



VALOR, RESGUARDO Y SERVICIO EN LOS CIELOS NACIONALES

“Presencia histórica de Carabineros de Chile en la aviación chilena”



Alejandro Acuña Almeida
Héctor Alarcón Carrasco
José Rodríguez Valencia
Norberto Traub Gainsborg





“Entre las nubes de la historia, el relato sobre la trayectoria valerosa y de servicio en la aeronáutica nacional de Carabineros de Chile, permanece presente en nuestra identidad, más que solo un destino”

Si bien podríamos decir que, la Prefectura Aérea de Carabineros tiene sus orígenes en la creación del Club Aéreo de Carabineros, el 16 de junio de 1948, cuando un grupo de oficiales de la noble institución de las carabinas cruzadas comenzó a visualizar las ventajas de incorporar los beneficios de la aviación en la función policial, la investigación realizada por un grupo de investigadores de nuestra corporación, aportará más adelante, interesantes y sustanciosas pruebas que testimonian que el anhelo y posibilidades de volar para servir a otros, han estado presentes y de la mano con una historia de mayor trascendencia.

Nuestra corporación se place en publicar esta sintética reseña que descubre en las raíces de la aviación militar, en el espíritu ansioso y patriótico de los hombres de verde, una historia de hechos, hitos, realidades y testimonios recogidos que hoy son testigos, y aportan por esta vía carne e identidad, todo en una mirada de verdad, que no pretende nada más que desenterrar algo de esa historia dormida y que nos ayuda a reconocernos en un mundo compartido que explica y crea una realidad conjunta.

Este es el relato contextualizado tanto gráfico como anecdótico y documental de una historia que finalmente emociona, alienta, instruye e incentiva a leer y atesorar cada página, seduciendo el disfrutar de un nuevo encuentro con la historia aeronáutica nacional, que nos habla de la técnica, el valor y perseveración de aquellos hombres y mujeres que, surcan los cielos del mundo y hoy se unen armoniosamente con ese ADN tan propio de CARABINEROS DE CHILE.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile





Felicitemos a todos los carabineros de la Prefectura Aérea, en este nuevo Aniversario, quienes realizan un trabajo esencial para la seguridad del país, utilizando sus aeronaves no sólo para rescates, traslados aeromédicos, patrullajes y operativos antidelincuencia, sino que también para unir a todo Chile.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECTOR GENERAL

Santiago, Abril de 2023.-

Con ocasión de esta destacada publicación, mediante la cual se rescata y se da a conocer el importante aporte de Carabineros de Chile a la historia aeronáutica de nuestro país, es que quiero testimoniar mi reconocimiento a los portadores de las carabinas cruzadas, que han surcado y siguen surcando el cielo de nuestro país.

Su pasión y compromiso traspasa el tiempo, siendo los miembros de la Institución a lo largo de los años, testigos silenciosos de la evolución de la aviación, desde sus inicios en 1948 al crearse el Club Aéreo de Carabineros, que dio paso luego a la Prefectura Aeropolicial y Aérea.

La visión de incorporar la aviación a la labor policial, ha permitido ampliar las capacidades y funciones propias de Carabineros, siendo un real aporte para la conectividad del territorio, apoyo a la comunidad, labores de rescate, auxilio médico y tantas otras, como quedó demostrado en la reciente pandemia que nos afectó.

No queda sino, expresar nuestra gratitud ante tan abnegado trabajo y esperar que la visión de quienes soñaron contar con una aviación al interior de Carabineros de Chile, se transmita de generación en generación, a hombres y mujeres, que hoy siguen siendo portadores de ese legado.

Muchas felicidades en este nuevo aniversario y gracias por todo lo que entregan al país.



RAÚL JORQUERA CONRADS
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL



Serie de sellos emitidos por Correos de Chile para el sexagésimo aniversario de Carabineros de Chile, en uno de ellos, se releva la labor solidaria de rescate realizada por un helicóptero de la Prefectura Aérea

En la actualidad, los aviones y helicópteros de Carabineros de Chile, desarrollan diferentes tareas, las cuales se enmarcan en misiones establecidas institucionalmente y descritas como preventivas, control de orden público, logísticas, comodidad pública, bienestar y conectividad, como al igual, docentes y mantenimiento.

Con esta nueva fisonomía la aviación institucional ha sido cada vez más importante, demostrando la efectividad de sus medios en innumerables misiones de servicio. Muchas de ellas quedaron incorporadas al imaginario colectivo como fueron el rescate efectuado en el incendio de la Torre Santa María en 1981 o durante el violento aluvión de la Quebrada de Macul en 1993.

CARABINEROS DE CHILE Y SU APOORTE AÉREO A TODA UNA NACIÓN



Génesis de la participación de Carabineros en los orígenes de la aviación nacional

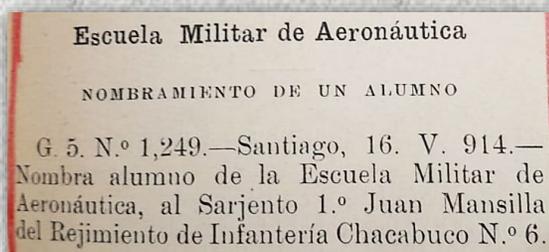
Temprano en la historia de nuestra aviación militar, a inicios del mes de mayo del año 1914, ingresaban al segundo curso de la Escuela de Aeronáutica Militar para obtener el Título de Pilotos Aviadores:

Oficiales

Teniente 1° Jorge Escudero Otárola
Teniente 1° Waldo Lira Montecinos
Teniente 1° Diego Aracena Aguilar
Sargento 2° Germán Aedo Valdebenito
Teniente 1° Federico Barahona Walton
Teniente 1° Edmundo Moncada Neira
Teniente 1° César Merino Armas
Teniente 1° Federico Chaigneau Puelma

Suboficiales

Vicesargento 1° Luis E. Castro Grillot
Vicesargento 1° José T. Mendoza Villegas



Días después, el 16 de mayo, se uniría al curso, el Sargento 1° Juan Bautista Mancilla¹ Soto, entusiasta suboficial, quien más adelante, llegaría a convertirse en un distinguido oficial de Carabineros de Chile.



El 18 de enero de 1915, reciben el Brevet de piloto aviador el teniente Moncada, el día 20, los sargentos Floridor González, Juan Mancilla y Luis Castro.

