimos que poner a prueba los conocimientos aprendidos en Inglaterra.



Graduación del curso de fotografía en material Canberra PR.9 en la Base Aérea de Wyton. Fuente: Grupo No. 2.

Ya en nuestro país se integraron al área de reconocimiento fotográfico, del Grupo 2 el Cabo 1º José Espinoza, el Cabo 1º Antonio Buzeta (QEPD), el Cabo 2º Hernán Valenzuela y el Cabo 2º Jaime Ibáñez, posteriormente se integraron también el Cabo Guillermo Pérez, Cabo Juan González el Cabo Marcos Contreras.

# Insignia del Grupo de Aviación No. 2



El primer emblema o insignia del Grupo de Aviación No. 2 habría tenido su origen durante la visita del famoso cineasta Walt Disney a Chile, en agosto de 1941, haciendo un bosquejo de un ave de forma de pelicano volando al ras del mar y que habría sido de inspiración para que los aviones Kingfisher del Grupo comenzaran a usar un dibujo pintado a mano por sus mecánicos en las proas de sus aviones a mediados de los años 1940. Lo concreto es que no hay evidencias de que el Sr. Disney haya hecho ese dibujo o alguno de sus dibujantes.



Primera insignia del Grupo No. 2 usada por los aviones Kingfisher. Vía Danilo Villarroel C.

Durante la era de los Grumman en la Base Aérea de Quintero, el Grupo estandarizó el uso de la insignia de la unidad, basándose en el diseño del mecánico Sargento 1° Alberto Quiroz A., quien modificó la insignia usada hasta ese momento. Esta nueva versión de la insignia fue ligeramente modificada por el Coronel Eduardo Sepúlveda M.



Insignia usada por los aviones Grumman a partir de los años 1960. Ilustración de Julio Arróspide R.

El uso de la insignia oficial del Grupo No. 2 entró en desuso debido a la desactivación de esta unidad y del Ala No. 2 de Quintero a fines de 1979.

El Grupo de Aviación No. 2 es reactivado el 21 de diciembre de 1982, incorporando aviones Petrel para continuar realizando la misión de patrullaje aeromarítimo, pero se agregó para este material de vuelo, una versión para Inteligencia Electrónica y los aviones de reconocimiento estratégico Canberra PR.9. Por lo anterior, la insignia que existía hasta ese momento, no representaba la nueva misión del Grupo y se requería un nuevo emblema para representar a sus tripulaciones.

Fue así como se llamó a concurso a nivel Institucional para elegir de entre los participantes, la que sería en el futuro la insignia del Grupo, y que sería usada como escarapela en las tenidas de vuelo de todo el personal

## Supervivencia en el mar



El mar es un medio al cual no hay que temerle, pero sí respetarle. La seguridad para desenvolverse en él, durante una permanencia relativamente larga, dependerá del conocimiento y frialdad para afrontar situaciones difíciles, como posibles eyecciones.

Las misiones del Grupo No. 2, contemplaban las de exploración aeromarítima y reconocimiento fotográfico, las cuales requerían que sus aviones se internasen mar adentro varias decenas de millas. Es por esto que ante cualquier eventualidad de amarizaje o eyección controlada, se realizaba un completo curso de supervivencia en el mar.

Este se desarrollaba anualmente en la Base Aérea de Quintero, participando todo aquel personal que volaba el material aéreo de la unidad: pilotos, mecánicos tripulantes, fotógrafos, radaristas y operadores ELINT.

Su primera fase fue la teórica, la cual abarcó charlas, exposiciones y películas. Las charlas estuvieron a cargo de una agrupación de comandos del Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina, quienes en forma teórica ilustraron a los integrantes del curso en materias concernientes a la supervivencia.

Las exposiciones fueron realizadas en las dependencias del Grupo y consistieron en mostrar y enseñar los usos de todos los implementos que componen un kit de supervivencia (Pastillas desalinizadoras, destiladores solares, repelentes de tiburones y mosquitos, etc.) y en general, variados artículos destinados a preservar la vida en condiciones adversas.



Personal PARASAR y Comandos del Regimiento de Artillería Antiaérea de Colina que apoyaron el entrenamiento de supervivencia. Fuente: Grupo No. 2.

La segunda fase fue la práctica. Ésta se inició en la piscina del Casino de Oficiales del Ala Base No. 2. En ella se practicaron las técnicas impartidas por la agrupación de comandos, por ejemplo, saltar al agua, subir a los botes salvavidas, hacer uso del kit de supervivencia, etc. Al invierno siguiente se continuó con la fase práctica, pero ahora ejecutada en el mar.

Aquel día estaba frío, había neblina y la visibilidad era escasa, pero cuando las condiciones meteorológicas mejoraron comenzó el equipamiento con los trajes anti-exposición y los chalecos salvavidas, la tripulación a los botes e internarse mar adentro.

Saltar en el mar es diferente a hacerlo en una piscina. Este estaba picado y frío, había que activar el sistema de inflado del bote salvavidas, invertirlo de posición y subir a él de acuerdo a las técnicas aprendidas.

## Anécdotas del Grupo No. 2



Mis recuerdos ligados al glorioso Grupo de Aviación No. 2 se remontan al año 1982, como se recordará, año de la guerra de las Falklands o Malvinas (Según el observador), época en que en el ALAMANT fue convocado un grupo importante de especialistas a rendir examen de Inglés. Eso debe haber ocurrido por el mes de abril a más tardar. El tema era que nadie conocía el propósito de dicho examen y las elucubraciones eran de lo más diversas y sin ningún fundamento: ¡El “General Rumor” de la época!

A dicho examen concurrieron especialistas de hidráulica, motores, eléctricos, electrónicos, instrumentos, equipo aéreo personal, asientos eyectables, NDI y armadores, los que al obtener el mejor rendimiento por cada especialidad, fueron llamados a presentarse en la Brigada de Instrucción que en aquellos tiempos estaba en el Edificio de las Fuerzas Armadas de calle Gálvez (Hoy Zenteno) con Alameda. Allí se nos informó que éramos los seleccionados para un curso en Inglaterra para material Canberra. Podrán imaginar la alegría y emoción en cada uno de los seleccionados.

El viaje a la Rubia Albión se concretó en los primeros días de Agosto 1982, fecha en que Argentina quedó en segundo lugar al término del conflicto. En todo caso nuestro arribo a Wyton Royal Air Force Station no fue con el recibimiento que esperábamos. Por entonces se creía que los chilenos habíamos apoyado a Argentina durante el conflicto y eso fue suficiente para encontrar un hielo profundo, agudizado por la poca

comunicación en idioma de Shakespeare que manejaba el grupo.

Demás está comentar la dificultad de comunicación que había entre británicos y chilenos ya que ellos no hablaban español y nosotros no éramos muy diestros con el inglés, razón por la cual se produjeron situaciones incómodas cuando había que actuar en lo “social”.

Afortunadamente ese hielo se rompió una vez que gracias a la llegada de una tripulación de C-130 británicos a la base puso las cosas en su lugar al aclarar cuál fue la posición chilena durante el citado evento bélico.

Muchas fueron las anécdotas que ocurrieron durante la estadía que en algunos casos se prolongó por más de 45 días.

Una personal: Durante el curso, que fue dictado íntegramente en inglés, solicité al instructor que me facilitara el manual de mantenimiento del PR.9, a lo cual éste me respondió que el “único” manual disponible lo tenía el capitán Chester Spencer.

Cabe precisar que a esa fecha sabíamos que había un grupo de oficiales pilotos chilenos que también estaban en entrenamiento, pero desconocíamos quienes eran. ¡Dónde te vas a imaginar que con ese nombre y apellido el capitán iba a ser chileno!

Me dirigí a Operaciones pensando en mi mejor frase en inglés para solicitar al “gringo” el referido manual.

## Los pillamos con la mesa puesta



Todos los años en el mes de octubre nos preparábamos para el importante ejercicio “UNITAS”. En éste, las fuerzas de tarea navales americanas y chilenas se daban con todo, invitando a participar en parte de estos ejercicios a la Fuerza Aérea, en donde el glorioso Grupo de Aviación No. 2 había tenido una participación histórica.



El Petrel Alfa No. 304 durante una misión de exploración aeromarítima. Fuente: Grupo No. 2.

El trabajo se iniciaba cuando aparecía el primer buque o submarino gringo en aguas territoriales chilenas por el norte del país, pero esta anécdota se desarrollaría posterior al paso de los buques por Valparaíso; se habían realizado ya los análisis preliminares de los primeros encuentros entre ambos bandos. Ahora tocaba el tramo Valparaíso – Talcahuano, según información

de inteligencia no todos los buques habían repostado combustible suficiente para el tramo y los ejercicios a realizar.

Pasado el medio día terminábamos las instrucciones previas para la búsqueda de la fuerza de tarea, la cual debía ser atacada por aviones del Grupo de Aviación No. 4 con asentamiento en Pudahuel.

Nuestra misión en el Petrel Alfa era plotear y encontrar la fuerza de tarea, para una vez confirmada la ubicación, mediante una frecuencia preestablecida debíamos dar rumbo y tiempo al objetivo, desde un punto inicial de ataque (PIA).

Después de dos horas de vuelo y siguiendo un pattern con control de emisiones de radar, mi sargento Salinas que era un experimentado radarista, me llama a su estación y me dice: “Mi teniente favor acérquese, encontré la fuerza de tarea, es un grupo de cinco buques, pero hay tres que están separados de los otros dos a una distancia de 50 millas aproximadamente”. “Lo sorprendente es que los tres que están juntos, están navegando en formación paralela muy cerca uno de otro; para mí que están en maniobra Logos”. Para mí ese término era como si me hubiesen hablado en Chino Mandarín. Mi Sargento con su sabiduría y experiencia me explicó que era una maniobra que hacía el buque petrolero, abasteciendo de combustible a otros buques mientras se navegaba, pero lo más importante era que ninguno de los tres podía emitir con sus radares mientras realizaban esta maniobra.

## Nuevo Hogar en el Gamma 2



La fecha de nacimiento en mi carnet de identidad permitía indicar que tenía 21 años cuando iniciaba mi caminata por el patio de formación de mi querida unidad, el Grupo de Aviación No. 2, era marzo del año 1984.

Este nuevo hogar tenía dos hangares, algunas oficinas, una plataforma o losa militar y un gran casino, el que nos albergaría por los próximos cuatro años.

Mi nueva y maravillosa familia la componían desde el Comandante de la unidad hasta el cabo segundo más joven, quienes eran parte de la dotación del Grupo.

Siendo tan joven, junto a mis compañeros de promoción fuimos objeto de varias bromas que nos daban la bienvenida y con las cuales pudimos conocer al resto de los Oficiales, todos por supuesto mayores.

Nuestras acomodaciones no se acercaban siquiera a un hotel de dos estrellas, pero eso nunca importó.

Mi primera habitación se habilitó en el casino de Oficiales, en el “sauna” y mi cama una reposera de madera de esa dependencia, por supuesto que después de algunos largos días pude hacer uso de una cama real, la que se agradeció eternamente.

Al poco andar inicié el entrenamiento de vuelo en mis queridos Petreles (Alfa y Beta), absolutamente estratégicos en ese entonces.

Debo decir que es un avión fantástico, generador de “buenas manos”, como se dice en el ambiente aeronáutico.



El Subteniente Alejandro Alvarellos de la Fuente a cargo de la Ayudantía del Grupo, junto al Cabo 1° Daniel Pulgar Betancourt. Fuente: Grupo No. 2.



Los subtenientes Alejandro Alvarellos, Carlos Fernández y Gerardo García, una vez que terminaron su curso de vuelo en material Petrel Alfa/Beta. Estos oficiales también harían el curso de Navegante de material Canberra PR.9. Fuente: Grupo No. 2.

## De mecánico a navegante



En Octubre del año 1982, y mientras prestaba servicio como mecánico de avión en el SAF de la Fuerza Aérea de Chile, fui destinado al Grupo de Aviación No. 2, Unidad que recientemente había recibido tres unidades del avión Canberra PR.9.

Al presentarme en la nueva unidad y visitar los aviones que se encontraban perfectamente alineados en la plataforma, sentí una cierta decepción, al ver tres inmensos aviones de color verde mimetizado, con su cabina inclinada hacia la izquierda, una escala de acceso despinturada y dos tapas rojas que cubrían la entrada de las tomas de aire de los motores, así también flameaban con el viento, que soplaba a esa hora en la losa de aviones, las banderolas achuradas rojos con blanco, que cual cola de pescado, indicaban la ubicación de los protectores de goma que se introducían en los orificios de tomas estáticas... Otro de los elementos que llamó mucho mi atención en esos momentos fueron los rústicos seguros del tren de aterrizaje principal, lo que sin duda hacía aún más decepcionante la primera impresión que tuve con ese maravilloso avión...

Inmediatamente presentados en el Grupo de Aviación No. 2, se asignaron por orden de antigüedad un avión para cada uno de los mecánicos: No. 341 al Sargento 1° Alberto Cardemil, No. 342 al Cabo 2° Marcos Olgún y No. 343 al Cabo 2° Víctor Tardón. La instrucción teórico-práctica fue impartida por el personal especialista de cada sistema, quienes habían sido entrenados en Inglaterra. El proceso de transferencia

de la información se hacía desde los especialistas a los mecánicos de tierra (Ground Crew), quienes quedamos a cargo de cada aeronave, instrucción que permitió adquirir conocimientos con mucho más profundidad, tanto en la ingeniería como en el funcionamiento del avión, lo que sin duda producía una gran motivación, inquietándonos a aprender cada día más, dentro de una sana competencia entre los tres mecánicos que éramos los jefes de máquina...

Las fallas que se producían permitían no sólo solucionarlas, sino también, entrar en la profundidad de los sistemas, que eran muy fáciles de interpretar y poder aislarlas, siguiendo los manuales de sistemas y sus correspondientes guías de fallas (Troubleshooting).

Así se fueron sucediendo los años, con una operación tras otra, en que la experiencia adquirida permitía realizar todas las actividades de apoyo en tierra al avión sin mayores problemas y se fue dando una cohesión entre los tripulantes de cabina; pilotos, navegantes y el personal de apoyo a las operaciones aéreas.

Mi primer vuelo en el avión Canberra como mecánico, lo realicé el día 7 de Mayo del año 1985. Siendo las 15:00 horas se dio inicio al briefing: las instrucciones impartidas por el comandante de la aeronave, fueron claras y muy precisas. Terminado el briefing, nos dirigimos a la Sala de Equipo Aéreo Personal, después de lo cual y totalmente equipados, partimos rumbo al avión, mi cuerpo temblaba de emoción por querer estar luego en el aire, el personal de tierra me ayuda con las amarras y todo está listo.

# Hipoxia en el Canberra



Desde que se integró el Canberra PR-9 en la Fach, fue un problema estructural dotarlo de los navegantes que requería el avión, por lo tanto la solución más rápida y fácil, fue que los mismos pilotos del avión y los pilotos de otras aeronaves del mismo Grupo de Aviación N°2 volaran de navegantes, introduciéndose en la incómoda y nada popular cabina del navegante en la nariz del avión, llamada cariñosamente “El Ropero”.



El Capitán César MacNamara Manríquez es felicitado por su instructor al término de su primer vuelo solo en Canberra T.4 de la Fuerza Aérea de Sudáfrica en 1987. Fuente: FACH.

Es por lo anterior que durante mi corta estadía en el Grupo de Aviación N°2 como piloto operacional de este extraordinario avión, me tocó muchas veces volar de navegante, (de hecho más veces volé como navegante que como piloto), sin embargo la mejor y más interesante experiencia de mi estadía en el Grupo N°2 la tuve volando como navegante en Canberra.

Corría finales de la década del 80 y regresábamos desde Punta Arenas hacia Santiago volando a 45 mil pies fuera de espacio aéreo controlado, que era lo que usualmente hacía el avión en esos años, cuando aproximadamente en la mitad del camino entre Punta Arenas y Puerto Montt, comenzamos a tener problemas de oxígeno, el sistema proporcionaba oxígeno con muy baja presión y con un olor extraño, lo comenzamos a comentar con el piloto a través de la interfonía y este me indica que también experimentaba el mismo fenómeno y que se comenzaba a sentir mal.

En ese momento estábamos a mitad de camino entre Punta Arenas y Puerto Montt, en mitad de la nada, aun recuerdo el punto donde estábamos un fix que se llamaba KILAK, en el medio de las islas australes, yo miraba por el periscopio del avión que se operaba desde el puesto del navegante, y veía el helado mar austral con mucha espuma, indicativo de mar crespas y muy helada, y numerosas islas deshabitadas donde la supervivencia podría ser muy difícil. Al mismo tiempo dada la latitud y la altura de la cordillera de los andes en ese lugar, a 45 mil pies se podía ver al otro lado de la cordillera la pampa argentina.

Es en este lugar y momento cuando el piloto me dice que está a punto de desmayarse por la falta de oxígeno y que para solucionar el problema se dirigirá a aterrizar en argentina. Cuando escuché esto se me erizaron los pelos, me imaginaba que el piloto se desmayaba y tenía que eyectarme sobre las gélidas aguas de los canales

## Petrel y Canberra un complemento real



Luego de finalizar mi entrenamiento básico de combate, siendo Subteniente, un día lunes de Abril de 1988, en la Base Aérea Los Cerrillos, ha llegado el ansiado momento: 08:30 horas, vistiendo impecable tenida No. 2 y por qué no decirlo, con el nerviosismo propio de este protocolo, me corresponde la presentación al Comandante del Grupo de Aviación No. 2, unidad a la que muchos anhelan pertenecer.

Cálida acogida de parte de la unidad, nunca olvidaré mi primera actividad como piloto, ya que una vez cumplida mi presentación, desde la oficina de la Comandancia, directo a Operaciones, a participar como observador en un vuelo de Exploración Aeromarítima. Planificación, briefing, coordinación con operador de servicio, coordinación con la línea de vuelo, muchas actividades desconocidas para mí y que fluían en forma ordenada y profesional. Luego, a la losa de operaciones, observando con un poco de ansiedad, para dar con el avión Petrel Alfa No. 307, asignado a esta misión, y no cualquiera, sino que una misión REAL, como todas las operaciones que realiza esta Unidad a la que he sido afortunado de ser destinado. Este día fue sólo el comienzo de un constante desarrollo profesional, ya que en algunas semanas, ya participaba en misiones como parte de la tripulación. No quiero dejar de lado a quienes me instruyeron en la operación del avión Petrel y en el desarrollo de las operaciones de Petrel Alfa y Petrel Beta y me refiero al Capitán de Bandada Carlos Stuardo Escobar (“Simbad”) y al Teniente Jaime Quiroga Jamed (“Quásar”), ya que gracias a su

entrega, pude confirmar mi correcta decisión al haber solicitado esta destinación.



El Subteniente Luigi Malatesta Carrasco, al regreso su de primer vuelo solo en Petrel, le espera su instructor, el Capitán Carlos Stuardo y el correspondiente bautizo. Fuente: Grupo No. 2.

## Gama 2 de Petrel Alfa: Alerta - Alerta - Alerta



### Gama 2 de Petrel Alfa: Alerta- Alerta-Alerta

- Base de operaciones: Base Aérea Los Cerrillos.
- Situación: Tráfico desconocido.



Un avión de exploración aeromárítima Beechcraft 99A Petrel Alfa del Grupo de Aviación No. 2, realizando una misión de exploración aeromárítima. Una vez detectado e identificado visualmente un blanco dentro de aguas jurisdiccionales, da la alerta a Gamma 2. Fuente: Grupo No. 2.

El día comienza en forma normal, pareciendo un tanto rutinario en lo referido a actividades aéreas y administrativas. En la losa de operaciones, los aviones en estado operativo y en etapa de pre vuelo a la espera de las tripulaciones luego de los briefings correspondientes. Avión PR.9 con pre vuelo efectuado y en estado de alerta como condición normal. Se imparten las instrucciones diarias en la I.P. y los pilotos a sus aviones. Comienza el servicio de operaciones y se establece enlace radial con los Petrel Alfa que han salido a su misión diaria asignada. Las comunicaciones

recibidas en el reporte de tráfico son irrumpidas con una llamada de alerta: Petrel Alfa ha detectado un tráfico desconocido, no considerado en la sábana marítima del día, dentro de aguas territoriales, por lo que se decide activar la tripulación de alerta PR.9. Piloto: “Garfa”, navegante: “Magno” a la sala de operaciones a recibir las últimas instrucciones. Varios factores a considerar, dentro de los cuales se destaca:

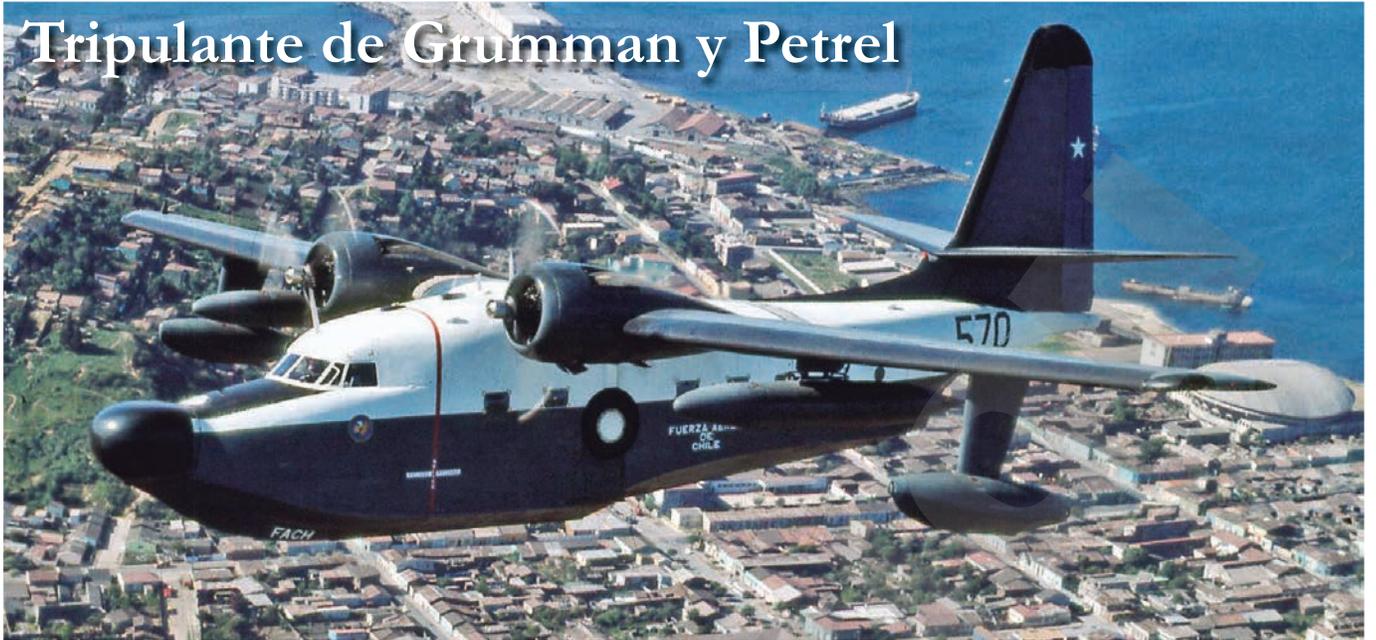
- Precisión de la información de posición del blanco.
- Meteorología de la zona.
- Autonomía, etc.

Nada impide que la tripulación en minutos se encuentre en la losa de operaciones: carguío de combustible, alineación de equipo INS, prueba funcional de cámaras, inserción de puntos de la navegación entregada por operaciones.

En pocos minutos el PR.9 despega hacia el P.I.N. para comenzar su navegación hacia el blanco (aproximadamente a 200 MN), la que es realizada bajo condiciones meteorológicas adversas (cubierto a 500 pies AGL), por lo que se planifica continuar en altura y una vez aproximado al blanco, efectuar descenso para cruzar la capa.

La precisión en la navegación, el control acucioso de combustible, sumado a la experiencia de la tripulación, y con la cuota de adrenalina propia de este tipo de misiones, permite que al quebrar la capa bajo 500 pies, la tripulación pueda confirmar “blanco a las 12, a la

## Tripulante de Grumman y Petrel



Para quien tiene el orgullo y privilegio de ser el único integrante del Personal del Cuadro Permanente que ha servido en el antiguo Grupo No. 2 en Quintero hasta su receso, y después en la unidad reactivada en la Base Aérea Los Cerrillos, es motivo de desmedida satisfacción poder dirigirse a sus camaradas aviadores y en especial a quienes tienen grabado en el alma la mística, cariño y orgullo de aquellos que han servido y sirven en el glorioso Grupo de Aviación No. 2.

Quiso el destino poner en la trayectoria profesional de este aviador, vinculado hace ya cincuenta años al grupo, dos llegadas voluntarias a esta querida unidad, la primera a la histórica Base Aérea de Quintero el año 1967 al egresar como cabo segundo de la Escuela de Especialidades y la segunda al reactivado Grupo No. 2 en Los Cerrillos el año 1984, con el grado de Sargento 1°, siendo el Suboficial más antiguo del Grupo y desempeñándome como Jefe de Línea de aviones.

Pero también en mi trayectoria suceden dos tristes despedidas, siendo la más dolorosa de ellas en Octubre del año 1979 cuando tuvimos que trasladar a depósito en el Ala de Abastecimiento, pilotos y tripulantes, con angustia extrema, en un último, triste e inolvidable vuelo a los nobles Grumman HU-16B y CSR-110 que habían cumplido su ciclo de vida útil. La otra despedida fue en febrero de 1993 cuando el Grupo No. 2 fue reasignado a la entonces Ia. Brigada Aérea en la nortina ciudad de Antofagasta, fecha en que tuve la triste tarea, como Suboficial Mayor, Comandante de la Bandada de Línea y Bandada de Mantenimiento del Grupo y mecánico

tripulante, despachar los aviones que despegaban a su nueva base y lo que me hizo permanecer mucho rato en la losa después de iniciado el vuelo, para ocultar de aquellas personas que acudieron ese especial día a despedir a sus familiares y que permanecían aún en nuestro ex hangar, varoniles lágrimas y un estado de tristeza indisimulables.



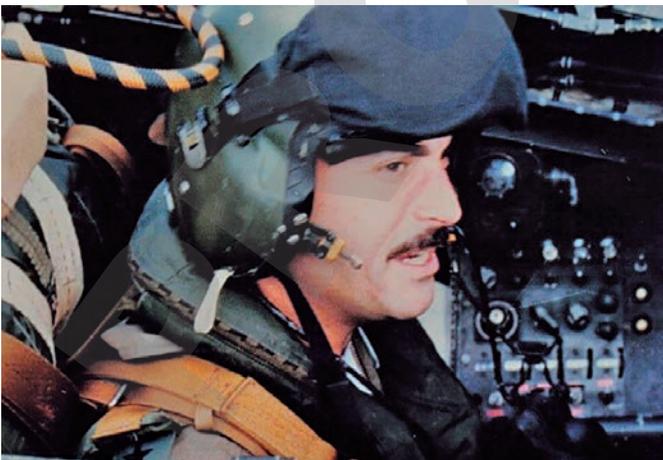
El Suboficial Fernando Vera Lazo, Jefe de Línea y tripulante del material Petrel del Grupo de Aviación No. 2, junto a los Cabo1° Orlando Toro Araya, Seferino Caro Garrido y Alejandro Bustos Neira. Fuente: Grupo No. 2.

Durante el año 1993, después de algunos encuentros casuales con ex integrantes y a medida que se acercaba la fecha de aniversario de la unidad, asomó en la mente de este servidor, la posibilidad de celebrar a la distancia este acontecimiento, sin sospechar siquiera que esta actividad se convertiría con el tiempo en una tradicional celebración que permite a quienes alguna

## Hermanos en el Grupo No. 2



Un día de Julio de 1991 y cuando me encontraba terminando el curso de avión Petrel para componer las tripulaciones del Grupo de Aviación No. 2 con mi coronel Canales, ya de regreso a la unidad, aproximadamente a las 18:00 horas y en momentos que estábamos ingresando al sector de Quintero y solicitando autorización al centro de control para ingresar IFR al área terminal Santiago, recibimos un llamado por radio frecuencia HF del General Berríos (QEPD) desde la IIa. Brigada Aérea, en el cual me informaba que debía presentarme en el Grupo de Aviación No. 10 para reentrenarme en helicópteros UH-1H, ya que había sido designado como tripulación para cumplir misión de ONU en Irak (UNIKOM).



El Comandante Andrés Kreither Trupp se desempeñó también como navegante del material Canberra PR.9. Vía Andrés Kreither T.

En esos momentos casi no lo podía creer, ya que mi entrenamiento en Petrel y mi participación en las

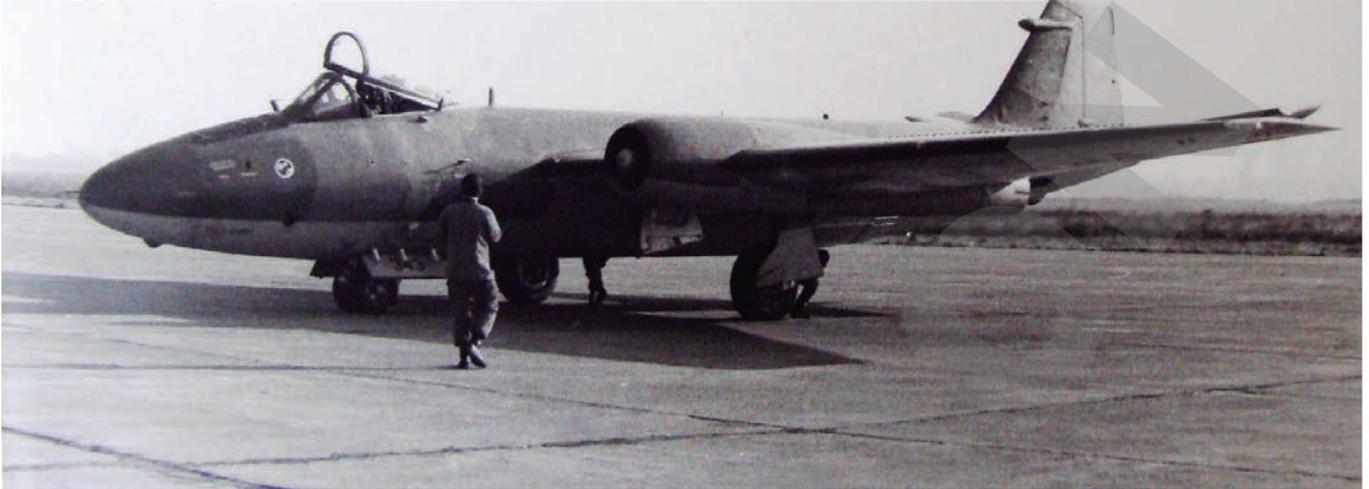
misiones de la unidad quedaban en el aire y todo lo hecho quedaba en stand by hasta mi regreso, ya que el Grupo No. 2 me había dado una acogida muy cálida y motivadora, particularmente por mi coronel Canales y el resto del personal y con la gran duda que sería de mí al regreso. Consecuente a lo dispuesto por la Dirección de Operaciones de esa época, cumplí la orden y me reentrené en UH-1H, helicóptero que había volado por varios años y en diferentes unidades por lo que me adapté fácilmente.

Durante el viaje en el Boeing 707 a Kuwait, al llegar al Aeropuerto Internacional, en el descenso, el Capitán, Comandante Enzo Pinochet, para subirnos el ánimo, por alto-parlantes nos indica que la temperatura eran de 45°, como para que nos fuéramos preparando. Me hizo reír y a la vez pensar.... “Chuuu y son las 16:00 horas, que nos espera estos seis meses que vienen”.

La misión en Irak fue una experiencia que realmente estaba fuera de cualquier misión que me hubiera imaginado que podría ocurrir en mi vida.

Los contrastes de culturas, áreas de operación y condiciones de vuelo estaban muy fuera de lo que ya tenía en mi experiencia, incluida la Antártica. También, el hecho de volar por zonas en las que se quemaban pozos petroleros y la cantidad de humo en la atmósfera, era cosa del Armagedón, sin mencionar la cantidad de tanques y material de guerra destruido diseminado por el desierto, era lo más parecido a una película de Hollywood, por lo menos.

# La meteorología un factor importante a considerar



*“Cuando alguna vez hayas disfrutado el vuelo, caminarás siempre en la tierra con tus ojos mirando al cielo, porque estuviste ahí y allí querrás regresar siempre.”*

**Leonardo da Vinci.**

Esta interesante frase que creo interpreta fielmente el sentir de todos aquellos que alguna vez sentimos el llamado a vestir el uniforme azul aéreo de nuestra querida Fuerza Aérea de Chile, como fue el caso de mi navegante y el mío, en que ambos permanecemos por más de treinta años en la Institución.

Es así que como viejo aviador he querido narrar en primera persona, una de las tantas experiencias que con profesionalismo, dedicación, lealtad y mucha pasión juvenil nos tocó vivir como integrantes de la última tripulación del sistema Canberra PR.9. Esta narrativa lo único que busca, es dejar un testimonio a las nuevas generaciones, ya que los hechos nos dejaron una valiosa experiencia de vida que selló para siempre nuestra sólida amistad y respeto mutuo, la que paso a rescatar desde el baúl de los recuerdos.

Una mañana de invierno muy lluviosa, el Grupo de Aviación No. 2 se encontraba cumpliendo una comisión de servicio, como muchas otras en la zona sur de del país, cuando nuestro Comandante nos dispuso el cumplimiento de una misión de reconocimiento. Por lo tanto, y una vez recibidas las instrucciones, nos dispusimos a planificar su cumplimiento, respetando los parámetros y estándares establecidos, lo que nos exigía un límite de tiempo que al igual que la misión eran evaluados.

Como es habitual en estos casos, solicitamos las últimas condiciones meteorológicas y un pronóstico para la zona de operación, que incluyera también las condiciones de tiempo para nuestro regreso, el que no era muy auspicioso ya que estábamos siendo afectados por un importante frente, lo que nos llevó a considerar una zona alternativa de operaciones y la posibilidad de realizar una aproximación por instrumentos al término de la misión.

El despegue y montada hacia la zona de operación se realizó bajo las reglas de vuelo por instrumentos, hasta cruzar la capa de nubes a aproximadamente treinta mil pies y una vez sobre esta, nos dirigimos al lugar previsto para iniciar nuestra misión de reconocimiento, la que se encontraba cubierta, por lo que procedimos según lo planificado a la zona de alternativa.

Al llegar a la nueva zona alternativa de operaciones, pudimos constatar que se encontraba operable por lo que procedimos a cumplir con nuestra planificación. Cuando llevábamos aproximadamente dos horas de vuelo, escuchamos por la frecuencia interna que las condiciones meteorológicas en la pista de aterrizaje, estaban empeorando y como ya habíamos cumplido casi un noventa por ciento de la misión, decidimos regresar.