¹ Nacido el 11 de octubre de 1891 en la ciudad de Osorno. Si bien, en muchos documentos antiguos figura indistintamente como Juan Mancilla o Juan Mansilla, la generalidad de estos registros, señalará su apellido con la letra "c".

El 1 de febrero de 1915, los generales Arístides Pinto Concha, Luis Altamirano y el Coronel Inspector de Aeronáutica, Pedro Pablo Dartnell, le otorgan el título de piloto-aviador, al Sargento 1° Juan Mancilla, que rindió las pruebas el 20 de enero de 1915.

AERO CLUB DE CHILE		
BREVET DE PILOTO AVIADOR N.º 12		
Nombre	Juan Mancilla	
Nacionalidad	Chileno	
Nacido en	Mes	Año
Profesion	Militar	
Fecha del Brevet	20 - 1 - 1915	
Aeródromo	El Parque	Hora 4 1/2 Am.
Aparato	Blériot	
Motor	Argani	Potencia 35 HP
Instructor		
Comisarios	A. Urzua, J. Perry	
Aprobado en sesion de Directorio de		
	SECRETARIO	FIRMA
	PRESIDENTE	

El 2 de febrero de 1915 se encontraba listo para optar al título de piloto militar, el sargento Juan Mancilla Soto.

Este mismo año, participará en las Maniobras Militares de abril de 1915, en la Escuadrilla del bando Rojo. Al respecto, el reconocido historiador aeronáutico, Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez, primer presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien registrará algo sobre su actuación en la aeronáutica militar: *“1 de abril zarpaba por ferrocarril a Linares la escuadrilla roja compuesta por los pilotos militares: capitán Avalos, tenientes Urzua, Contreras y Urrutia, pilotos militares sargentos Verscheure y Mancilla, ingeniero Andrade, mecánicos y una veintena de soldados. El material desarmado constaba de dos Sánchez Besa Gnome 50 HP.; un Blériot Gnome de 80 HP.; un Deperdussin Gnome 70 HP. y un Blériot Gnome 50 HP y un automóvil -camión, carros, caballos, etc.”*

Más adelante, agregó: *“el día 11 de abril terminaban las maniobras por la revista de tropas ante la Superioridad Militar. Seis aeroplanos volaron simultáneamente sobre el campo de ejercicios. Sus pilotos eran los tenientes Urzua, Contreras, Urrutia, Moncada y los sargentos Verscheure y Mancilla. Inmediatamente después el material se desarmaba y regresaba nuevamente por Ferrocarril.”*

El 19 de septiembre de 1915, se presentaron en vuelo algunos pilotos en la Revista del Parque Cousiño, entre ellos: el aviador civil señor Fuentes y los sargentos, Castro en Deperdussin y Mansilla en Blériot; mientras que el demás personal de la Escuela era aplaudido al desfilarse con el material de aviación, frente a las tribunas presidenciales del Parque.

El 24 de enero de 1916 regresarán a su unidad de origen, después de obtener sus títulos de pilotos militares, los tenientes Aracena y Barahona, y el sargento Mancilla. Cabe recordar que el Sargento 1°

Juan Mancilla Soto, participaría en el Concurso de Aviación en Viña del Mar, para el cierre del Congreso Aeronáutico Panamericano, donde efectuaría lucidos vuelos en el Blériot 80 HP., "Guerrillero Coronado".



Sub-oficiales alumnos del 2.º Curso de la Escuela de Aviación (1914). De izquierda a derecha: Sgts. 1.ºs Floridor González, Luis Castro, Juan Mancilla, José Mendoza y Abdón Arévalo.

A partir de 1920, este destacado Sargento 1º, discontinuará su carrera militar en la aviación, por razones del cambio sufrido en la Aeronáutica Militar de aquellos días, al haberse suprimido el empleo de pilotos militares dentro del Escalafón de Suboficiales en la nueva Orgánica.

En 1921, ingresará al entonces Cuerpo de Carabineros del Ejército, con el grado de Teniente 2º, siendo destinado a servir en la Tenencia Schwager del Regimiento N°3 del Escuadrón acantonado en la ciudad de Lota.

A partir de ese entonces, el ahora Teniente Mancilla tendría una destacada carrera, que continuará más tarde -tras la unificación- en Carabineros de Chile, hasta el grado de Mayor, rango que ostentaba a la fecha su temprano fallecimiento en octubre de 1936.



DON JUAN MANSILLA SOTO.
TENIENTE 2.º DE CARABINEROS.

Del Álbum del Cuerpo de Carabineros de 1922

EJÉRCITO DE CHILE**CUERPO DE CARABINEROS**

REJIMIENTO N.º 3

ESCUADRON *Lota***CALIFICACION**

del *Ceniente 2.º don Juan Mancilla Lota*
 que presta sus servicios en *la Cenencia Schwager*
 habiendo servido antes *Sargento de Ejército*
 y correspondiente al año que terminó el *31 de Diciembre de 1921*

1. Servicio Militar General

	FECHA		
	D.	M.	A.
Entró al servicio en calidad de <i>Alumno Ceniente Subef.</i>	19	Noviembre	1908
Se retiró del servicio el	—	—	—
Se reincorporó al servicio el	—	—	—
Total de servicios efectivos	12	1	13
Fué ascendido a su grado actual el	15	Marzo	1921
Fué destinado a su puesto actual el	21	Abril	1921
Lleva servido en su grado actual	16	9	—

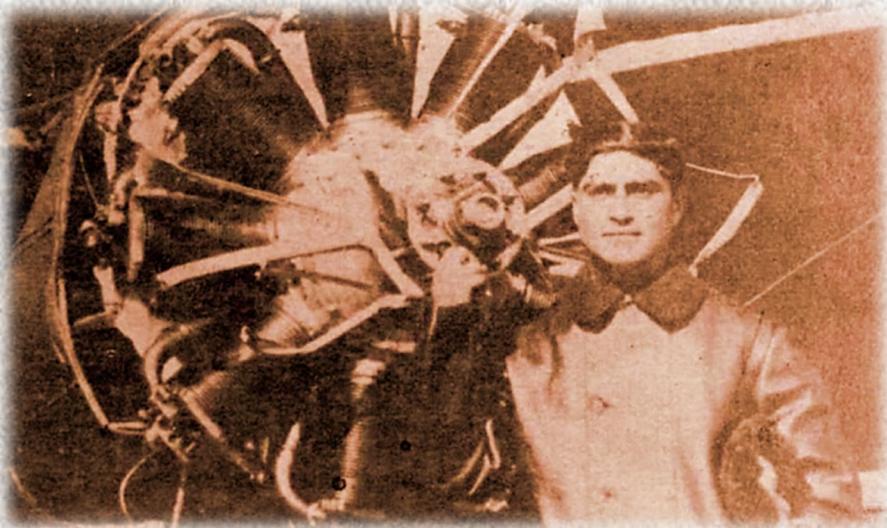
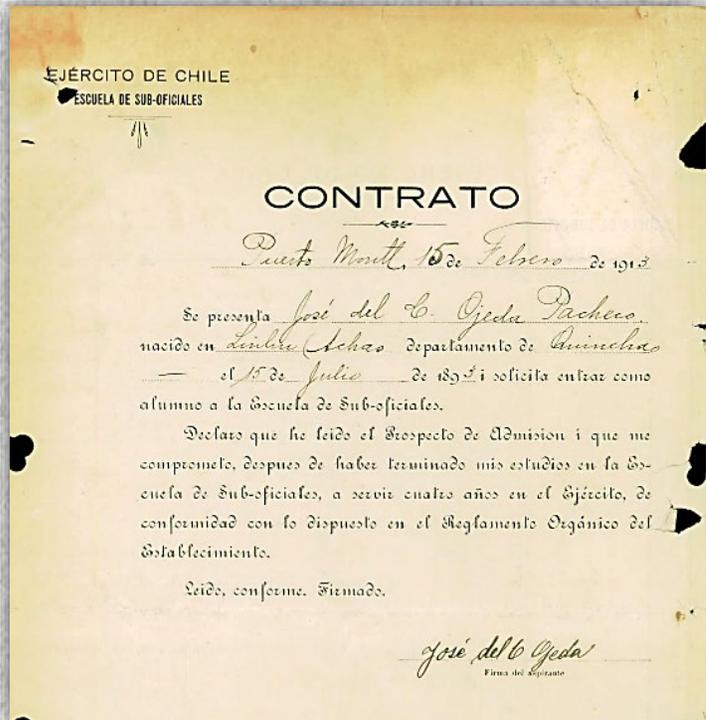
2. Comisiones recibidas y licencias obtenidas durante el año*No ha tenido*

Otro distinguido personaje en los prolegómenos de la Aviación Policial, será don José del Carmen Ojeda Pacheco. Escudriñando algunos libros y documentos históricos de la Aviación Militar, nos encontramos con otro interesante ejemplo de perseverancia en el servicio a los demás.

En febrero de 1913, ingresó al Ejército de Chile, como Alumno a la Escuela de Suboficiales (figurando en su contrato, el que deberá servir cuatro años en el Ejército, una vez terminado sus estudios).

En 1916, siendo ya Sargento 2º de Infantería, pasa como alumno de la Escuela de Aeronáutica Militar, este chilote² de carácter fuerte, pronto volará en los frágiles aviones Sánchez-Besa y Blériot que ese plantel militar capitalino, poseía para instruir a tan seleccionados hombres.

Natural le era el cumplir con las tareas propias del servicio y también volar con magistral desempeño, prueba de ello, será el obtener para su Patria el doble récord sudamericano de altura, tanto en agosto como en noviembre de 1919.



Ojeda después de batir por segunda vez el récord sudamericano de altura en 1919, luce orgulloso delante del avión Bristol que perdiera la hélice durante la hazaña y que el diestro piloto lo aterrizara planeando y sin novedad. El 20 de agosto recibe las felicitaciones escritas del Ministro de Guerra como reconocimiento a su "valor y serenidad" (Fotografía: Revista Fuerza Aérea N° 256- 2012)

² Nacido en Lin-Lin, departamento de Quinchao, el 31 de agosto de 1893. (Una isla pequeña, cercana a la isla grande de Chiloé).

En julio de 1920 es movilizado al norte de Chile con lo que constituyó la primera Escuadrilla de Aviación donde permanece hasta abril de 1921. A su vuelta a Santiago se encuentra que la Superioridad Militar ha dispuesto que sólo los oficiales puedan desempeñar actividades como pilotos, situación que mermará el interés por las alas, al igual que otros en similar posición.

En marzo de 1925 decide nuevos rumbos e ingresa al Cuerpo de Carabineros del Ejército dedicado por esos días a funciones policiales en el sector rural. Con su experiencia y luego de haber aprobado el curso regular de Aspirante a Oficial del Cuerpo de Carabineros, es nombrado Subteniente y asignado a una Tenencia en Puerto Natales del Escuadrón Magallanes.

En 1927, tras la unificación del Cuerpo de Carabineros con la Policía Fiscal, continúa cumpliendo las nobles funciones en cada destinación que recibe a través de las muchas unidades de todo Chile.



José del Carmen Ojeda Pacheco

En su hoja de servicios lo vemos realizando cursos de equitación, labores como Instructor de Topografía, Tirador escogido de carabina y revólver y otro tanto que le permite acogerse a retiro en 1943 con el grado de Mayor de Carabineros de Chile.

Es notable señalar que, un año antes de su retiro en noviembre de 1942, recibirá el oficio N° 917 de la Fuerza Aérea de Chile, donde se le autoriza oficialmente, el poder usar sobre el verde pecho del uniforme institucional, el distintivo de Piloto Aviador -las "Alas doradas con la estrella solitaria"- cuyo título le fuera conferido tempranamente en diciembre de 1917.

CARABINEROS DE CHILE
Prefectura General Santiago
Prefectura Santiago sur
Comisaría
13ª Comisaría

CONFIDENCIAL

291
292
293

CALIFICACION

Del Mayor don José del C. Ojeda Pacheco
Que presta sus servicios en la 13ª Comisaría Santiago
Habiendo servido antes en la 14ª Comisaría Santiago
Y correspondiente al año que termina el 30 Septiembre 1942
Nació el 15 Julio 1893 en Achao
Estado civil viudo casado con -
Número de hijos dos

En esta condición de retiro, pasará más tarde a seguir sirviendo en la Reserva de la Fuerza Aérea, con el grado de Subteniente. Será nombrado Ayudante de Aeródromo, y será destinado al aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago, luego al aeropuerto de Arica. Ascendido a Jefe de Aeródromo en 1945, grado asimilado al de Teniente 1° (actual Capitán de Bandada Aérea) volverá a la capital, donde trabajará hasta septiembre de 1952.