Cabe hacer notar que nuestra planificación de vuelo, consideraba el combustible suficiente para la zona alternativa de trabajo, así como para dirigirnos a una pista de alternativa en caso de que no pudiésemos aterrizar

# Sobrevuelo del Santuario



Corrían los primeros días del mes de Mayo a mediados de la década de los ochenta, el país comenzaba a prepararse para las celebraciones y feriado del 21 de Mayo. Nosotros ese día nos preparábamos en nuestra sala de briefing para una misión MEO (Mantenimiento de Eficiencia Operativa) en nuestro PR.9, en la cual, con previo trabajo y coordinación con el avión explorador Petrel Alfa, debíamos ir a reconocer y fotografiar un grupo no menor de buques que aguardaban cercanos a las 200 millas económicas exclusivas.



Piloto, mecánico y navegante del material Canberra, después de una misión de reconocimiento. Fuente: Grupo No. 2.

Terminados los preparativos operacionales, con el piloto caminamos hacia el hangar para completar el equipamiento y dirigirnos al imponente avión de reconocimiento que sólo cuatro fuerzas aéreas tenían en el mundo. Allí nos esperaba nuestro mecánico tripulante Olguín, informándonos que el avión estaba

cargado con 16.500 libras de combustible y que todos el resto estaba sin novedad; también como de costumbre se nos apersonaba el fotógrafo informándonos que la configuración solicitada de las cámaras era el “Fan de Cuatro” (Cuatro cámaras de 48” y una de 6”) para fotografías verticales.

Ya hechos los preparativos y la puesta en marcha de los motores, nos dirigíamos raudos para la pista 21 del legendario y hoy polémico aeropuerto de Los Cerrillos. Alineados en la pista, se realizaba el Runway Aligment de los compases del avión, el piloto colocaba el empuje para el despegue en esos poderosos y rugidores motores Rolls-Royce Avon 206. El piloto pedía la After Take Off Check List y el navegante leía y verificaba los ítems correspondientes.

Ya próximos a alcanzar nuestro nivel de trabajo para realizar nuestra misión a 40.000 pies; mediante códigos y en frecuencia VHF recibimos la información desde el Petrel Alfa que el área del objetivo estaba cubierta por nubosidad baja, por lo que deberíamos regresar sin poder cumplir nuestro cometido.

Frustrados y con una espina en cierta parte, iniciamos nuestro regreso a casa, cuando a unas 50 millas de la costa, el piloto me avisa que prepare las cámaras, dado existía un blanco de oportunidad.

Parte importante de nuestra escuadra nacional salía desde Valparaíso hacia el norte, era una fuerza de tarea Naval compuesta por los más importantes buques, que yo sólo había visto en películas de la IIa Guerra

## Medalla al Valor en la Pampa



En los meses de verano, diciembre a marzo, en la zona norte del país se produce un fenómeno climático conocido como el Invierno Altiplánico. Las lluvias y los deshielos en la cordillera hacen que el caudal de los riachuelos aumente el doble o el triple. Pero el año 2001 fue diferente.

El caudal de los riachuelos aumentó en hasta cinco veces su volumen de agua, y a veces más. Esto ocurrió a mediados del mes de febrero en la mayoría de las quebradas especialmente la del Lluta. La fuerza del río se llevó sembradíos, puentes, acueductos, carreteras, rieles de tren, casas, etc. Todo en una noche.

Los habitantes del sector no sólo se habían quedado aislados, sino que lo perdieron prácticamente todo en un abrir y cerrar de ojos.



Efectos del desborde de los ríos durante el fenómeno climático del invierno altiplánico. Fuente: [www.elregional.cl](http://www.elregional.cl).

La zona era un desastre. Esta situación hizo que en la mañana del día 16, las autoridades regionales alertaran al S.A.R de la Primera Región, agrupación que operaba con medios del Grupo de Aviación No. 2 de la Fuerza Aérea de Chile, unidad que contaba con aviones de transporte liviano, de enlace y un helicóptero SA-315 Lama para salvamento.

El S.A.R se movilizó inmediatamente desde su base en Iquique a El Buitre, aeródromo perteneciente al Ejército de Chile en las cercanías de Arica y que también contaba con un helicóptero Lama. La agrupación era dirigida por el Teniente Rodrigo Esquivel, oficial COORSAR.

El helicóptero era pilotado por el Subteniente Diego Arriagada Muñoz, de 23 años, quien había terminado su curso de Lama sólo cuatro meses antes. Su tripulante era el Cabo 1° Claudio Arriagada Solar, de 28 años, quien actualmente es mecánico de helicópteros.

Los medios fueron puestos a disposición de la Intendencia de la Primera Región. Durante el día 16, el helicóptero realizó misiones de observación del sector para que las autoridades apreciaran la magnitud de los daños. Incluso al finalizar el día voló el Ministro del Interior, Miguel Insulza.

Al día siguiente continuaron las misiones de observación por parte de las autoridades. Desde el aire se podía apreciar el paso del río. Todos los puentes estaban destruidos, hectáreas de plantaciones desaparecidas, cientos de personas aisladas.

## Descubriendo mi vocación



Hace nueve años dejé el Grupo de Aviación No. 2. Lo recuerdo con mucho aprecio y nostalgia, porque fueron cuatro años memorables para mi carrera.

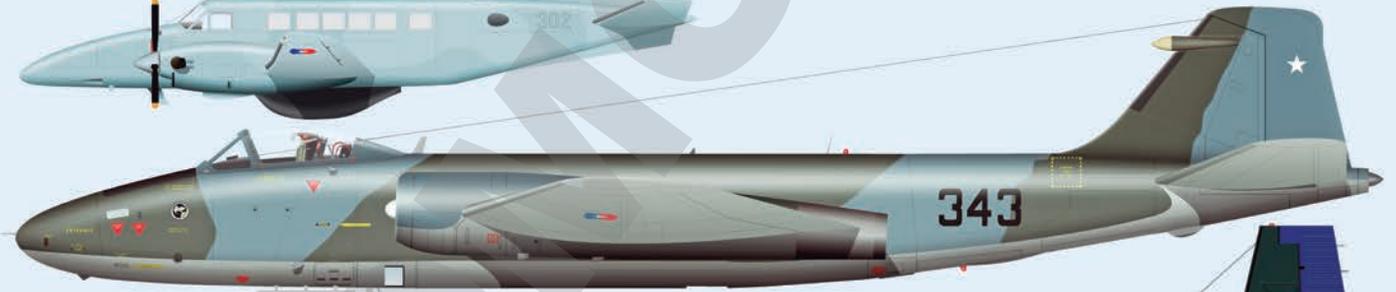
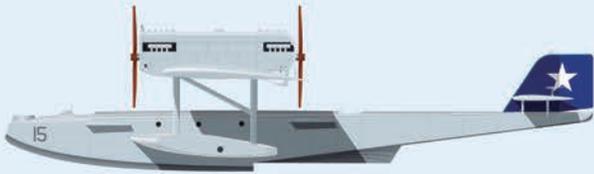


La Teniente Pamela Paredes Dietz, al mando de un helicóptero Bell 412EP del Grupo de Aviación No. 2. Vía Pamela Paredes D.

Llegué destinada en noviembre del año 2007, y recuerdo haber sentido mucha ansiedad porque estaba llegando a una Brigada compleja, con un alto nivel de entrenamiento y sería una excelente oportunidad de aprendizaje y crecimiento, por todo lo que implica estar destinada en una Unidad donde permanentemente se practican misiones de aplicación táctica y de apoyo a la comunidad. Mi ansiedad era más bien nerviosismo por llegar a un grupo humano que sólo recientemente estaba por primera vez recibiendo mujeres. En todas las organizaciones existía una resistencia inherente a los cambios y las transiciones, sin embargo, me encontré con un grupo humano íntegro, cohesionado y tremendamente competente. Casi inmediatamente, me sentí como un miembro más, sin distinciones de género. Con la excepción de la primera vez que salió a volar un helicóptero UH-1H tripulado por dos pilotos mujeres. Recuerdo que fue un hito, y lo vivimos entre todos. Entre bromas y gestos de camaradería, culminamos ese primer vuelo sin observaciones, y me dio la impresión que en ese momento la sensación de resistencia desapareció por completo, aún si nunca fue realmente impedimento para sacar adelante la programación de vuelo o la asignación de misiones. Lamentablemente, en esa época las comisiones a Haití para las tripulaciones de helicópteros eran recurrentes, y no se volvió a dar la oportunidad de que dos mujeres pilotos integraran una tripulación de vuelo.

Desde ese momento, mis actividades aéreas y de entrenamiento, rara vez coincidieron con otra oficial.

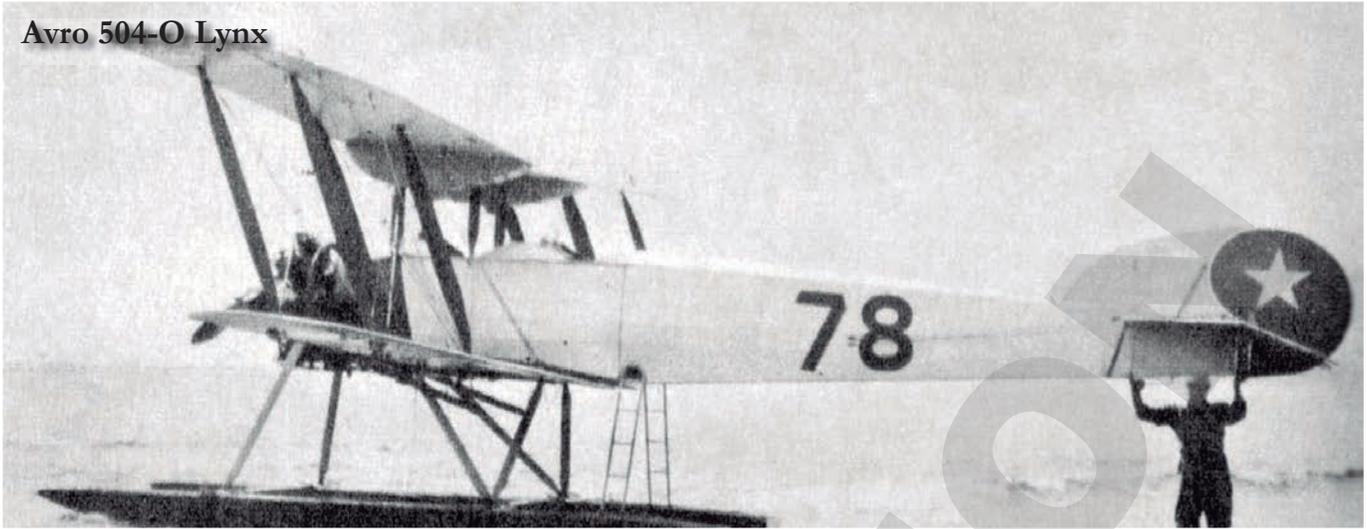
# MATERIAL AEREO DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 2



# Línea de Tiempo de Incorporación de Material de Vuelo del Grupo de Aviación No. 2



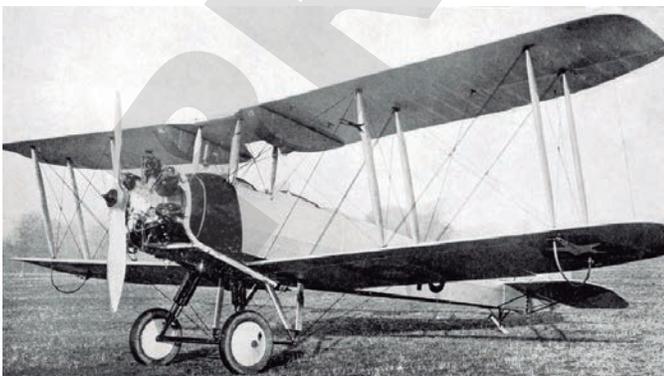
## Avro 504-O Lynx



### Servicio en la Aviación Naval

Este hidroavión es un derivado del avión Avro 504N, que a su vez se basó en el famoso Avro 504K. Se le incorporó un motor Armstrong-Siddeley Lynx IVC de 215 hp, más poderoso que el usado por el modelo 504N (180 hp). Asimismo, se le agregaron un par de flotadores. Avro construyó solo 15 hidroaviones de este modelo: Japón (1), Chile (13) y un avión civil.

La Armada hizo un primer pedido por 7 hidroaviones en 1926. Los aviones fueron construidos en base a fuselajes de aviones Avro 504K por A.V. Roe & Co. Ltd., Newton Heath, Manchester and Hamble, que años más tarde sería absorbida por Hawker Aviation Siddeley Ltd. (HSAL). Los aviones fueron probados con tren de aterrizaje antes de ser entregados y hay pocas fotografías con esa configuración usada por la Armada de Chile y la Fuerza Aérea Nacional. Los aviones fueron entregados a fines de 1926 y fueron numerados inicialmente del 15 al 21. Posteriormente serían numerados del 75 al 81, antes de pasar a formar parte de la nueva Fuerza Aérea Nacional.



El Avro 504O No. 19 de la Armada de Chile, siendo probado con tren de aterrizaje antes de su entrega en 1927. Fuente: BAE Systems.

En 1928 la Armada puso una nueva orden por otros 6 hidroaviones, los cuales fueron entregados en agosto de 1929, siendo numerados del 82 al 87.

El primer lote de hidroaviones alcanzó a operar brevemente en Las Torpederas, para luego ser asignados a la Base Aeronaval de Quintero para su labor de entrenamiento y reconocimiento. Al momento de su traspaso a la recién creada Fuerza Aérea Nacional en marzo de 1930, quedaban operativos 6 hidroaviones.

### Servicio en la Fuerza Aérea Nacional

Los hidroaviones Avro al pasar a la FAN, mantuvieron su asignación dentro de la estructura que tenían en la Armada:

- Escuadrilla de Entrenamiento (No. 79, 81, 82 y 84)
- Escuadrilla de Reconocimiento (No. 76 y 78).

A fines de los años 1930, la mayoría de los hidroaviones Avro habían sido dados de baja por diversas causas y en la década siguiente al menos el No. 84 se encontraba en el inventario del Grupo hasta 1942, aunque para ser dado de baja.



Oficiales y personal del Ejército de Chile, posan frente al Avro Lynx No. 75 en su configuración con tren de aterrizaje. Vía Erwin Cubillos S.

## Esquemas de Pintura

Al igual que la mayoría de los hidroaviones que ingresaron al inventario de la Aviación Naval, los Avro 504O Lynx llegaron pintados con un esquema metálico para todas sus superficies, pese a que la mayor parte de los recubrimientos eran de tela. El motor y la sección frontal del fuselaje estaban pintados de color negro. Se aplicó el “Jack” de la Armada al timón de dirección en su típico color azul con su estrella blanca en ambos lados. Los numerales estaban pintados de color negro a ambos lados del fuselaje, detrás de la cabina en un

formato bastante distinto al resto de las flotas de hidroaviones de la Armada. Estos también estaban pintados sobre el ala superior y debajo del ala inferior a ambos lados. Por último, los escudos nacionales estaban pintados sobre el ala superior y debajo del ala inferior a ambos lados y a los extremos externos de los numerales.

No hay registros de que estos aviones hayan experimentado algún cambio en su esquema de pintura durante su servicio en la Aviación Naval o después de pasar a la Fuerza Aérea Nacional. Tampoco se preservó algún ejemplar de estos hidroaviones.



Un hidroavión Avro 504 Lynx de la Armada siendo preparado para una operación de vuelo. Fuente: Museo de la Armada.



Final del Avro Lynx No. 78, siendo rescatado por personal del Grupo de Aviación No. 2 el día de su accidente, 10 de agosto de 1931. Vía Erwin Cubillos S.

## Ficha Técnica

<b>Envergadura</b>	11 m.
<b>Largo</b>	9,14 m.
<b>Alto</b>	3,61 m.
<b>Superficie Alar</b>	21,37 m <sup>2</sup>
<b>Peso máximo</b>	1.194 kg.
<b>Motor</b>	Armstrong-Siddeley Lynx IV C de 215 HP
<b>Velocidad máxima</b>	155 km/hr.
<b>Tripulación</b>	2

## Detalle de la Flota

#	No. Orden	c/n	Inicio Servicio	Término Servicio	Detalle Servicio
1	15-75		1927		
2	16-76		1927		Pasa a la FAN el 30-06-1930.
3	17-77		1927		
4	18-78		1927	10-08-1931	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado, fuera de servicio el 10-08-1931.
5	19-79		1927		Pasa a la FAN el 30-06-1930.
6	20-80		1927	1933	
7	21-81		1927	21-11-1933	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio el 21-11-1933.
8	82	355	08-1929	11-11-1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio el 11-11-1930.
9	83	356	08-1929	21-05-1930	Fuera de servicio el 21-05-1930.
10	84	357	08-1929	1942	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Fuera de servicio en 1942.
11	85	358	08-1929	24-11-1930	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado el 20-11-1930.
12	86	359	08-1929	10-01-1931	Pasa a la FAN el 30-06-1930. Accidentado, fuera de servicio el 10-01-1931.
13	87	360	08-1929		Accidentado.

Avro 504O "Lynx" No. 19 de la Aviación Naval, Newton Heath, Manchester, Inglaterra, 1927.



Avro 504O "Lynx" No. 78 del Grupo de Aviación No. 2, Fuerza Aérea Nacional, Quintero, 1931.



Avro 504O "Lynx" No. 84 del Grupo de Aviación No. 2, Fuerza Aérea de Chile, Quintero, 1938.



Dornier J Wal



### Servicio en la Aviación Naval

Sin duda alguna, el bote volador Dornier Wal fue de suma importancia durante su servicio en la Aviación Naval, permitiendo conectar lugares remotos del territorio nacional y realizar las primeras exploraciones para trazar las futuras rutas aéreas que permitirían posteriormente a la FAN unir a todo el país.

Su adquisición se encuadró en la primera compra oficial realizada por la Armada en 1925, en donde se incluyeron ocho botes voladores Dornier Wal. Estos aviones llegaron en 3 partidas: los primeros 4 arribaron en agosto de 1926, 2 en diciembre de ese mismo año y los últimos 2 llegaron en 1928. Fueron matriculados del 10 al 18, no usando el número 13. En 1927 realizaron el primer vuelo de larga distancia, entre Quintero y Talcahuano. Posteriormente, realizaron un segundo viaje entre Quintero y Antofagasta.