EN JEFE
DEL PERSONAL

N.º. 417

SANTIAGO, 6 de Noviembre de 1942.-

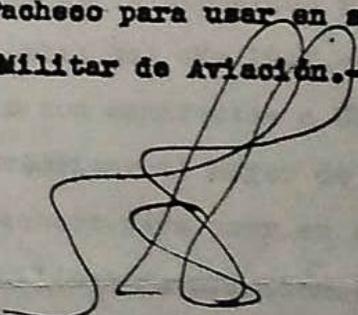
A LA

DIRECCION GENERAL DE CARABINEROS,

PRESENTE . -

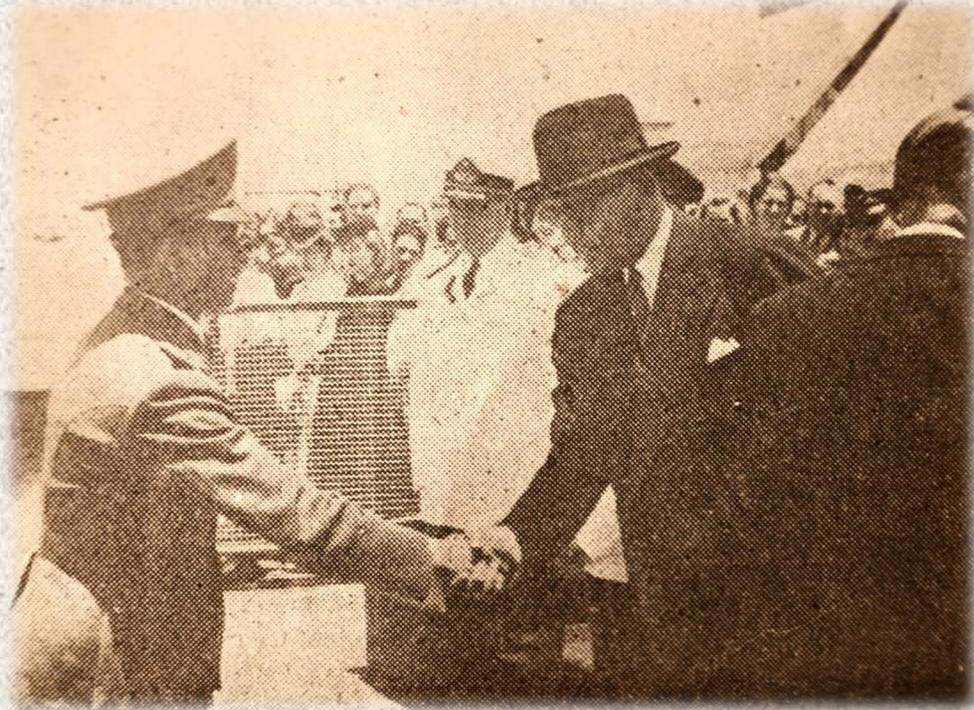
Tengo el agrado de dirigirme a US. manifestándole que este Comando en Jefe ha recibido con especial complacencia el deseo del Mayor de Carabineros D. José del C. OJEDA Pacheco de llevar en su uniforme la insignia de Piloto Militar de nuestra Fuerza Aérea, insignia a la que tiene legítimo derecho por cuanto consta en los archivos que recibió título de Piloto Militar de Aviación expedido por S. E. el Presidente de la República y el señor Ministro de Guerra en Diciembre del año 1917.-

En consecuencia, cumpla con manifestar a US. que no existe inconveniente para autorizar al Mayor de Carabineros D. José del C. OJEDA Pacheco para usar en su uniforme el distintivo de Piloto Militar de Aviación.-



Armando CASTRO L.
General del Aire,
Comandante en Jefe

Un nuevo piloto aviador de uniforme verde, llegará en 1943, cuando el entonces Teniente Julio Gallardo Donoso obtenga su brevet de piloto de turismo, el que será entregado personalmente por el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos.



El Teniente Julio Gallardo Donoso con impecable uniforme color verde tras recibir su ansiado distintivo de piloto, es felicitado por S.E. el Presidente de la República, Juan Antonio Ríos

Al año siguiente, le siguen el Teniente Mauricio von Teuber Stevens, quien había egresado en 1936 de la Escuela de Carabineros como Brigadier de Carabineros. Ya con el grado de Teniente, en enero de 1944, entró al Club Aéreo de Valparaíso, que funcionaba en El Belloto, donde obtuvo la licencia de piloto de turismo, el 10 de septiembre de 1944.

Un año después, fue llamado como oficial de reserva a la Fuerza Aérea graduándose de piloto militar de Reserva, el 12 de diciembre de 1945, quedando habilitado para pilotar aviones Fairchild PT-19 y Vultee BT-13.

Llegará a ser el primer Instructor de Pilotos de Carabineros, primer piloto de helicópteros y primer Piloto de Guerra de la institución en mayo de 1954 quien además a lo largo de su carrera obtendrá innumerables logros para la aviación institucional y

CERTIFICAMOS QUE:

Don *Mauricio von Teuber Stevens*
recibió su título de piloto aviador de turismo el *diez*
de Septiembre de mil novecientos cua-
renta y cuatro. -
Los infrascritos, poder sportivo reconocido por la
"Federación Aeronáutica Internacional", certificamos que:
Don *Mauricio von Teuber Stevens*
nacido en *Quilpué - Chile* el *14* de
Octubre de 1914. -
habiendo cumplido todas las condiciones impuestas, ha
sido titulado Piloto Aviador de Turismo, con fecha
..... de 194...
.....
.....
Presidente Secretario

nacional como se explica cuando en 1955 al ser enviado con el grado de Mayor de Carabineros, a la Comisaría de Chuquicamata, sirvió como jefe Ad Honorem del aeródromo “El Loa”.