En enero de 1929, después de una cuidadosa planificación los Dornier No. 12, 16 y 17 realizan el primer vuelo de exploración hacia la zona austral, pudiendo conocer los canales y las condiciones

meteorológicas de la zona. El retorno lo realizaron por la ruta Puerto Montt - Lago Llanquihue - Lago Todos los Santos, ruta que también era explorada por primera vez.

Antes de ser traspasados a la Fuerza Aérea Nacional, los Dornier No. 15, 16 y 17 realizaron un vuelo directo a Iquique en mayo de 1929, de casi 9 horas de duración, para participar en la celebración del aniversario No. 50 del Combate Naval de Iquique, demostrando la gran capacidad de hombres y máquinas, legado que sería continuado en la nueva Fuerza Aérea Nacional.

### Servicio en la Fuerza Aérea Nacional

La flota de Dornier Wal de la Aviación Naval pasó en pleno a la Fuerza Aérea Nacional a partir de 1930, incluyendo el No. 10, el cual se había accidentado en 1929. Todos los aviones fueron asignados a la Escuadrilla de Reconocimiento del Grupo de Aviación No. 2, operando en las mismas instalaciones de la ex Base Aeronaval de Quintero. Asimismo, la mayoría de los oficiales y personal técnico y de apoyo de la Armada fueron asimilados a la nueva institución, manteniéndose



El bote volador Dornier Wal No. 12 de la Armada, en una de sus operaciones en el Sur de Chile en 1929. Fuente: Museo Aeronáutico.



El bote volador Dornier Wal No. 16 varado en una caleta del Sur de Chile durante su viaje a Magallanes en julio de 1930. Fuente: Repositorio Digital Armada.

Fairey III F



### Servicio en la Aviación Naval

El hidroavión Fairey III F fue el más famoso de la serie Fairey III y se exportó a varios países. En Europa operó hasta fines de los años 1940. Específicamente, el hidroavión III F fue exportado a Argentina (6), Canadá (1), Chile (7), Egipto (1), Grecia (10), Irlanda (1), Nueva Zelanda (1) y Unión Soviética (1).

En 1926 la Armada adquirió una partida de 4 hidroaviones Fairey III F, modelo Mk.I, numerados del 23 al 26 y un modelo Mk.III, numerado como No. 27, los cuales fueron entregados en 1927. Los aviones alcanzaron a operar brevemente en Las Torpederas y luego fueron asignados a la Base Aeronaval de Quintero.

El 03 de octubre de 1929, se accidenta el Fairey III F No. 23 en la Bahía de Quintero durante una rutina de acrobacias, en donde perdió la vida su piloto, el Teniente 2º Ingeniero Alfonso Moraga Ramos, en tanto que su copiloto, mecánico Juan Sayes, resultó herido. El avión se hundió y posteriormente sus restos fueron recuperados y fue dado de baja. Al momento de

la creación de la Fuerza Aérea Nacional, los siguientes hidroaviones Fairey III F pasaron al Grupo de Aviación No. 2: No. 24, 25, 26 y 27.

El uso de estos hidroaviones por la Armada tuvo un desquite entre 1932 y 1938 y operó el Fairey III F No. 3 desde una catapulta en el acorazado Almirante Latorre hasta 1935 y luego fue de dotación del buque madre de submarinos "Araucano", hasta 1938. También operó en la catapulta del Latorre el Fairey Mk. III No. 27, que posteriormente fue rematriculado por la FAN como No. 1. Asimismo operaron catapultados los Fairey modelo Mk.III No. 2 y No. 3, adquiridos por la FAN en 1931.

### Servicio en la Fuerza Aérea Nacional

En marzo de 1930 los hidroaviones Fairey III F son traspasados a la nueva Fuerza Aérea Nacional, los cuales quedan encuadrados en el Grupo de Aviación No. 2.

En 1931 la FAN adquiere dos hidroaviones Fairey III F modelo Mk.III, los cuales fueron numerados con el

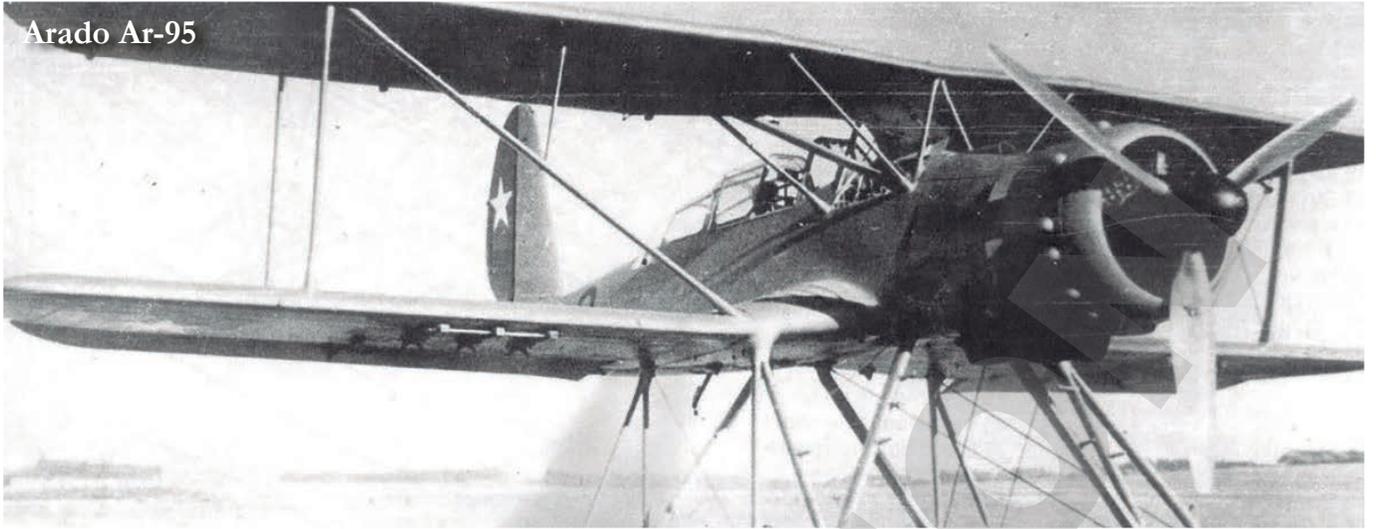


El hidroavión Fairey III F Mk.III No. 3 de la Armada, siendo catapultado desde el acorazado "Almirante Latorre". Fuente: Museo Naval.



Hidroavión Fairey III F Mk.I No. 24 del Grupo No. 2, despegando desde la Bahía de Quintero. Fuente: Museo Aeronáutico.

Arado Ar-95



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

La incorporación del hidroavión de origen alemán Arado Ar-95 vino a reemplazar los ya obsoletos hidroaviones que habían pasado de la Aviación Naval en 1930 a la recién creada Fuerza Aérea Nacional. Su adquisición se enmarcó dentro de las compras de material aéreo realizadas por la conocida “Comisión Aracena” en 1937.

Estos hidroaviones fueron adquiridos junto con aviones Junkers, Focke Wulf, Breda y Nardi, considerando la compra de 9 aviones con capacidad de usar tren de aterrizaje convencional. Debido a una restricción presupuestaria, se consideró una partida de sólo 5 Arado Ar-95. Sin embargo, ese número no era suficiente para la misión de apoyo a la Armada, por cuanto la cantidad fue aumentada a 10, llegando finalmente 9 aviones a fines de 1938.

La mayoría de los aviones fue destinado provisionalmente al Grupo de Aviación No. 2, ya que algunos fueron finalmente asignados a otras unidades de vuelo durante su servicio en la FACH.

Si bien para la fecha de la adquisición de estos hidroaviones, eran aeronaves relativamente modernas, su uso fue bastante breve, sólo seis años, desde 1938 a 1943. Su retiro del servicio se debió principalmente a la serie de accidentes que sufrieron, quedando operativos a fines de 1943 solo 3 hidroaviones de dotación del Grupo de Aviación No. 2 y no por la carencia de repuestos producto del corte de suministros por parte de Alemania, inmersa en la Segunda Guerra Mundial.

Los antecedentes disponibles indican que inicialmente toda la flota de aviones fue parte del inventario de la Escuadrilla de Hidroaviones del Grupo de Aviación No. 2 y sólo un par de aviones, los No. 3 y No. 5, fueron reasignados al Grupo de Aviación No. 6 en 1940.

El 12 de diciembre de 1939, después de realizar una práctica de formación y tiro, el Arado No. 2 se queda sin combustible y amariza sin flotadores. El impacto proyectó fuera del avión a uno de los tripulantes, el aprendiz Mario Rossi Fernández, quien falleció, en tanto que el piloto, Arturo Parodi y el otro aprendiz,

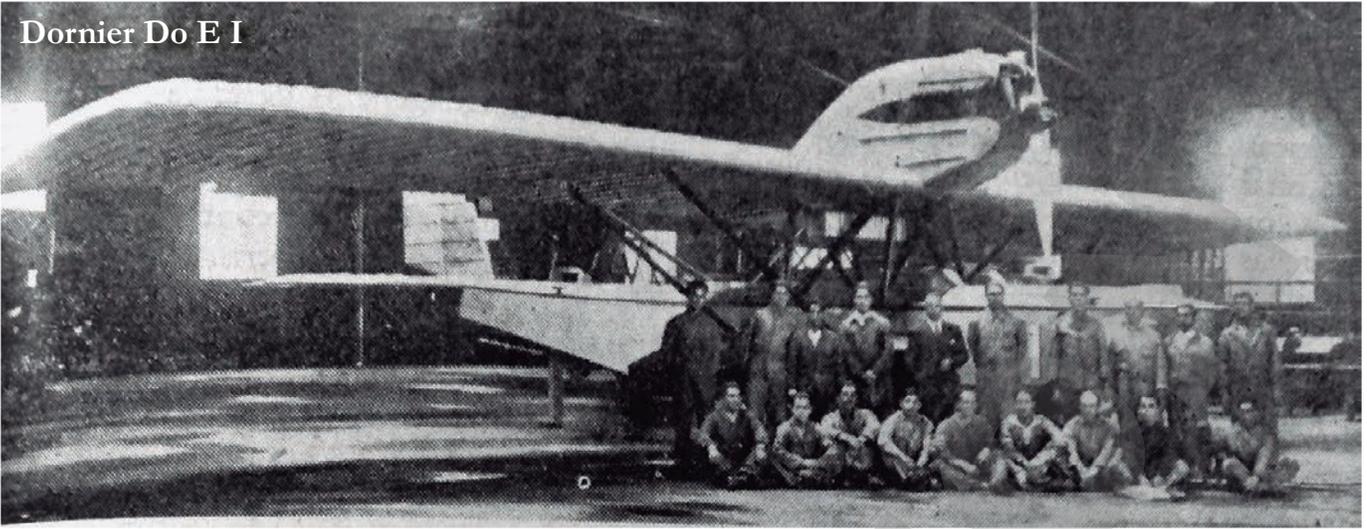


El hidroavión Arado Ar-95 No. 7 amarizado en una laguna antes de accidentarse en 1941 cuando intentaba despegar en Talcahuano. Fuente: Fach.



El Arado Ar-95 No. 3 con su configuración con tren de aterrizaje convencional, accidentado el 16 de abril de 1940. Fuente: Museo Aeronáutico.

## Dornier Do E I



### Servicio en la Aviación Naval

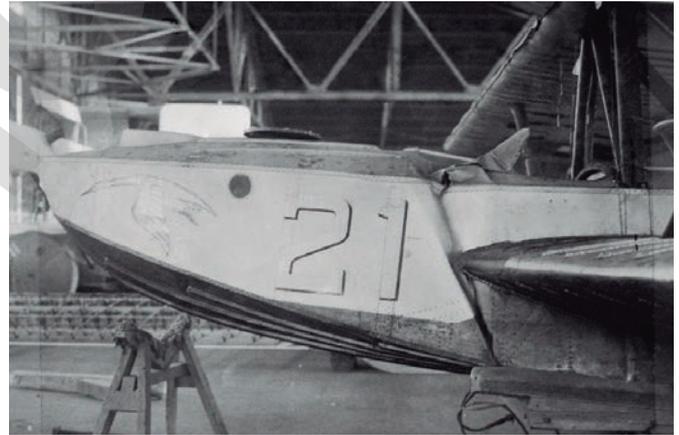
El Dornier Do E era un bote volador mono-motor muy parecido al exitoso bote volador Dornier Wal, pero más pequeño. Sólo se construyeron cuatro Do E. Dos con motor Rolls-Royce Eagle IX (Do E I), exportados a Japón y Chile y dos con motor Gnome-Rhone Júpiter refrigerados por aire (Do E II).

El ejemplar traído a Chile para su demostración a la Armada, llegó a Valparaíso en junio de 1926, siendo adquirido de inmediato, con presupuesto de 1927, asignándole el No. 21 (c/n 59). La Armada lo utilizó ampliamente como bote volador de instrucción para los más grandes Dornier Wal.

### Servicio en la Fuerza Aérea Nacional

El Do E I fue traspasado a la FAN en 1930, donde se le cambiaría el motor Roll-Royce, por uno más potente Curtiss Falcon D-12 en 1933, ganando 70 HP de potencia adicional. El cambio de motor fue realizado en la Base Aérea de Quintero por un equipo de 18

suboficiales de mantenimiento del Grupo de Aviación No. 2, dirigidos por el Ingeniero Mauricio Hausser. Sin embargo, la modificación provocó un cambio en su centro de gravedad, provocando un accidente que lo dejó inutilizable el 4 de octubre de 1934. El 11 de agosto de 1936 fue propuesto para la baja, junto a los Dornier Wal No. 11, 12 y 14. Su baja se materializó el 10 de octubre de 1936.



Bote volador Dornier Do E I No. 21 del Grupo No. 2, con las evidencias del daño estructural después de su accidente el 04-11-1934. Vía Erwin Cubillos S.

Dornier Do-EI No. 21 del Grupo de Aviación No. 2, Fuerza Aérea Nacional, Base Aérea de Quintero, 1931.





### Servicio en la Armada de Chile

Este avión es un derivado del Junkers F13 para operaciones de carga. Inicialmente no tenía ventanas y en la versión W33 fueron introducidas. Debido a las limitaciones de Alemania para producir aviones de uso militar por el tratado de Versalles, una variación del modelo W34 fue producida por A.B. Flygindustri en Limhamn, Suecia, denominada K43, donde 18 aviones fueron vendidos a Finlandia, Argentina, Portugal, Bolivia y Chile. Esta versión podía portar una ametralladora defensiva en una torreta abierta sobre el fuselaje. La versión exportada a Chile fue denominada W34ba y estaba propulsada por un motor radial Bristol Júpiter VIII de 450 HP que le permitía una velocidad máxima de 265 k/h. Tenía un peso neto de 1.420 Kg y podía llevar una carga de cerca de 1.000 Kg, con un rango de 900 km.

Este avión llega al país para ser ofrecido a los servicios aéreos en 1925, siendo adquirido por la Armada para el transporte de carga y pasajeros.

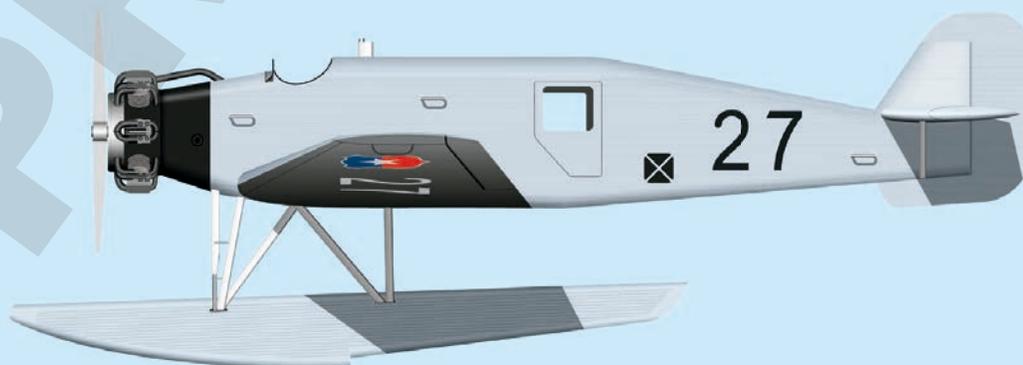
### Servicio en la Fuerza Aérea Nacional

En 1930 pasa a la Fuerza Aérea Nacional como dotación de la Base Aérea de Quintero, siendo operado por poco tiempo por los pilotos del Grupo de Aviación No. 2 en la labor de enlace y transporte, ya que es asignado al recientemente creado Gabinete de Aerofotogrametría (GAF), donde se perdería en un accidente en la cordillera el 25 de mayo de 1932.

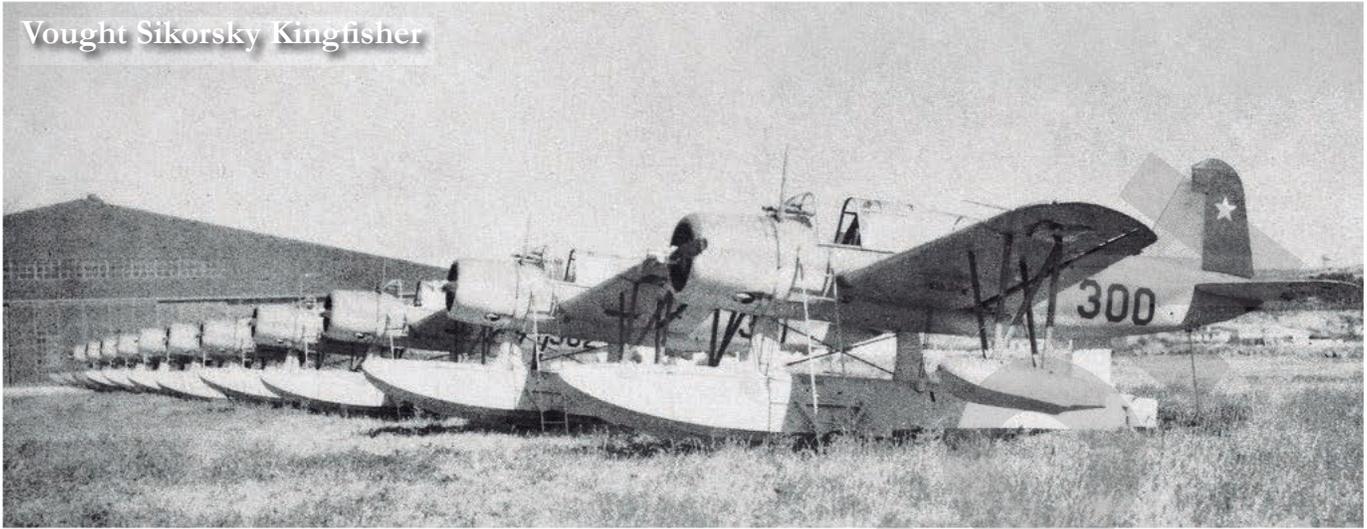


El Junkers W34B No. 27 de la Armada, con su configuración con tren de aterrizaje. Fuente: Museo Aeronáutico.

Junkers W.34 No. 27 del Grupo de Aviación No. 2, Fuerza Aérea Nacional, Base Aérea de Quintero, 1930.



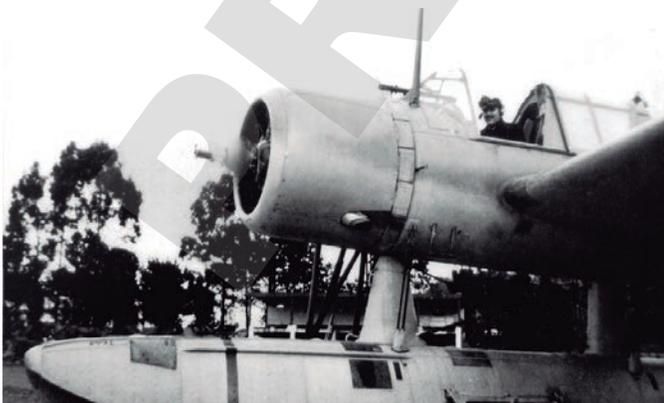
## Vought Sikorsky Kingfisher



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher tuvo un destacado servicio en la Fuerza Aérea de Chile y particularmente en el Grupo de Aviación No. 2. Su adquisición, junto con la de los primeros Catalinas fue parte de la Ley de Arrendamientos y Préstamos del gobierno Norteamericano para entregar material aéreo de guerra para poder hacer frente a la amenaza del ataque de las potencias del Eje a la cadena logística y de materias primas que los países sudamericanos entregaban a los Aliados. Con la entrada de Estados Unidos a la guerra, se concretó el envío de 15 hidroaviones Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher.

Los aviones arribaron al país en octubre de 1942 y nueve de ellos fueron dados de alta en el Grupo de Aviación No. 2, los restantes seis fueron asignados a la Armada. El primer curso de pilotos de Sikorsky fue realizado por la Misión Aérea Norteamericana (MANA) en el Grupo No. 2, antes del arribo de los aviones y un segundo curso se realizó en 1943, también con la asistencia de la MANA.

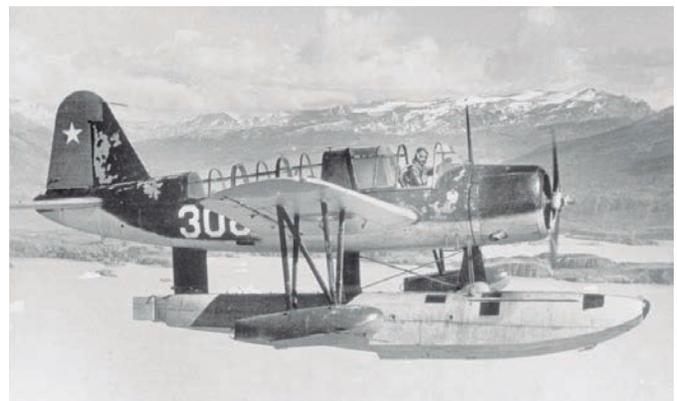


Un piloto del Grupo de Aviación No. 2 realiza una prueba de motor a uno de los Kingfisher de la unidad, alrededor de 1943. Vía Carlos Stuardo.

El primer vuelo de un Sikorsky en Chile fue realizado el 29 de diciembre de 1942 por el Teniente 2° de la Armada, Enrique O'Really F.

Los aviones del Grupo de Aviación No. 2 comenzaron a operar en 1943 en Quintero. En forma paralela, los Kingfisher de la Armada comenzaron a operar en la Base Aeronaval de Talcahuano a principio de 1943, lo que generó la protesta por parte de la FACH, apelando al Decreto Supremo de 1930 y en atención a que la Armada no contaba con los medios suficientes, ni humanos ni técnicos para operar eficientemente el nuevo material asignado a la Armada (6 Kingfisher y 3 Catalinas). Finalmente, el Consejo Superior de Defensa Nacional determinó el traspaso de los aviones navales a la FACH.

A mediados de 1943 se crea el Comando Costanero, organización encargada de la vigilancia aeronaval de todo el territorio nacional para proteger la navegación a naves nacionales y amigas de posibles ataques de sumergibles de las potencias del Eje. El Grupo de Aviación No. 2 tuvo una participación relevante



El Vought Sikorsky No. 308 volando sobre el Lago San Martín, después del viaje a la Antártica en 1947. Fuente: Fach.

## Consolidated PBY Catalina



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

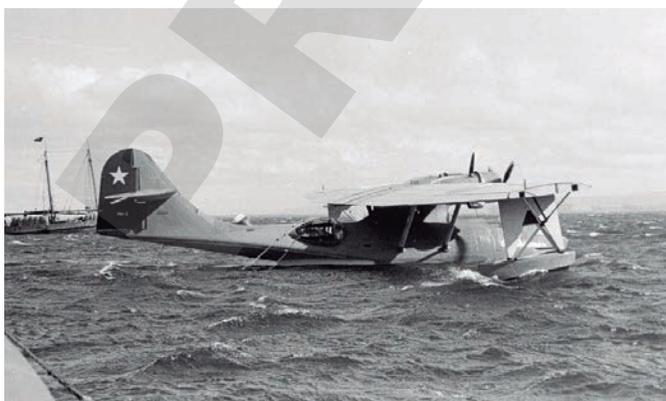
El servicio del famoso hidroavión Consolidated PBY Catalina en la Fuerza Aérea de Chile está asociado con la entrada de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, después del ataque japonés a Pearl Harbour. Estos aviones junto a los Vought Sikorsky fueron entregados por los Estados Unidos como parte de la fuerza de defensa del pacífico y equiparon a la mayoría de los países sudamericanos para poder vigilar y proteger sus costas ante el eventual ataque de submarinos de las potencias del Eje. La Fuerza Aérea de Chile recibió 3 aviones PB-5 (Botes voladores) y 3 PB-5A (Anfibios), modelos usados por la U.S. Navy, entre 1943 y 1944, recibiendo las matrículas 400 al 405.

Estos aviones junto a los Vought Sikorsky fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2 y fueron distribuidos geográficamente en lo que se denominó "Comando Costanero", en el norte, centro y sur del país, en donde los Catalinas tenían la misión de realizar patrullajes de vigilancia de largo alcance, en tanto que los Vought Sikorsky vigilaban las costas.

Con el término de la Segunda Guerra Mundial, se disuelve el Comando Costanero y los aviones vuelven a Quintero para realizar misiones consistentes en vuelos de búsqueda y salvamento (SAR), de ayuda a la comunidad y quizás los con más connotación, los vuelos al territorio insular (Isla de Pascua y Robinson Crusoe) y al territorio antártico.

En 1948 se adquieren 6 aviones adicionales, en esta oportunidad, modelo OA-10A (Anfibios fabricados para la USAAF). Son matriculados con los seriales 406 al 411. Ese mismo año se accidenta el PB-5 No. 400 en Talcahuano, pilotado por el Comandante Roberto Parragué Singer, falleciendo ahogado el Cabo 1° Oscar Bau Rojas.

Sin duda alguna, hay dos hitos de la historia de la Fuerza Aérea de Chile que fueron protagonizados por los Catalinas del Grupo de Aviación No. 2. El más difundido fue el primer viaje a la Isla de Pascua, realizado por el Catalina No. 405 el 19 de enero de 1951, bautizado por su piloto, el Comandante Roberto Parragué Singer, como "Manu-Tara" y el otro fue



El PB-5 No. 400 del Grupo de Aviación No. 2, asignado a la Base de Magallanes mientras operó en el Comando Costanero. Fuente: Museo Aeronáutico.



El OA-10A No. 406 aterrizando en la pista de la Base Aérea de Quintero. Este avión haría el primer viaje ida y vuelta a la Antártica en 1955. Fuente: MNAE.



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El North American AT-6 “Texan” en la Fuerza Aérea de Chile fue por más de 30 años el entrenador avanzado que preparó a cientos de pilotos para volar aviones de mayores prestaciones. A mediados de 1940, el gobierno de Chile puso una orden por 12 aviones NA-44 (La denominación de exportación era NA-74), los cuales arribaron embarcados en 1941, siendo armados para comenzar a operar un mes más tarde, asignados al Grupo de Aviación No. 4.

A partir de 1942, Chile se benefició del sistema “Lend & Lease” del gobierno norteamericano y comenzó a recibir sucesivas entregas de aviones North American AT-6. Ese mismo año fueron entregados 15 aviones AT-6B, los cuales fueron trasladados en vuelo por aviadores norteamericanos.

Estos aviones junto a otros entrenadores básicos fueron la columna vertebral de la nueva estructura de instrucción y entrenamiento implementada por la Misión Aérea Norteamericana, conocida por sus siglas MANA.



Avión North American BC-2 de la MANA muy parecido al NA-44, en su visita a Chile en 1940. Al fondo se pueden ver aviones Breda Ba.65. Fuente: Life.

Los nuevos programas de instrucción y entrenamiento vinieron a estandarizar estas operaciones, lo que permitió mejorar la determinación de aptitudes y evolución de la carrera de los pilotos de la Fuerza Aérea. Asimismo, este trabajo permitió bajar el alto índice de accidentes que se había producido con el material de vuelo adquirido en 1937, por no contar con un debido programa de entrenamiento.

En 1943 se recibieron 15 aviones AT-6C y en 1944 llegaron 32 aviones AT-6D-NT. Durante el vuelo de traslado de estos aviones se estrellaron los aviones No. 249, 250 y 251, el 20 de Julio de 1944 en Ixtepec, México, falleciendo el Teniente 1° Jorge López Hutchinson y los Tenientes 2° Juan Fernández Núñez, Roberto Reyes Mellafe y Jorge Zambrano Riquelme y el Sargento 1° Carlos Abarca González.

A partir de 1944 los N.A. fueron distribuidos en las diferentes unidades de la Fuerza Aérea para dar apoyo al Comando Costanero. El Grupo de Aviación No. 2 recibió aviones AT-6D-NT y en algún momento llegó a contar con siete de estos aviones en su inventario.



Un de los últimos North American T-6G en vuelo en 1976, No. 269, perteneciente al Grupo de Aviación No. 1. Fuente: FACH.

## Beechcraft C-45/D-18S Expeditor



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

La Fuerza Aérea de Chile recibe el primer avión Beechcraft C-45 en el contexto de cooperación con el esfuerzo aliado durante la Segunda Guerra Mundial, en 1944, correspondiente a un modelo UC-45F, matriculado con el número 903 y asignado a la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe.

En 1945 se recibe un nuevo UC-45F para reemplazar al No. 903, el cual se había accidentado, siendo dado de baja. En mayo de 1953 la FACH recibe los dos primeros aviones D-18S, los cuales son asignados al grupo de Aviación No. 4, siendo matriculados con los números 518 y 519. En noviembre de ese mismo año, se reciben dos D-18S adicionales, siendo matriculados como 520, asignado a la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe y 521, asignado al Grupo de Aviación No. 8 en Quintero.

En 1956 se adquieren cinco D-18S, siendo matriculados del 522 al 526. Junto al resto de los aviones de la FACH, son re- numerados en 1957.



Recepción del Beechcraft D-18S No. 521 en la empresa de Beechcraft en Kansas, EE.UU., en noviembre de 1953. Fuente: Museo Aeronáutico.

Los D-18S del Grupo de Aviación No. 6 tuvieron un destacado desempeño durante la “Crisis del Islote Snipe”, operando en la “Bandada D-18” durante 1958.

Al menos un D-18S participó en el puente aéreo para ir en ayuda de los damnificados del terremoto de Valdivia en 1960.

Durante ese mismo año arriban 15 aviones C-45H, adquiridos a la empresa Aero Corporation de Atlanta, siendo numerados del 481 al 495. Estos aviones son asignados a distintas unidades de vuelo, incluyendo el Grupo de Aviación No. 2. Posteriormente, esta unidad recibiría algunos aviones D-18S.

En 1965, el Grupo de Aviación dispuso nuevamente un avión Beechcraft para el incidente fronterizo conocido como “Crisis de Laguna del Desierto”, usando el C-45H No. 483, el cual había sido modificado para realizar reconocimiento fotográfico.

El último avión D-18S recibido, fue una donación para la Dirección General de Aeronáutica Civil, el cual recibió la matrícula No. 496, en noviembre de 1960.



Aviones Beechcraft C-45 y D-18S del Grupo de Aviación No. 2 junto a un Grumman HU-16B en el hangar de mantenimiento, 1967. Fuente: MNAE.

Sikorsky S-55



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El año 1957 la Fuerza Aérea de Chile concreta la adquisición de cuatro helicópteros Sikorsky S-55C (H-19 Chickasaw), los cuales arriban ese mismo año y son numerados del H-50 al H-53. Estos helicópteros fueron usados en múltiples tareas, principalmente en ayuda a la comunidad. Fueron elementos vitales para socorrer a personas aisladas después del terremoto de 1960 en Valdivia, así como en el transporte de víveres en zonas de difícil acceso. Tres S-55C junto a los Bell H-13 y los Hiller UH-12 fueron operados por el Grupo de Aviación No. 3 en la localidad de Lanco para ir en ayuda de los damnificados.

En 1961 se adquieren otros cuatro S-55C, matriculados del H-54 al H-57. Posterior a su llegada estos helicópteros fueron distribuidos en las distintas unidades de vuelo del país.

A comienzo de los años 1970, los seis S-55C que se encontraban operativos fueron sometidos a una modernización de su planta motriz. El motor convencional fue reemplazado por una turbina un

motor turbo Shaft Garrett Airsearch TPE 331 de 840 shp. El desempeño de los helicópteros modificados mejoró notablemente, desarrollando ahora una velocidad de 183 km/h, con un alcance de 595 km, un techo de servicio de 3.780 m y una razón de ascenso de 366 m/min. Esta modificación se realizó en el Ala de Mantenimiento, dirigida por el Comandante de Grupo Ingeniero Fritz Dreyer Hansen y demoró dos años. Los helicópteros modificados redujeron su peso total en 400 kg y aumentaron su potencia disponible de 600 hp a 840 shp. Su denominación cambió por S-55T.

Después de varios accidentes, la flota se redujo a un solo S-55T en 1988, el H-51, el cual operó por última vez en el Grupo de Aviación No. 5, participando en la Operación "Confraternidad". El 9 de septiembre de 1989 es dado de baja y posteriormente es arrendado a una empresa particular, la cual lo subarrienda a CONAF para la detección y control de incendios. Fue en esta actividad que el 26 de julio de 1991 se estrella con un cable de alta tensión, falleciendo dos de sus tripulantes. El Museo Aeronáutico tiene almacenado los restos de este helicóptero.



El S-55C No. H-56 asignado al Grupo de Aviación No. 2 en 1961, cuya misión primaria era dar apoyo al S.A.R. Vía José Moyano.



El último S-55T operacional en la FACH, asignado al Grupo de Aviación No. 5, 1988. Autor: Peter Steineman.

## Grumman HU-16 Albatross



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

Los primeros anfibios Grumman SA-16A fueron adquiridos en 1956 y fueron enviados a Estados Unidos pilotos y mecánicos del Grupo de Aviación No. 2 para realizar los cursos de vuelo y mantención de los aviones en mayo de 1957. Sin embargo, los aviones aún se encontraban en fase de construcción y se tuvo que esperar casi un año para su entrega. Finalmente los aviones arribaron en 1958 y fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2, numerados del 566 al 568, en donde cumplirían la función de exploración aeromarítima y SAR.

Después de la participación en los ejercicios de la Operación UNITAS del año 1960. El mando tomó la decisión de agregarle a estos aviones la capacidad de guerra anti-submarina, al ver el desempeño de los aviones Neptune norteamericanos. Así, los aviones fueron enviados a Estados Unidos para convertirlos en la versión HU-16B/ASW, durante 1962.

El año 1963 se adquieren tres anfibios Grumman HU-16B/ASW, numerados del 569 al 571. Aparte

de las misiones de exploración aeromarítima y SAR, ahora los 6 aviones de la flota podían realizar misiones de guerra anti-submarina gracias a los sofisticados equipos de detección con que contaban, su radar de búsqueda de largo alcance hasta su detector de anomalías magnéticas o MAD, que podía detectar la firma metálica de un sumergible, a esto se agregaban las sonoboyas para la detección debajo del agua. Lo anterior se complementaba con una batería de cargas de profundidad, bombas y torpedos para la destrucción de sumergibles.