Allí, con el aporte de Chile Exploration y mientras era presidente del Club Aéreo de Calama, se encargó de regular la actividad aérea, bogando por pavimentar una cancha de aterrizaje de 2.700 metros de longitud y mejorar las instalaciones con un edificio que sirviera como terminal de pasajeros.

Por otra parte, aparece en la historia aérea institucional, la figura del Alférez Juan Salinas Cereceda, quien será el primer Carabinero del Escalafón a Contrata en recibir el título de Piloto de Turismo.

En 1945, también recibieron los títulos de piloto, el Teniente Héctor Tobar Lucci, en Valparaíso; el Teniente Ernesto González Alegría, en Rancagua; el Teniente Luis Paredes Quezada, en Concepción y en Curicó hace lo propio el Escribiente de Carabineros Luis Cubillos Calvo, fallecido dos años más tarde en un accidente aéreo en Panguilemu.

En 1946, los brevetados aumentan a siete, encabezados por el entusiasta Director de la Escuela de Carabineros, Coronel Guillermo Villouta Ruiz, en Santiago; el Teniente Fernando Guzmán Ferrari, en Angol, que varios años más tarde habrá de realizar un interesante curso de planeadores en España, el Mayor Manuel Concha Mora y el Teniente René Barrera Vásquez, en Antofagasta; el Teniente Nolberto Núñez Gajardo, en Santiago, desaparecido en vuelo cuando era transportado herido a la capital en un avión de la FACH, en 1949; el Teniente Garcerán Monje, en Los Ángeles, y en San Felipe el Teniente Joaquín Chinchón Herrera.

En 1947 se gradúan como pilotos los Tenientes Sergio Márquez Molina; Rafael Cepeda Pomareda; el Capitán Guillermo Fuentes Besoain, que años más tarde habrá de ser el primer Presidente del Club; los Tenientes Guillermo Aguilera Riquelme; Raúl Figueroa Escobar; León Iraçabal Irigoín, Edmundo Olmos Cossío, Fernando Sepúlveda Gormaz, y René Laulie, este último brevetado en San Fernando y de cuyo Club fue un activo Secretario.

Nombres todos conocidos en su mayoría, dejaron una huella profunda y definida en su trayectoria por Carabineros y en la vida nacional, tanto en las solidarias y certeras actividades aéreas, como en la dirección de la Institución.

En su espíritu estaban las ansias de conquistar el espacio infinito y en sus corazones, el deseo de unirse a través de la Institución para lograr fines comunes del servicio, prueba de ello, será el plan de “Policía Aérea”, que el Teniente Gallardo enviara a la Dirección General, y que pesará favorablemente al momento de aprobar el plan para dar vida al Club Aéreo “Carabineros de Chile”.

A raíz de dicho acontecimiento, comenzó dentro de la institución, la posibilidad de contar con un servicio aéreo. Incluso en el mes de septiembre, el General Director Pedro Silva Calderón, defendió la idea de crear un grupo aéreo. Lamentablemente, dicha idea no prosperó.

NACE EL CLUB AÉREO DE CARABINEROS DE CHILE



Durante el mando del General Director, Reynaldo Espinosa Castro (1947-1950), comprendió y aprobó el real valor de la aviación acogiendo la iniciativa y dispuso la cooperación institucional.

Es así, que con fecha 16 de junio de 1948, se crea el “Club Aéreo de Carabineros de Chile”. *“Ese mismo día – y para el sólo objeto de presidir la primera sesión– se designó una directiva provisoria”*.³

Su primer directorio estuvo compuesto por los siguientes señores Oficiales:

Presidente: **Capitán Sr. Guillermo Fuentes Besoain.**
Vice Presidente: **Teniente Sr. Julio Gallardo Donoso.**
Secretario: **Teniente Sr. René Barrera Vásquez.**
Pro Secretario: **Teniente Sr. Edmundo Olmos Cossío.**
Tesorero: **Teniente Sr. Sergio Márquez Molina.**
Pro Tesorero: **Teniente Sr. Mauricio von Teuber Stevens.**



*Sr. Reynaldo Espinosa Castro
General Director de Carabineros (1947 – 1950)*

Como primera tarea, el Directorio se abocó a efectuar las presentaciones de estilo, con el objeto de ser reconocidos legalmente, logrando obtener su Personería Jurídica mediante Decreto N° 3176, de fecha 6 de agosto de 1948 del Ministerio de Justicia, siendo reconocida su existencia legal en la Institución mediante Orden General O.S.2. N° 1415, de fecha 25 de agosto de 1948.

El acta N°1 de fundación del Club Aéreo, definía a la entidad: fomentar dentro de la institución el gusto y el uso del transporte aéreo; dar la posibilidad de realizar cursos de pilotaje y perfeccionamiento; y sentar las bases para la creación de un servicio experimental Aeropolicial, ya en práctica en otros países.

Sin lugar a dudas, los fundadores tuvieron una gran visión, ya que no tan solo integraron a la institución el placer de volar, también vislumbraron la posibilidad de ayudar el arduo trabajo policial desde el aire.

De entre las primeras tareas realizadas o más bien, antecedentes históricos de patrullaje aeropolicial, podemos señalar la situación ocurrida el 17 de julio de 1948, tras la desaparición de la lancha N°88 “Raquelita” y sus tripulantes pertenecientes a la Caleta “Infiernillo” del puerto de San Vicente. El día anterior, una patrulla terrestre había encontrado destrozada la lancha con solo uno de sus ocupantes

³ Así lo consigna la monografía consultada “Evolución Histórica del Club de Carabineros de Chile”. También se indica que la Personalidad Jurídica del mismo, no fue adquirida sino hasta el 6 de agosto de 1948, mediante el Decreto N° 3.176 del Ministerio de Justicia.

amarrado a los restos. ...Madres, esposas e hijos de los pescadores perdidos esperaban aún el milagro! Carabineros de Chile continuaba la búsqueda por tierra.

De inmediato, dos jóvenes oficiales pilotos de Carabineros en su afán de costumbre por servir a la comunidad, solicitaron prestado un avión Fairchild a un Club Aéreo de la región, con el que, tras dos horas y veinte minutos sobrevolaron sin éxito algo más de 400 kilómetros de costa con la intención de encontrar los cuatro pescadores restantes y dar consuelo al dolor de estas modestas familias. En esta noble actitud de la dimensión humana, más allá del "histórico" vuelo realizado por ambos funcionarios, se aquilata el real espíritu de servicio público, que siempre ha predominado en los hombres y mujeres de Carabineros de Chile.