En 1971 se detecta importante presencia de corrosión en los aviones, por lo cual son enviados a Estados Unidos para su inspección y reparación.

El año 1972 se adquieren tres HU-16B CSR-110, los cuales no contaban con capacidad ASW y fueron usados para instrucción y misiones SAR.

A mediados de los años 1970 los aviones empezaron a causar baja por problemas de mantención y finalmente en 1979 son retirados del servicio, junto con la desactivación del Grupo de Aviación No. 2.



El SA-16A No. 568 operando en una misión de apoyo a la comunidad en el sur de Chile, antes de ser transformado a HU-16B/ASW. Fuente: Grupo No. 2.



El CSR-110 No. 572 despegando desde la Bahía de Quintero. Las diferencias con el HU-16B son notorias. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.

Bell 47D-1



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

En 1952, el Gobierno de Chile adquiere 3 helicópteros Bell 47D-1 y el primer vuelo de un helicóptero adquirido por la Fuerza Aérea, se realiza el 15 de mayo de 1953, a los mandos del Teniente 1° José Berdichewsky Scher, junto al Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Armando Ortíz Ramírez y el Ministro de Defensa, General de Brigada Abdón Parra.

Los Bell 47 son dados de alta en el Grupo de Aviación No. 10 y durante mayo de 1953 realizan el primer rescate a nivel sudamericano, rescatando a dos personas desde un río.

A fines de la década de 1960 los tres helicópteros son destinados al Grupo de Aviación No. 2 para realizar la labor de instrucción, debido a limitaciones por los años de servicio de la flota. En 1971 el H-01 se accidenta en Ritoque, sin tener que lamentar víctimas. Es dado de baja y los restantes Bell 47 son destinados a la Escuela de Helicópteros del Grupo de aviación No. 3, donde terminan su vida operativa al poco tiempo

después en 1977. Actualmente se conservan ambos helicópteros en el Museo Aeronáutico y el No. H-03 se encuentra en exposición.

#	N° FACH	Serie	Inicio	Fin	Detalle Servicio
1	H-01	630	1953	1971	Accidentado en 1971 en Ritoque.
2	H-02	631	1953	1977	Retirado del servicio en 1977.
3	H-03	637	1953	1977	Retirado del servicio en 1977.



El Bell 47D-1 No. H-03, restaurado por el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Fuente: Museo Aeronáutico.

Bell 47D-1 No. H-03 del Grupo de Aviación No. 10, Los Cerrillos, 1967.





### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

Junto con la adquisición de cuatro helicópteros Sikorsky S-55C adicionales en 1960, la Fuerza Aérea adquiere cuatro helicópteros Hiller UH-12E para operaciones de búsqueda y rescate e instrucción. Los helicópteros son asignados al Grupo de Aviación No. 10 y complementan las labores realizadas por los Bell 47D-1.

En 1965, se adquieren seis helicópteros Hiller SL4, una versión más potente del UH-12E y con más capacidad de personas. Estos helicópteros fueron usados principalmente por la Comisión de Límites de Chile y Argentina, los cuales podían operar en la cordillera sin mayores dificultades.

A fines de esa década quedaban sólo dos helicópteros Hiller UH-12E en vuelo y fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2, en donde operaron en labores de instrucción antes de volar en el Sikorsky S-55C, hasta 1972, fecha en que fueron reasignados a la Escuela de Helicópteros del Grupo de Aviación No. 3, en la Base

Aérea de Maquehue, en Temuco.

En 1980, con la desactivación de la Escuela de Helicópteros en Temuco, los Hiller UH-12E son retirados del servicio y tres unidades son vendidas: uno a un particular y dos a la Armada del Paraguay.

#	N° FACH	Serie	Inicio	Fin	Detalle Servicio
1	H-60	2046	1960	1971	???
2	H-61	2060	1960	1980	Vendido a Armada Paraguay en 1981.
3	H-62	2061	1960	1980	Accidentado el 26-09-1980.
4	H-63	2067	1960	1980	Vendido a Armada Paraguay en 1981.



Hiller UH-12E No. H-60 en la Base Aérea de Cerrillos, antes de ser asignado al Grupo de Aviación No. 2 en 1969. Vía Hernán Uribe G.

Hiller UH-12E No. H-63 del Grupo de Aviación No. 10, Los Cerrillos, 1968.



## Canberra PR.9



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

Durante 1982, la Fuerza Aérea de Chile recibe tres aviones Canberra PR.9, junto a 14 aviones Hunter FGA.9 y Mk.67 por la ayuda de información de inteligencia que recibió durante el conflicto de las Islas Falklands y Georgias del Sur. De esta manera Chile se convierte en el único operador de este material de reconocimiento estratégico a nivel sudamericano y el cuarto a nivel mundial.

Las tripulaciones de pilotos y navegantes seleccionados fueron enviados a Inglaterra para realizar los cursos respectivos, así como una agrupación de especialistas en mantenimiento y fotógrafos aéreos.

Los aviones arribaron el 24 de octubre de 1982, siendo trasladados en vuelo. Junto al material Petrel, fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2, el cual fue reactivado con fecha 21 de diciembre de 1982.

Los Canberras comenzaron a operar en la Base Aérea Los Cerrillos y en mayo de 1983 realizan su primer despliegue a la zona Sur. Lamentablemente, durante

este despliegue se pierde el primer Canberra, el No. 342, producto de una eyección del asiento del piloto. El navegante también logró eyectarse, siendo rescatados ambos tripulantes.

El avión que estaba considerado como fuente de repuestos de la flota, el No. 343 fue habilitado y comenzó a operar prontamente.

El 19 de agosto de 1987, el No. 343 se despista durante el taxeo antes del despegue en Cerrillos y es recuperado con repuestos y partes del No. 341.

El 19 de febrero de 1993 el Grupo e Aviación No. 2 es trasladado a Antofagasta y el No. 343 fue incluido. Sin embargo por pérdida de la habilitación del único piloto disponible, el avión se devuelve a Santiago durante 1994, accidentándose durante el aterrizaje.

Se hizo un esfuerzo para tratar de recuperar el avión, pero el alto mando decidió bajar la cortina del Canberra en 1994, después de 10 años de operación, realizando un sinnúmero de misiones de reconocimiento fotográfico en apoyo a la inteligencia aérea.



Una de las pocas fotografías del Canberra PR.9 No. 342, antes de que se accidentara en 1983. Fuente: Grupo de Aviación No. 2.



El Canberra PR.9 No. 343 en exposición estática durante una presentación en 1987. Este sería el último avión operativo de la flota. Fuente: Fach.

## Beechcraft 99A Petrel



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El servicio del Beechcraft 99A Airliner en la Fuerza Aérea de Chile fue sobresaliente en los distintos roles que tuvo que cumplir durante sus 40 años de operación. En 1969 son adquiridos 9 aviones para formar la Escuela de Vuelo por Instrumentos que operó en la Base Aérea de Quintero, siendo asignados al Grupo de Aviación No. 11. Esta función permitió capacitar y entrenar a los pilotos de la Fuerza Aérea en el vuelo instrumental, aumentando los estándares de seguridad de vuelo y permitiendo a la Institución poder operar en todo tiempo.

Dentro de los planes para impulsar la Industria Aeronáutica a principio de los años ochenta, la mayoría de estos aviones son convertidos en aviones de exploración aeromarítima con la incorporación de un radar Marconi y en aviones de inteligencia electrónica (ELINT). Todos los dispositivos e instrumentos de inteligencia electrónica son implementados por la empresa nacional DTS, recibiendo el nombre Itata. Los aviones fueron designados como Petrel y Skua inicial-

mente, para luego detentar la denominación de Petrel Alpha y Petrel Beta o simplemente Petrel A y Petrel B.

Los primeros aviones modificados fueron destinados al Grupo de Aviación No. 11 en la Base Aérea de los Cerrillos, para ser nuevamente destinados al Grupo de Aviación No. 2 en donde operaron en conjunto con los Canberra PR.9. Ambas escuadrillas operaron a lo largo de Chile en operaciones conjuntas con otras ramas de la Defensa Nacional o en ejercicios multinacionales.

En 1993 el Grupo de Aviación No. 2 es trasladado a la Base Aérea de Cerro Moreno, en donde los Petrel operan por 2 años, para ser nuevamente ser destinados, esta vez a la 1a Brigada Aérea en la Base Aérea Los Cóndores. Ya sin la compañía del poderoso Canberra, realizaron operaciones de vigilancia aeromarítima y de inteligencia electrónica hasta el año 2008, en donde los últimos Petrel que operaban, fueron dados de baja. El último 99A, ya sin la configuración Petrel, voló en el Grupo de Aviación No. 10, siendo dado de baja en 2010, cumpliendo 40 años de operación, con el palmarés de no haber tenido accidentes



El 99A No. 301 con su configuración de inteligencia electrónica Petrel Beta, operando en un aeródromo de despliegue en el Norte. Fuente: Grupo No. 2.



El 99A Petrel Alpha No. 302, en su nuevo rol, patrullando el norte chileno. Es evidente el gran radomo de su radar de búsqueda. Fuente: Grupo No. 2.

## DHC-6 Twin Otter



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

La Fuerza Aérea de Chile fue uno de los primeros países en adquirir el avión DCH-6 Twin Otter serie 100. Se compraron 8 unidades a de Havilland Canada en 1967 y comenzaron a operar en el Grupo de Aviación N° 5 en la Base Aérea de El Tepual, Puerto Montt. Su función primaria fue el apoyo a las comunidades de la X Región, en misiones que incluían el transporte de personas enfermas o aisladas y transporte de víveres.

En las décadas siguientes algunos de los aviones fueron trasladados para operar en la Ia Brigada Aérea en la zona norte del país y otros aviones fueron trasladados al Servicio Aerofotogramétrico.

En 1974, seis aviones Serie 300 que habían sido adquiridos por LAN Chile son traspasados a la Fuerza Aérea de Chile y son dados de alta en el Grupo de Aviación N° 5. Posteriormente en 1978, la Fuerza Aérea de Chile compra la última partida de aviones Twin Otter serie 300, siendo adquiridas 6 unidades y destinadas al Grupo de Aviación No. 6.

Quizás uno de los hitos más destacados de estos aviones fue la apertura de las operaciones antárticas el 12 de febrero de 1980, cuando los aviones 938 y 942 aterrizaron en la Isla Rey Jorge, después de un vuelo directo desde Punta Arenas.

Estos aviones siguen prestando servicios, después de más de 40 años de operación a lo largo del país, con su presencia en el Continente Antártico, como parte de operaciones SAR, funciones de aerofotogrametría y en la distinguida misión de ayuda a la comunidad, llevando alivio a los más necesitados.

El Grupo de Aviación No. 2 tuvo dentro de su inventario el avión DHC-6 No. 939, el cual fue traspasado desde la Escuadrilla de Enlace de la Ia. Brigada Aérea, cuando el Grupo estuvo asentado en la Base Aérea de Cerro Moreno entre 1993 y 1994. Este avión fue usado en su rol de transporte liviano para el traslado de los medios de apoyo de la unidad en sus despliegues hacia las pistas de redespigue de la zona norte y en el apoyo a la comunidad.



El DHC-6 serie 100 No. 936, perteneciente al Servicio Aerofotogramétrico, estacionado en Los Cerrillos en septiembre de 1997. Autor: EJC.



El DHC-6 serie 300 No. 942 estacionado en Fort Lauderdale en mayo de 1978, durante el proceso de entrega a la FACH. Autor: EJC.

## Piper PA-28 Dakota



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El 1979 la Fuerza Aérea de Chile suscribe un contrato con la empresa Piper para la fabricación bajo licencia del avión de propósito general PA-28-236 Dakota en las dependencias del Ala de Mantenimiento y que más tarde se convertiría en ENAER. El propósito de esta compra era contar con un avión de instrucción de vuelo por instrumentos, para el mantenimiento de eficiencia de vuelo y labores de enlace, a un costo más bajo que los aviones Beechcraft 99A en su rol de instrucción de vuelo por instrumentos, los cuales además, estaban en un proceso de transformación en aviones de exploración aeromarítima y de inteligencia electrónica.

En 1980 Piper entrega el primer avión PA-28-236, serie No. 215, que sería la base para la construcción de una flota de 24 aviones.

A principios de 1981 se habían construido 10 aviones, los cuales, junto al No. 215, pasaron a conformar la primera escuadrilla de instrucción con este material de vuelo y que fue asentada inicialmente en la Escuela de

Aviación. Ese mismo año se graduaron los primeros pilotos en vuelo por instrumentos.

En 1985 los aviones comenzaron a ser destinados a las distintas unidades de vuelo a los largo del país, desempeñándose en labores de enlace y mantenimiento de eficiencia de vuelo de los pilotos que ocupaban tareas administrativas. **El avión resultó todo un éxito y sólo registró tres accidentes de consideración, perdiéndose el No. 226 el 24 de abril de 1987 y el No. 221 el 11 de agosto de 2008.**

Algunos aviones fueron donados a clubes aéreos y dos aviones pasaron a la DGAC. En 2013 el alto mando institucional comenzó a realizar la evaluación para su reemplazo, en atención a que la mayoría de los aviones en operación estaban llegando al límite de las horas de vuelo de su estructura. Ese mismo año fue seleccionado el Cirrus SR-22T y comenzaron a reemplazar al PA-28-236. Finalmente, los últimos aviones que se encontraban en vuelo en el Grupo de Aviación No. 8, fueron reemplazados el año 2017, dando fin a 37 años de servicio.



El PA-28-236 No. 220 del Grupo de Aviación No. 2 en la Base Aérea de Quintero, el 9 de marzo de 2002. Autor: Álvaro Romero P.



El PA-28-236 No. 230 del Grupo de Aviación No. 9 en la Base Aérea de Quintero, el 9 de marzo de 2002. Autor: Álvaro Romero P.

## Aerospatale SA-315B Lama



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

La adquisición del Aerospatale SA-315B Lama, tuvo su origen en la necesidad de la Fuerza Aérea de poder reemplazar a los Hiller SL4 para su uso en la cordillera y dar apoyo a la Comisión de Límites entre Chile y Argentina. Esos helicópteros habían dado muy buen resultado para la operación a gran altura, pero su sofisticado sistema automático de turbo-compresión comenzó a fallar y la Fuerza Aérea no tenía la capacidad técnica para poder repararlos o reemplazarlos, ya que también se hacían sentir los efectos de las enmiendas a partir del año 1976.

El mercado internacional al cual se podía acceder no contaba con algún helicóptero de esas características hasta que apareció en escena el Lama batiendo el récord de altitud para helicópteros. Rápidamente se hicieron las gestiones para la compra de 6 SA-315B a través del Ministerio de Relaciones Exteriores a fines de 1977 y a comienzos de 1978 se envía a Texas, Estados Unidos, a una agrupación de 6 pilotos y 9 mecánicos tripulantes y especialistas para hacer el curso de Lama, esto

debido a que Aerospatale tenía como distribuidor para América del Sur a DHC America. Durante el curso, los oficiales y suboficiales debieron usar ropas civiles y omitir el trato por sus grados jerárquicos, para no llamar la atención de las autoridades norteamericanas, ya que estaba en plena vigencia la enmienda Kennedy.

Los helicópteros llegaron a mediados de 1978 y fueron transportados desarmados vía aérea. Fueron armados en un hangar de la DGAC en Pudahuel, por el personal que había hecho el curso en Estados Unidos y con la asistencia de técnicos de Aerospatale. Una vez armados, comenzaron los vuelos de aceptación hasta quedar todos operativos. Fueron trasladados brevemente al Ala de Mantenimiento para que se les pintaran los numerales y distintivos institucionales, quedando numerados del H-10 al H-15, volviendo a Pudahuel para ser trasladados en bandada a la Base Aérea de Maquehue en Temuco, siendo asignados a la Escuela de Helicópteros del Grupo de Aviación No. 3.

A partir de agosto de 1978 se distribuyen los helicópteros Lama en las distintas Brigadas Aéreas



Helicóptero SA-315B No. H-16, ex H-10 usando el esquema de pintura original a mediados de los 1980. Vía Lionel Zepeda L.



Helicóptero SA-315B No. H-13 de la Escuadrilla de Enlace del Ala Base No. 1 de Antofagasta a mediados de los 1980. Vía Lionel Zepeda L.

## CASA C-212 Aviocar



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El versátil avión de transporte CASA 212 Aviocar ha sido un éxito de la Industria Aeronáutica Española, exportando a diversos países sus versiones serie 100, 200, 300 y 400. El Ejército de Chile adquirió 6 aviones serie 100 en agosto de 1978, los que operaron hasta el año 2013, sufriendo la pérdida del avión N° 107 el 23 de diciembre de 1995. Posteriormente, en el año 1998 adquirió 3 unidades de la serie 300, uno de los cuales, el N° 230, se estrelló el 06 de agosto del 2000. La Armada fue el segundo operador chileno, adquiriendo 4 unidades de la serie 100 en agosto de 1978, las cuales operaron hasta el año 2012, lamentando la pérdida del Naval 148, el 15 de octubre de 1986.

La Fuerza Aérea de Chile recién en febrero 1994 recibió 2 unidades de la serie 200, las cuales fueron destinadas al Grupo de Aviación N° 1 y posteriormente al Grupo de Aviación No. 2, en la Base Aérea Los Cóndores, recibiendo las matrículas No. 960 y 961.

En julio de 1994, se recibieron 2 unidades de la serie 300, los cuales fueron destinados al Grupo de Aviación

N° 5, siendo matriculados con las series No. 965 y 966. Estos aviones fueron posteriormente destinados al Grupo de Aviación No. 8 en la Base Aérea de Cerro Moreno en el año 2000.

En su operación en la Fuerza Aérea, al igual que el Twin Otter, este avión se ha destacado en su rol de ayuda humanitaria, realizando diversas misiones en apoyo a la comunidad. Dentro de estas misiones, se tuvo que lamentar la pérdida del avión CASA 212-300 No. 966 de dotación del Grupo de Aviación No. 8, el 2 de septiembre de 2011, en las cercanías del Aeródromo Robinson Crusoe, llevando a su tumba en el océano a sus 21 pasajeros y tripulantes.

Los aviones CASA 212 del Grupo de Aviación No. 2 y No. 8 han seguido operando, completando más de 25 años de servicio a la fecha, realizando un sinnúmero de tareas tácticas, logísticas y de enlace. Pero claramente, su labor más destacada ha sido su operación en ayuda a la comunidad, logrado conectar zonas aisladas, transportando víveres, personas accidentadas y llevando esperanza a quienes la necesitan.



El CASA C-212-200 No. 960, recién arribado a Chile y que pasaría al inventario del Grupo de Aviación No. 2 en 1994. Fuente: Fach.



El malogrado avión CASA C-212-300 No. 966, del Grupo No. 8, el cual se estrellaría el 02-09-2011 cerca de Robinson Crusoe. Autor: Andrés Contador K.

Cessna O-2A Skymaster



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El año 1997 la Fuerza Aérea adquiere el primer avión Cessna O-2A Skymaster para misiones SAR. El año siguiente se recibe una partida de 6 aviones adicionales. Los aviones son numerados del 261 al 267. Estos aviones pertenecieron a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y la mayoría de ellos pertenecieron a los Escuadrones de Apoyo Aéreo Táctico No. 103 y 111 en la Estación Naval Aérea de Willow, Pennsylvania. Fueron retirados del servicio en 1981, siendo almacenados en el Centro de Mantenimiento y Preservación (AMARC).

De acuerdo a la organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la época, los aviones son distribuidos en las distintas brigadas, donde la Primera Brigada Aérea recibe 3 aviones (No. 261, 266 y 267), los cuales son asignados al Grupo de Aviación No. 2.

El año 2003 los aviones del Grupo de Aviación No. 2 son re-distribuidos en otras unidades RCC (Centro Coordinador de Salvamento por sus siglas en inglés).



El Cessna O-2A No. 261 del Grupo de Aviación No. 2 en exposición estática en la FIDAE 1998 en la Base Aérea Los Cerrillos. Fuente: Fach.

Quizás el rol más importante de este avión y de sus tripulaciones, fue constituir la primera unidad SAR en la Isla de Pascua.

A principio de 1998 es nombrado Jefe de la Regional Pacifico y Comandante de la Escuadrilla SAR Isla de Pascua, al Comandante de Escuadrilla Francisco Gárate. Este nombramiento era determinado tanto por la DGAC como la FACH y dependía del Comandante en Jefe de la IIa Brigada Aérea.

La misión Escuadrilla SAR era efectuar labores de búsqueda y salvamento aéreo con el avión O-2A, el cual tenía capacidad para lanzar una balsa para 6 personas. Las comunicaciones eran a través de la torre de control del aeropuerto Mataverí y un pequeño transmisor de radio en el hangar de la Unidad. Existía coordinación con la Armada para rescates marítimos con la lancha "Toquero" a través de comunicaciones radiales previamente acordadas.

El mantenimiento estaba a cargo de 5 Suboficiales especialistas de todas las áreas y que pertenecían al Grupo de Aviación No. 9. Eran comisionados por 6



Inauguración de la Escuadrilla SAR de la Isla de Pascua el 10 de septiembre de 1998. Vía Francisco Gárate.



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El Helicóptero Bell UH-1, sin duda alguna ha sido uno de los materiales de vuelo más preciados en los cielos chilenos. Ha sido la esperanza para muchas personas, ya sea sobrevivientes de accidentes, aislados por fenómenos o tragedias naturales o simplemente de personas a la espera de algo de abrigo o de alimentos.

Los primeros UH-1H fueron adquiridos en 1966 y a lo largo del tiempo se han ido sumando nuevas partidas, contabilizando 33 unidades a la fecha, dentro de las cuales se consideran dos UH-1H transferidos del Ejército. Las primeras unidades operaron en el Grupo de Aviación No. 10 para luego ser destinados a la Escuela de Helicópteros en el Grupo de Aviación No. 3 en 1972, en Temuco.

En 1978 fueron pintados en diversos esquemas de camuflaje y se les artilló con ametralladoras .30 y cohetes para hacer frente a los problemas limítrofes con Argentina. Con la desactivación de la Escuela de Helicópteros en los años 80, son reasignados a las distintas unidades a lo largo del país.

En los años 90 participan en la misiones de paz en Irak de la ONU (UNIKOM) en 1993 y 1998. En la última misión los 5 helicópteros tuvieron que ser abandonados debido a la repentina retirada de las fuerzas de paz desde Irak.

Durante el nuevo milenio nuevamente participan en una misión de paz, a partir del año 2004, ahora en Haití (MINUSTAH), hasta Abril de 2017, cumpliendo 25 relevos durante 13 años, volando más de 17.000 horas de vuelo en apoyo a la misión de la ONU.

Pese que a partir del año 2000 comenzaron a ser reemplazados por los Bell 412, un helicóptero multi-propósito de mejores prestaciones, los UH-1H se han mantenido en vuelo e incluso alguno de ellos han recibido mejoras, que les permite extender su vida útil por varios años más.

El año 2002 dos UH-1H (H-93 y H-94) son destinados al Grupo de Aviación No. 2, para reemplazar a los SA-315B Lama. Estos helicópteros operaron en el Grupo No. 2 hasta el año 2009, fecha en que fueron reemplazados por los Bell 412EP.



Helicópteros UH-1H (H-80 y H-81) recién arribados a Chile y que pasaría al inventario del Grupo de Aviación No. 10 en 1966. Fuente: Museo Aeronáutico.



El UH-1H No. H-94 (UN-134) operando durante la misión de paz en Haití en 2012. Este helicóptero opera por un tiempo en el Grupo No. 2. Fuente: FACH.



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El Helicóptero Bell 412 ha sido el producto evolutivo del venerable UH-1 Iroquois y del Bell 212. Sus características y confiabilidad por el uso de 2 turbinas han hecho que diversos servicios comerciales y Fuerzas Armadas del mundo lo hayan escogido.

La Fuerza Aérea de Chile ya había tenido la oportunidad de operar un Bell 212 en el continente Antártico durante 1982, por lo cual ante las nuevas necesidades de material de alas rotatorias, no dudó en adquirir una partida de 5 modelos SP (Special Performance) de segunda mano en el año 2000.

Los helicópteros arribaron en julio de ese año y en el año 2001 fueron distribuidos en las distintas Brigadas Aéreas. Su mayor capacidad para transportar hasta 2.000 Kg. y transportar hasta 13 pasajeros, fue muy bien venida por las comunidades que requerían asistencia en casos de catástrofes o

en labores de búsqueda y rescate. En el año 2009 son incorporados 12 helicópteros modelo 412 EP (Enhanced Performance), logrando resolver parcialmente las necesidades de un helicóptero con mejores capacidades que los UH-1H, a lo largo del país.

Si bien la idea original era reemplazar gradualmente los UH-1H, restricciones presupuestarias lo han impedido y hasta el día de hoy ambos helicópteros son usados en forma conjunta en las distintas unidades en donde están asignados.

En algún momento también se pensó adquirir más unidades para el rol de helicóptero pesado, pero se optó por comprar helicópteros UH-60 Black Hawk.

Dos helicópteros Bell 412EP (H-50 y H-57) fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2 en 2009 para reemplazar a los UH-1H, cubriendo los puntos débiles de estos últimos.



El helicóptero Bell 412EP No. H-50 del Grupo de Aviación No. 2, durante la evacuación de un accidentado. Fuente: Fach.



El helicóptero Bell 412EP No. H-57 del Grupo de Aviación No. 2, entregando ayuda a personas aisladas durante el invierno altiplánico. Fuente: Fach.

## Cirrus SR-22T



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El año 2013 la Fuerza Aérea de Chile puso en marcha un proyecto para reemplazar los aviones Piper PA-28-236 Dakota, utilizados para el entrenamiento de eficiencia de vuelo de los pilotos de las distintas unidades de la institución, así como para el transporte administrativo y enlace. Los Dakota que aún se mantenían en servicio, estaban agotando las horas disponibles de sus células y su fin estaba a la cuadra.

El alto mando puso su atención en el avión Cirrus SR-22T, desarrollado por la empresa norteamericana Cirrus Aircraft. Varios factores, tales como su bajo costo de operación gracias a su estructura liviana, su avanzado sistema integrado de aviónica Perspective de Garmin, que utiliza dos pantallas de 12 pulgadas y GPS satelital, su autonomía de más de 5 horas de vuelo y la particularidad, única en su segmento, de contar con un sistema de seguridad en casos de emergencias que le permite desplegar un paracaídas con el accionamiento de una palanca. Todas estas características permitieron elegirlo como reemplazo del Dakota a partir de 2013,

adquiriendo en forma gradual hasta completar un total de 8 unidades

Una vez suscritos los contratos de adquisición con Cirrus Aircraft, la Fuerza Aérea de Chile envió una agrupación de instructores de la Escuela de Aviación a la ciudad estadounidense de Minnnesota para recibir el entrenamiento en la nueva aeronave.

Los dos primeros aviones, el No. 235 y 236, arribaron al país en mayo de 2013 y fueron asignados provisionalmente a la Escuela de Aviación.

En septiembre de 2015 arriban los aviones No. 237 y 238, los que también son asignados a la Escuela de Aviación. Un año después son asignados a este instituto, los aviones No. 239 y 240.

Con el propósito de incorporar estos aviones a Ia. y Va Brigadas Aéreas, entre agosto y septiembre de 2017, la empresa Aerocardal, representante de Cirrus Aircraft en Chile, desarrolló un curso de mantenimiento para el SR-22T, para preparar personal especialista para este nuevo material de vuelo.



El Cirrus SR-22T No. 236, recién arribado a Chile y que sería asignado a la Escuela de Aviación. Autor: Fach.



El Cirrus SR-22T No. 241, del Grupo de Aviación No. 2, 2020, el cual reemplazó a los Piper PA-28-236. Autor: Pedro Casaubón D.



### Servicio en la Fuerza Aérea de Chile

El Elbit Systems Hermes 900 es un vehículo aéreo no tripulado (en inglés: Unmanned Aerial Vehicle, UAV) de tamaño medio, de múltiples usos, fabricado en Israel y diseñado para desarrollar misiones tácticas de media altitud y larga duración (en inglés: Medium Altitude Long Endurance, MALE).

Tiene una autonomía de más de 30 horas, puede volar a una altitud máxima de 30.000 pies (9.144 m), y su misión principal es de reconocimiento, vigilancia y retransmisor de comunicaciones.

El Hermes 900 tiene una envergadura alar de 15 metros y pesa 970 kilos (peso máximo al despegue), con una capacidad de llevar una carga útil de 300 kilos. Estas pueden incluir una variedad como electro ópticas, imagen infrarroja, fijación de objetivos por láser, sistemas, SAR/GMTI, Comint DF y ELINT. Posee doble sistema de cifrado de los datalink (LOS), así como para la comunicación vía (Beyond Line of

Sight), BLOS, entre otras características.

La Fuerza Aérea de Chile adquirió tres unidades en julio de 2011, después de haber evaluado dos tipos de UAV. En el extremo superior estaban el Elbit Hermes 900 y el IAI Heron. En el extremo más bajo (táctico) estaban el Elbit Hermes 450 y el ADS Aerostar de Aeronautics Defense Systems. Las tres unidades fueron asignadas al Grupo de Aviación No. 2.

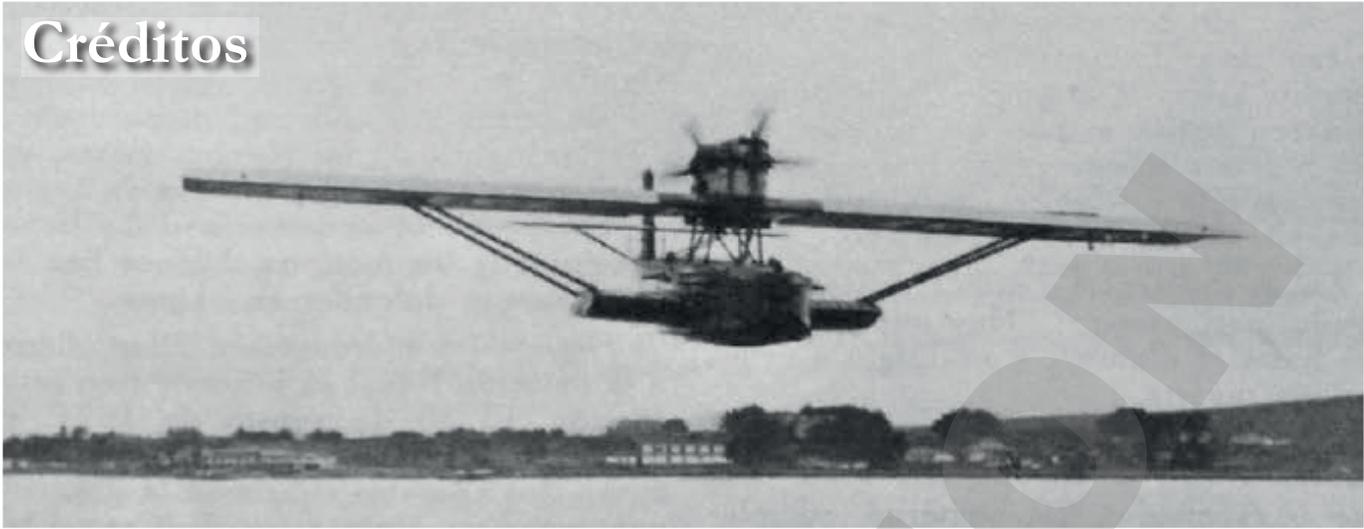


El Comandante en Jefe de la FACH y el Ministro de Defensa actuales, en frente del Hermes 900 No. 603 del Grupo de Aviación No. 2. Fuente FACH.

Hermes Q900A No. 603 del Grupo de Aviación No. 2, Base Aérea Los Cóndores, 2018.



# Créditos



## Autores



**Carlos Graneris Carrera**, Comandante de Escuadrilla en retiro de la FACH, perteneciente a la Escuadrilla "Pumas" (1970 - 1974). Voló aviones T-34A, T-37B, A-37B, Petrel y PR.9 durante sus 20 años de servicio en la institución. Fue instructor en la Escuela de Aviación y en la Escuela Táctica del Grupo de aviación No. 1. En 1982 es destinado al Grupo de Aviación No. 2 y es enviado a realizar el curso de Canberra PR.9 a Inglaterra. Durante su servicio en el Grupo No. 2 le correspondió realizar diversas misiones de reconocimiento fotográfico a lo largo del país, acumulando 700 horas de vuelo en PR.9. También realizó reentrenamiento en Canberra T.4 en Sudáfrica el año 1988. El año 1988 subroga la comandancia de la unidad. El año 1992 se retira de la institución y en el año 1994 se incorpora a LADECO, volando Boeing 727. En 1995 ingresa a LAN Chile, volando Boeing 767, 777, acumulando a la fecha 20.000 horas de vuelo. Actualmente se desempeña como Comandante de Boeing 767 en LATAM Cargo. Como co-autor de la Historia del Grupo de Aviación No. 2, lideró el proyecto, aportando su experiencia en el Grupo No. 2, investigó y convocó a colaborar a ex comandantes e integrantes del Grupo.



**Marcos Olgún Vásquez**, Suboficial Mayor en retiro de la FACH, mecánico de avión de la Escuadrilla "Iceberg" (1978-1979), se desempeñó como mecánico de línea en material T-34A, T-37 y PR.9 en sus 35 años de servicio. El año 1982 es destinado al Grupo de Aviación No. 2 para realizar el curso de PR.9, siendo nombrado como mecánico jefe del Canberra No. 342. Tuvo el privilegio de ser el único Suboficial en realizar

el curso de navegante del material Canberra el año 1988, desempeñándose durante 5 años en ese rol, incluso realizando instrucción de navegación a algunos oficiales. El año 2004 es seleccionado para integrar la agregaduría aérea en Brasil por un año. En 2009 es llamado para realizar el curso de Suboficial Mayor, siendo posteriormente destinado a la Comandancia en Jefe, en donde se acogió a retiro el año 2012. El año 2013 es llamado a servicio activo nuevamente y actualmente se desempeña en la Dirección de Planificación y Doctrina del Estado Mayor General. Como co-autor de La Historia del Grupo de Aviación No. 2, desarrolló un exhaustivo trabajo de investigación y de redacción y propuso las líneas generales de la edición del libro.

## Edición e Ilustración



**Julio Arróspide Rivera**, ingeniero de ejecución en informática y computación, fue mecánico de avión de la FACH, perteneciendo a la Escuadrilla "Iceberg" (1978-1979) y se desempeñó como mecánico de línea en material T-34A, T-37B/C, Hawker Hunter, F-5E/F y T-35 en sus 17 años de servicio en la institución. En los años 1980 fue colaborador de la revista profesional de los pilotos de combate "Altas G's". Durante 21 años se desempeñó en el mundo civil como ingeniero de software, jefe de proyecto y gerente de proyecto en distintas empresas de diferentes rubros. El año 2016 emprende la editorial "Aviation Art & History", aprovechando su experiencia en la FACH, su conocimiento aeronáutico y sus habilidades artísticas en el dibujo de aeronaves. Es co-autor de los libros "Del Vampire al Viper en la Fuerza Aérea de Chile", "Mirages del Armée de l'Air en la Fuerza Aérea de Chile" y de varios proyectos en fase de edición. Fue invitado para realizar el trabajo de edición e ilustración de "Alas de Pioneros", donde hizo una detallada investigación y documentación del texto, diseño gráfico, diagramación y la ilustración de más de 100 dibujos digitales del material de vuelo del Grupo de Aviación No. 2.