La primera quincena de marzo del año siguiente, ocurrió otra trascendente actividad a destacar, se trata del Primer Gran Raid Aéreo al sur de Chile que se realizara por oficiales pilotos del Club Aéreo de Carabineros de Chile.

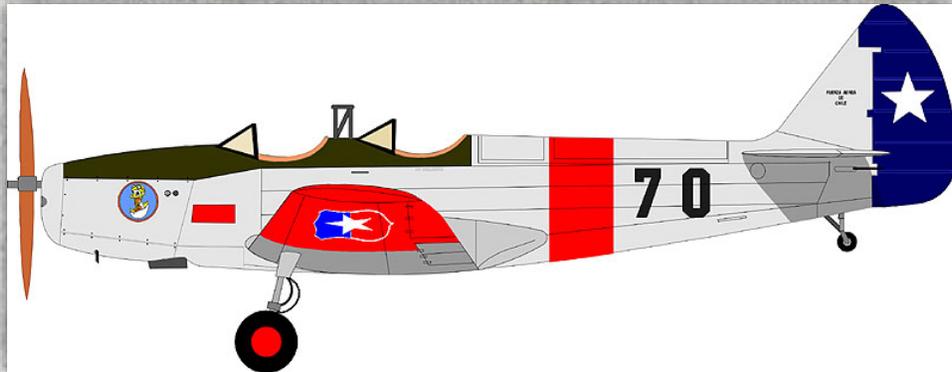


En la cancha de aterrizaje del aeródromo "Las Marías" en Valdivia, aparecen de izquierda a derecha: Alberto Toledo, Ayudante del Prefecto de Investigaciones de Valdivia; Heriberto Vivanco, Jefe del Aeródromo; Teniente Sergio Márquez; Braulio Muñoz, Prefecto de Investigaciones; Teniente René Barrera; General de Carabineros (R) Guillermo Villouta; Mayor Guillermo Fuentes; General de Carabineros Pedro Sepúlveda P., Jefe de la V Zona; Capitán Mauricio von Teuber; Tte. Coronel de Ejército Ramón Salinas, Comandante del Regimiento de Infantería "Caupolicán"; Teniente Coronel de Carabineros Tomás Villanueva, Subprefecto de Valdivia y Capitán José Arias, Ayudante de la V Zona de Carabineros.

Las circunstancias se dieron como una necesidad obvia desde que se creara el Club Aéreo de Carabineros, los oficiales aviadores ansiaban la implantación del Servicio Aéreo en la práctica policial a lo largo del país.

Bajo estas premisas, es que el entonces Presidente de la entidad, Mayor Guillermo Fuentes Besoain organizó este esforzado desafío y lo planteó a la Superioridad Institucional. Con la debida autorización, el Mayor Fuentes junto al Teniente von Teuber- quien además ostentaba la piocha de Piloto Militar de la Fuerza Aérea de Chile, solicitaron el préstamo de dos aviones Fairchild PT-19 (los Nº 70 y Nº71) a esa

institución hermana, la que a través del General de Brigada Aérea Jorge Gana Eastman, otorgó todas las facilidades del caso, incluido el combustible necesario.



Avión Fairchild PT-19 de la Fuerza Aérea de Chile. Perfil de uno de los aviones usados durante este primer gran raid.

Ilustración del artista: © Juan Carlos Velasco (JCV)

Los oficiales seleccionados para este primer gran raid, fueron el Mayor Fuentes, el Capitán von Teuber y los tenientes René Barrera y Sergio Márquez. Con este equipo de pilotos, se iniciaba en El Bosque un día 10 de marzo, el viaje de cinco días que los llevaría hasta Ancud, aportándoles una muy buena experiencia de vida, además de las 27 horas de vuelo en sus algo crudas bitácoras.

FECHA			N.º y Tipo de Aeroplano	Tipo de Motor	CLUB AEREO		Objeto del Vuelo	ANOTACIONES
D	M	A			HORAS DE			
					Partida	Llegada		
8	III	949	PT19					
10	III	"	"					
10	"	"	"					
11	"	"	"					
12	"	"	"					
13	"	"	"					
14	"	"	"					
27	V	"	"					
28	"	"	"					
							29.37	

Del Libro de Vuelo del Piloto del Club Aéreo Valparaíso de propiedad de Mauricio von Teuber Stevens

Las primeras aeronaves del Club Aéreo de Carabineros de Chile

Es así que, una vez conformado el Club Aéreo, tuvo sus primeros problemas relacionados con la escasez de fondos. Sin el presupuesto necesario no se podrían adquirir aviones y el esfuerzo realizado sería en vano. Además, no se justificaría la existencia de aquella corporación.

Para responder aquella interrogante, el directorio tuvo una idea: realizar un Gran Festival para reunir fondos. El 16 de junio de 1949, se montó un grandioso espectáculo en el Estadio Nacional. Participaron bandas de Carabineros y de la Fuerza Aérea de Chile. Además de una ovacionada presentación del Cuadro Verde, hubo carreras de motocicletas, automóviles, y finalmente, un encuentro futbolístico entre las Escuelas de Carabineros y de Aviación. A este magno evento, concurrieron sesenta mil espectadores, quienes repletaron el coliseo deportivo de Ñuñoa y aplaudieron las demostraciones. Finalmente, se recaudó un millón 260 mil pesos, convirtiéndose en un récord para aquellos años.