## Colaboradores

En esta sección destacamos a todos quienes nos apoyaron durante el desarrollo de la edición de esta obra, desde ex integrantes del Grupo de Aviación No. 2, hasta historiadores e investigadores aeronáuticos, quienes nos entregaron sus testimonios, anécdotas o material documental y gráfico de sus archivos personales.

También destacamos a las diferentes instituciones que nos ayudaron con su desinteresada colaboración: Fuerza Aérea de Chile, Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile, Editorial de la Fuerza Aérea de Chile, Grupo de Aviación No. 2, Registro Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio e Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



**Anselmo Aguilar Urrea**, Ingeniero Civil Electricista Investigador aeronáutico, es socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Ha colaborado en varias publicaciones a nivel nacional e internacional y es Jefe del Consejo Editorial de la Editorial Manutara. Colaboró con la revisión del texto y fotografías de su archivo histórico.



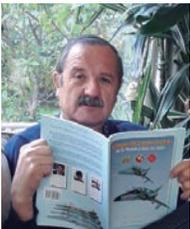
**Jaime Garcés Carrasco**, Suboficial, Mecánico Tripulante de Helicópteros, egresó el año 1993, siendo destinado a la 1a. Brigada Aérea en 1994 y luego al Grupo No. 2 en 1995. Ha tripulado material SA-315B, CASA-212, UH-1H y Bell 412EP. Ha participado en múltiples misiones en Chile y el extranjero. Actualmente se desempeña como Supervisor de la Plana Mayor del Grupo 2.



**Ariel Álvarez Rubio**, General de Brigada en retiro, Ingeniero de Ejecución en Armas mención Artillería Antiaérea, comandó el Grupo de F.F.E.E., el Grupo de Defensa Anti-Aérea No. 24 y el Regimiento de Artillería Antiaérea y F.F.E.E. Actualmente se desempeña como Asesor del Director de Operaciones en el EMG de la FACH, como Investigador del CEEA.



**Renata Graneris Bravo**, Licenciada en Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Magíster en Conservación y Restauración de Objetos y Entorno Patrimonial de la Universidad Finis Terrae. Se ha desempeñado como docente en diversas cátedras de Conservación y Restauración Patrimonial. Colaboró en el asesoramiento del diseño de la estructura del libro y su revisión.



**Julio Araneda Pagliotti**, General de Brigada Aérea en Retiro, fue piloto de guerra y voló material T-34, T-37, A-37, A-36 y 99A. Fue comandante del Grupo de Aviación No. 2 entre los años 1993 y 1995 en la Base Aérea Cerro Moreno y Los Cóndores. Fue Comandante en Jefe de la 1a. Brigada Aérea. Pasó a retiro en 20XX y se desempeñó como asesor en el Ministerio de Defensa.



**José Guzmán Moreno**, Comandante de Grupo (BA), Jefe del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile. Ingresó a la Escuela de Especialidades en 1982 y egresa como Controlador de Tránsito Aéreo Militar. En 1986 integra las tripulaciones Petrel Alfa y Beta como operador. En 1991 realiza el curso de Oficial Base Aérea, egresando como Teniente (BA).



**Claudio Cáceres Godoy**, Investigador Aeronáutico y Fotógrafo Profesional, es director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Ha escrito numerosas publicaciones, principalmente monografías de aviones históricos de la Fuerza Aérea de Chile. Posee un extenso registro fotográfico de la Aviación Civil y Militar.



**Francisco Hernández Contreras**, Coronel de Aviación en retiro, Piloto de Guerra, voló aeronaves T-34, T-37, A-37B, S-55T, DHC-6, IJ-35 y T-35 Fue comandante del Grupo de Aviación No. 2 entre los años 2001 y 2003. Se acoge a retiro en 2004 con el grado de Coronel. Piloto Comercial, actualmente vuela material B-767 LATAM.



**Sergio Contardo Flores**, General de Brigada Aérea en Retiro, fue piloto de helicópteros y de aviones de combate P-47, Vampire, A-37B, F-5E/F y A-36. Fue piloto del Grupo de Aviación No. 2 en donde voló material Vought Sikorsky, Catalina, Sikorsky S-55C y Grumman. Fue comandante del Grupo de Aviación No. 4 y Comandante en Jefe de la 1a Brigada Aérea.



**César Mac Namara Manríquez**, General de Aviación en Retiro, fue piloto de guerra, voló T-37, DH-115, Hawker Hunter, A-36, PR-9 Canberra y Mirage Elkan. Fue Comandante del Grupo No. 8, Comandante en Jefe de la 1a Brigada Aérea, Comandante del Comando Conjunto Norte y Sub Jefe del Estado Mayor Conjunto. Pasó a retiro el 2013 y actualmente se desempeña en la DGAC como Director de Seguridad Operacional.



**Erwin Cubillos Salazar**, Profesor EMTP y Licenciado en Educación de la PUCV. Profesor de Operaciones Portuarias del Instituto Marítimo de Valparaíso, Investigador aeronáutico y socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Es el autor del libro editado por la Armada de Chile "Hidroaviones y Botes Voladores de la Armada de Chile".



**José Moyano González**, Suboficial Mayor en Retiro de la FACH, Mecánico de Avión Tripulante, se desempeñó la mayor parte de su carrera como tripulante en el Grupo de Aviación No. 2, volando aviones Vought Sikorsky, Catalina, Grumman y helicópteros Sikorsky S-55. En 1983 pasa a retiro de la institución y se dedica a la misión pastoral, actividad que aún desarrolla.



**Alberto Fernández Donoso**, Historiador y miembro del directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, ha publicado entregas interesantes acerca del desarrollo de la FACH en sus inicios y cuenta con un importante registro fotográfico. Se desempeñó como Controlador de Intercepción Terrestre en la FACH en distintas Brigadas Aéreas.



**Miguel Navarro Meza**, Abogado y Cientista Político, Universidad de Chile, Master en Philosophy en War Studies Kings Collage, Magíster en Derecho con mención en Derecho Administrativo, Universidad de Chile, Diplomado en Derecho Aeronáutico y del Espacio, Universidad de Chile, Diplomado del Center for Hemispheric Studies, Senior Leadership Program, Estados Unidos.



**Mario López Tobar**, *General de Aviación en retiro. Voló aviones Vought Sikorsky y Catalina en el Grupo No. 8 (Receso del Grupo No. 2), posteriormente derivó en el área de combate, siendo Comandante del Grupo No. 7 y planificó y lideró la Operación "Atlante" para el traslado de aviones Hunter en vuelo. Durante su carrera como aviador, voló mas de 70 tipos diferentes de aviones.*



**Patricio Ríos Ponce**, *General del Aire en Retiro, desarrolló su carrera de piloto en el área de transporte, siendo destinado al Grupo No. 2 en 1967, volando material Grumman, C-45, D-18S y 99A. Continuó en el Grupo No. 10 volando material C-130. Fue Comandante de la Ia. B.A y Agregado Aéreo en Londres antes de ser nombrado Comandante en Jefe en 1999.*



**Christian Pabst García**, *General de Brigada Aérea en Retiro, fue piloto de guerra y voló material T-34, T-37, A-37 y PR.9. Fue ayudante del Ministro de Defensa, Jefe del Estado Mayor del Comando de Personal, Comisionado a EE.UU, Agregado Aéreo en Argentina. Comandante en Jefe de la IIA. Brigada Aérea. Antes de su retiro se desempeña como Secretario General de la Fuerza Aérea.*



**Hugo Rodríguez González**, *General de Aviación, Comandante del Comando de Personal, piloto de guerra, ha volado aeronaves T-34, T-37, A-37, UH-1H, T-35, UH-60 y Bell 412. Participó en la Operación "Halcón Polar" en el Polo Sur en 1999. Fue comandante del Grupo de Aviación No. 2 por 4 años, entre los años 2005 y 2010.*



**Pamela Paredes Dietz**, *Capitán de Bandada, Piloto de Pruebas de Helicópteros y Jefe de Seguridad de Vuelo. Egresó en 2006 y después de aprobar el Curso Táctico de Helicópteros fue destinada al Grupo No. 2 en donde voló material UH-1H y Bell 412EP durante 4 años. Participó en la cuarta agrupación de Paz en Haití. Actualmente está destinada en el Grupo No. 9.*



**Fernando Silva De la Harpe**, *General de Brigada, Jefe del Estado Mayor del Comando Logístico, piloto de guerra, ha volado material T-35, T-37, A-37B, A-36, Bell 412 y F-16. Fue becado por 4 años en la Academia de la USAF. Fue comandante del Grupo de Aviación No 2 entre 2010 y 2012 y Director de FIDAE.*



**Roberto Parragué Opazo**, *Piloto Comercial retirado, hijo del General Roberto Parragué Singer, ingresó a la Escuela de Aviación en 1960. Ingresó a LAN Chile en 1964 ocupado varios cargos ejecutivos y voló material DC-3, DC-6B, HS 748, B-707, B-737 y B-767. En 2017 se retira de LATAM y comienza a escribir acerca de las vivencias de su padre.*



**Carlos Stuardo Escobar**, *General de Brigada Aérea en Retiro, fue piloto de guerra y voló material T-34, T-37, A-37 y 99A. En 2008 fue ascendido a General de Brigada Aérea y es nombrado Director de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE). Pasó a retiro en 2009. Actualmente es Jefe del Departamento de Licencias en la DGAC.*



**Miguel Pedreros Montecino**, *Suboficial Mayor en Retiro. Fue mecánico de avión y se desempeñó en material F-5E/F, DHC-6 y Petrel Beta en donde fue operador ELINT durante su destinación en el Grupo de Aviación No. 2 en Antofagasta. Actualmente ha sido llamado al servicio y forma parte del Staff del Archivo Histórico de la FACH.*



**Gabriel Toledo Díaz**, *Coronel de Aviación en retiro, Ingeniero Electrónico, le correspondió explotar la plataforma Itata de los Petrel Beta en el Grupo No. 2. Posteriormente participó en el Proyecto "Cóndor" en Israel y participó en la implementación de esta plataforma. Actualmente es Inspector de Aeronavegabilidad en la DGAC.*



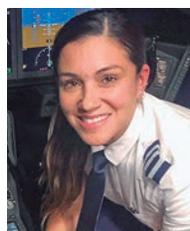
**Hugo Poblete Barón**, *Comandante en retiro, ingresó a la Escuela de Aviación en 1973. Fue destinado al Grupo No. 6, volando material DHC-6. En 1980 integra la tripulación del primer avión que aterriza en territorio antártico. Es destinado al Grupo No. 2 para volar 99A Petrel y es enviado a Inglaterra para hacer curso de Navegante de PR.9.*



**Dan Toro**, *Comandante de Gendarmería. Investigador aeronáutico. Posee un importante archivo histórico acerca de la historia del material aéreo de la Fuerza Aérea de Chile, así como un registro fotográfico único. Colaborador de Aviation Art & History y Multimodel. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*



**Rino Poletti Barrios**, *Investigador aeronáutico e ilustrador, director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, ha realizado importantes colaboraciones en las publicaciones de la Revista de la FACH y la revista Pillán. También ha editado monografías de aviones históricos de la Fuerza Aérea y colabora con Departamento Comunicacional de la FACH.*



**Loreto Vidal Cortéz**, *Piloto Comercial, perteneció a la primera Escuadrilla que incorporó mujeres en la Escuela de Aviación el año 2000. El año 2003 se convirtió en la primera mujer en volar sola en un T-35 Pillán y fue la primera mujer en recibir la piocha de piloto de guerra. El año 2005 fue destinada al Grupo No. 2 en donde voló CASA 212. Actualmente vuela B-787 en LATAM.*



**Danilo Villarroel Canga**, *Escritor e Investigador Aeronáutico, socio cooperador del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile. Miembro Staff investigadores MNAE. Actualmente se desempeña como Jefe del Archivo Fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.*



**Raúl Zamora Martínez**, *Ingeniero en computación e informática, documentador e investigador aeronáutico. Colaborador en Enfoque Estratégico y aviationcorner.net y otros foros y blogs dedicados al tema aeronáutico. Co-fundador y socio de Aviation Art & History. Para la presente entrega, hizo su revisión y contribuyó con la investigación del los RPA del Grupo No. 2.*



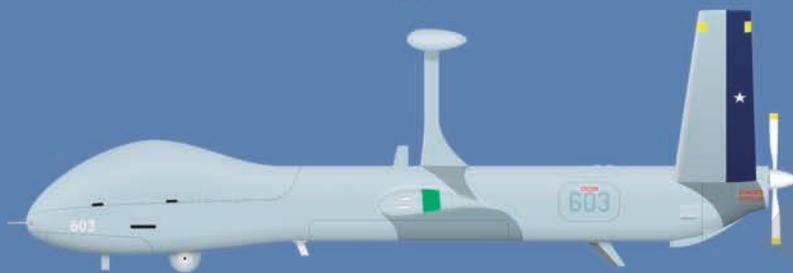
**Milton Zablah Ruz**, *Coronel de Aviación, piloto de XXX, egresó en 199X. Ha volado material YYY, ZZZ. Fue Comandante del Grupo de Aviación No. 2 de 2015 a 2017, encargado de implementar la operación de los RPA Hermes Q900A. Fue Director del Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile.*

## Colaboraciones

Los Autores de “Alas de Pioneros”, agradecen a las siguientes personas y entidades, por sus importantes colaboraciones:

- Alberto Fernández Donoso
- Alejandro Alvarellos de la Fuente
- Alejandro Ruíz
- Álvaro Romero Pérez
- Andrés Contador Kruger
- Andrés Kreither Trupp
- Archivo Fotográfico de la Universidad de Concepción
- Archivo Histórico Naval
- Australian War Memorial
- BAE Systems
- Bryan Jones
- Cabo 2º Carolina González Parra
- Capitán de Bandada (A) Pamela Paredes Dietz
- Carlos Paris C.
- Christian Figueroa Caro
- Claudio Cáceres Godoy
- CN Noticias
- Comandante de Grupo (A) Marcelo Flores Flores
- Comandante de Grupo (BA) José Guzmán Moreno
- Comandante en retiro Hugo Poblete Barón
- Coronel de Aviación (A) Milton Zablah Ruz
- Coronel en retiro Carlos Rivera Menares
- Coronel en retiro Francisco Hernández Contreras
- Coronel en retiro Gabriel Toledo
- Coronel en retiro Pedro Céspedes Alarcón
- Danilo Villarroel Canga
- Dan Toro Arévalo
- Departamento Comunicacional, Fuerza Aérea de Chile
- Diego Arriagada Muñoz
- Ediciones Multimodel
- Erwin Cubillos Salazar
- Francisco Muro
- General de Aviación (A) Hugo Rodríguez González
- General de Aviación (A) Roberto Avendaño Veloso
- General de Brigada (A) Alex Voigt Grunwald
- General de Brigada (A) Fernando Silva de la Harpe
- General en retiro Ariel Álvarez Rubio
- General en retiro Carlos Stuardo Escobar
- General en retiro Christian Pabst García
- General en retiro César MacNamara Manríquez
- General en retiro Julio Araneda Pagliotti
- General en retiro Mario López Tobar
- General en retiro Patricio Ríos Ponce
- General en retiro Ricardo Gutiérrez Alfaro
- General en retiro Sergio Contardo Flores
- Grupo de Aviación No. 2
- Instituto Antártico de Chile
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Iván Siminic
- Jaime Quiroga Jamed
- James Craik
- Jorge Abello Aranda
- Ken Fielding
- LIFE
- Lionel Zepeda Lamiothe
- Loreto Vidal Cortéz
- Luigi Malatesta Carrasco
- Max Azola Rodríguez
- Miguel Navarro Mezra
- Mike Ody
- Museo Aeronáutico de Sydney
- Museo Histórico Nacional
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile

# Alas de Pioneros



La historia de la Fuerza Aérea de Chile está basada en hechos que lograron sus conductores desde que era parte del servicio aéreo del Ejército hace más de 80 años, donde su visión logró plasmarse en realidad a costa de sacrificios inimaginables y en donde las rutas aéreas para conectar al país desde el norte hasta el territorio antártico, fueron abiertas con el costo en hombres y máquinas voladoras que fueron quedando sobre las ardientes arenas del desierto nortino o sumergidos en los helados mares magallánicos.

Gran parte de los hitos de la Fuerza Aérea de Chile fueron logrados por un puñado de valientes aviadores que tenían un origen común, pertenecían o habían pertenecido al Grupo de Aviación N° 2, unidad heredera de las tradiciones de la Aviación Aeronaval, que en 1930 fue llamada para darle vida a la naciente Fuerza Aérea Nacional.

Parodí, Parragué, Tenorio y muchos otros más han sido sin duda, los grandes referentes de hazañas y tradiciones que han logrado inscribirlos en la historia de Chile y que de alguna forma se realzan en esta obra editorial.

Carlos Graneris Carrera y Marcos Olgún Vásquez, ex integrantes del Grupo de Aviación No. 2 han logrado sintetizar más de 90 años de la historia de esta unidad de vuelo, con el apoyo en la edición, diseño e ilustración del investigador aeronáutico Julio Arróspide Rivera.

Esta obra fue volcada en un libro de 316 páginas, con más de 700 fotografías, en su mayoría inéditas y más de 100 ilustraciones, que dan vida a las historias de los aviadores que fueron o son parte del "Gamma 2".



ISBN: 978-956-09255-1-0



9 789560 925510