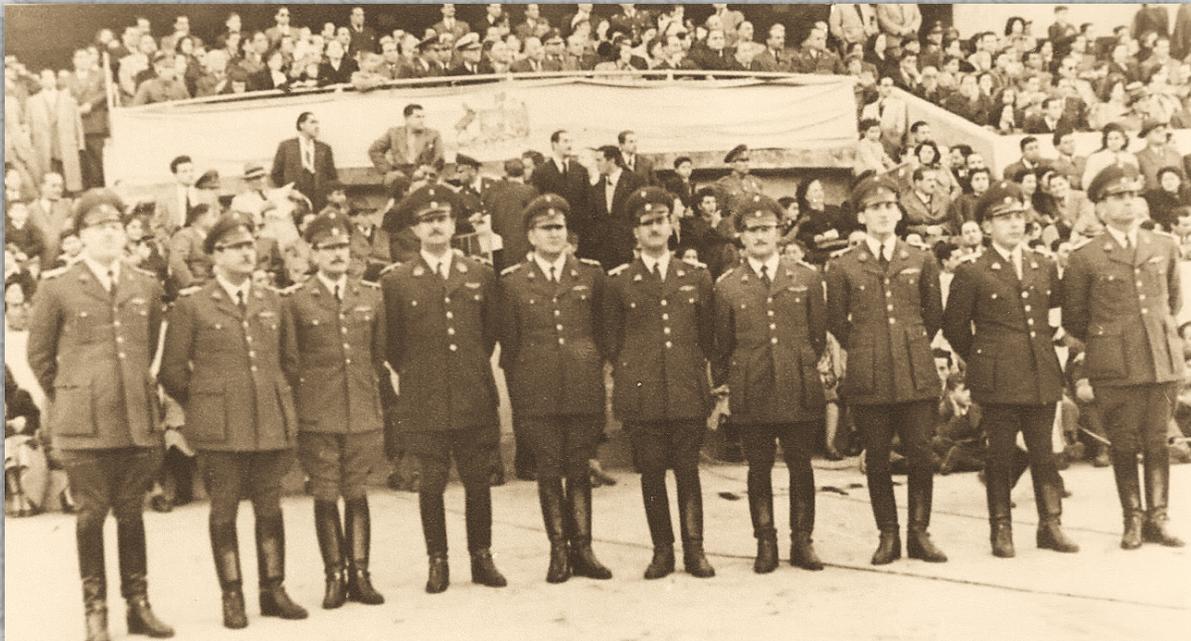
Palco en el Estadio Nacional con algunos de las autoridades asistentes al Gran Festival para reunir fondos. Vemos al General Director de Carabineros, Reynaldo Espinosa Castro; al Ministro del Interior Contralmirante don Inmanuel Holger Torres conversando con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, don Aurelio Celedón Palma. (Fuente: Revista Carabineros, mayo – junio 1949)



La Nación, viernes 17 de junio de 1949



*Vista general de público asistente al Gran Festival para reunir fondos donde se realizó un encuentro futbolístico entre las Escuelas de Carabineros y la de Aviación.
(Fuente: Revista Carabineros, mayo – junio 1949)*



Oficiales Aviadores de Carabineros de Chile presentes en el Gran Festival de recaudación

Con ese dinero, dispuesto por toda la ciudadanía, se comisionó a tres oficiales de Carabineros: el Mayor Sr. Guillermo Fuentes Besoaín, Capitán Sr. Mauricio von Teuber Stevens y el Teniente Sr. René Barrera Vásquez, quienes viajaron a la fábrica de aeronaves Cessna Aircraft, ubicada en la ciudad de Wichita, Kansas, Estados Unidos.



Primer modelo de Banderín del Club Aéreo de Carabineros. Década de los 50 (Museo Nacional Aeronáutico de Argentina)

Allí, en el mes de julio de 1949, recibieron capacitación de los aviones adquiridos: Un Cessna C-140, biplaza destinado a la formación de pilotos y un Cessna C-170⁴, cuadruple destinado para el traslado de comitivas policiales y patrullajes.



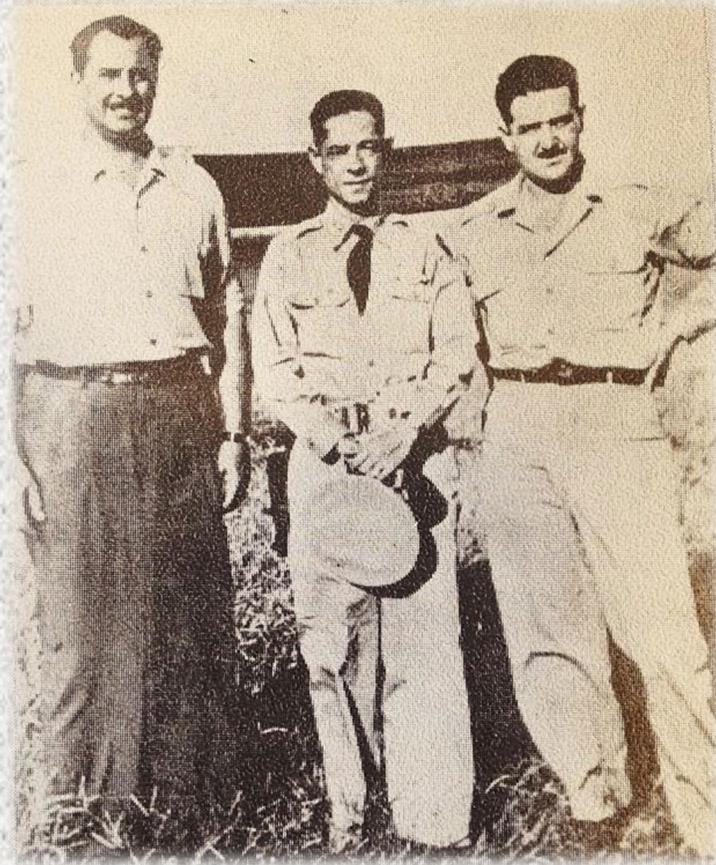
Capitán Mauricio von Teuber S.; un ejecutivo de Cessna; Mayor Guillermo Fuentes B., y el Teniente René Barrera V., en la fábrica de la Cessna en la ciudad de Wichita, Kansas, EE.UU.

⁴ Cessna 170 CC-EPA. Respecto a la aeronave protagonista, su historial señala como número de serie es 19053, construido en 1949. Su matrícula al llegar a nuestro país era N9292A. El 3 de noviembre de 1949, es registrado CC-EPA (Número de matrícula 0487), cumpliendo valiosos servicios institucionales hasta enero de 1960, cuando será vendido al Club Aéreo de Mulchén, cambiando su matrícula por CC-SDB. Años más tarde, en 1968, es adquirido por el Club Aéreo de Frutillar, siendo registrado CC-SXE. En 1983 fue registrado brevemente CC-PXE. Finalmente, en noviembre de 1983, cambió su matrícula por la actual CC-PRE. Actualmente pertenece al socio del Club Aéreo de Santiago, señor Jorge Aubá M. y se encuentra 100% operativo y forma parte de la colección de aviones clásicos, en el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz – Tobalaba. *(Información gentileza de nuestro socio Antonio Segovia Rentería)*

El traslado de estas máquinas, se realizó vía aérea, cruzando diversos países de América Central y Sudamérica.

Tras un breve chequeo y revisión del plan de vuelo, se decidió que los mandos del C-170 los tendría el Capitán Sr. Mauricio von Teuber⁵, quien contaba con más horas de vuelo y experiencia y en calidad de copiloto iría el Jefe de esta Comisión, Mayor Sr. Guillermo Fuentes. Mientras que, el C-140, fue piloteado por el Teniente Sr. René Barrera.⁶

El viaje se realizaba sin contratiempos, las turbulencias del Caribe habían sido superadas sin problemas.



De regreso a Chile durante una escala que hicieron en Managua. El Mayor Guillermo Fuentes; el Jefe de la Fuerza Aérea de Nicaragua, Coronel Carlos Eddie Monterrey⁷ y el Teniente René Barrera V.

⁵ Mauricio von Teuber Stevens, distinguido piloto y uno de los primeros miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. En el Boletín Especial editado por el IHHACH en 2013, señala una serie de logros realizados por este brillante oficial en pro de la Aviación Nacional. Algunos de ellos, lo describen como fundador del Club Aéreo del Cobre en la ciudad de El Salvador: *“Tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, Cadeco. En este contexto, diseñó una pista alternativa cerca de El Salvador con aportes de la empresa extranjera. Sin imaginar su visionaria idea, en 1967 fue abierta la pista “Salvador Bajo”, posteriormente convertida en el aeródromo del mismo nombre y desde 2004, denominado aeropuerto “Ricardo García Posada”.*

⁶ Viajan a Wichita el 11 de julio, donde permanecen hasta el 30 de ese mes, recibiendo durante su estadía, instrucción aérea sobre las máquinas adquiridas, rindiendo además examen para optar al título de piloto internacional. Luego de rendidas las pruebas correspondientes, se designó, al Capitán von Teuber como piloto del Cessna 170, por su mayor experiencia y alrededor de 400 horas de vuelo; el Cessna 140 fue entregado al Teniente René Barrera, con más de 300 horas de vuelo y el Mayor Fuentes, con sólo 205 horas, fue designado copiloto del 170.

⁷ Coronel (PA) Sr. Carlos Eddy Monterrey. Ex Jefe de la Fuerza Aérea de Nicaragua y ex Cónsul General de Nicaragua en Nueva York. Fue dado de baja del Ejército en 1953 tras un Consejo de Guerra que se le formulara por “conspiración contra el General Somoza García”. Autor del libro “Yo ejecuté a Sandino” (Augusto César Sandino) editado en 1971.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Fuerza Aérea de Chile, Comando en Jefe. Ayud. N.º 235.— SANTIAGO, 20 de agosto de 1949.— Al señor General REYNALDO ESPINOSA CASTRO, General Director de Carabineros de Chile. Presente.— En nombre de la Fuerza Aérea de Chile y mío propio, tengo el sentimiento de enviar a U. S., y por vuestro intermedio a los señores Jefes y Oficiales del Cuerpo de vuestro digno mando, las expresiones de profundo pesar por el sensible y trágico fallecimiento del Teniente señor René Barrera Vásquez, destacado miembro del Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuyo desaparecimiento enluta a las alas de la Patria y abre la primera página de la historia de los mártires de esa noble Institución, que entregaron su vida en aras de la valiosa y grande causa aérea nacional. Con los sentimientos de la más alta y distinguida consideración, tengo el agrado de saludar a U. S. como su afmo. y S. S. (tdo.) AURELIO CELEDON PALMA, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Nota de condolencias donde se expresa el profundo pesar que la Fuerza Aérea de Chile sintió ante el trágico fallecimiento del Teniente René Barrera Vásquez, enviada al General Director de Carabineros de Chile por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Aurelio Celedón Palma.

Acontecía el 14 de agosto de 1949, día que se convirtió en un día gris para la travesía. El aparato piloteado por el Teniente Barrera, fue envuelto en medio de un frente de mal tiempo, accidentándose en la costa Colombiana, cerca de Cabo Arusi y la aldea de Nuquí, perdiendo la vida.⁸

De esta forma, se convirtió en el primer mártir de la Aviación Policial Chilena.



El 24 de agosto de 1949, el Cessna C-170 arriba al Aeropuerto de Los Cerrillos, Santiago. El cual venía acompañado desde San Felipe por el Aeronca L-3B (que más tarde sería adquirido por el club), al mando del Teniente Julio Gallardo Donoso. Una vez aterrizados en el aeropuerto, se realiza una sencilla ceremonia de recepción de la nueva aeronave, debido a la tristeza que embarga a cada uno de los oficiales, por tan lamentable pérdida de un camarada. Luego es guardado en un hangar del aquel entonces Grupo de Transporte N.º 1 (actual Grupo N.º 10) de la Fuerza Aérea de Chile.

Para reemplazar al Cessna C-140 accidentado, el Club Aéreo adquiere, el Aeronca L-3B (CC-PAD, ex CC-KAC), (c/n 9633), perteneciente al piloto Sr. Aladino Azzari, quien a su vez lo había adquirido al Club Aéreo de Los Andes. El 21 de marzo de 1950 se concreta la venta, siendo registrado con la matrícula estatal: CC-EPB N.º 0329, el 23 de junio de 1950.

⁸ El día 30 de julio, muy temprano, la pequeña escuadrilla inicia el vuelo rumbo al sur. Al día siguiente sobrevolando México atraviesan del Atlántico al Pacífico. Una tormenta los sorprende en El Salvador y los obliga a descender, continuando el viaje al día siguiente. Honduras y Nicaragua quedan atrás, en Panamá reciben noticias de mal tiempo lo que no les permite el vuelo por algunos días. El 14 de agosto despegan desde el aeródromo de Tocumén, siempre buscando el sur; en el 170 el Mayor Fuentes y el Capitán von Teuber se turnan para pilotar, estudiar la ruta y hacer funcionar la bomba para elevar bencina a los estanques adicionales, en esos avatares pierden todo contacto con el avión del Teniente Barrera. A las 15:15 horas aterrizan en la isla de Tumaco, donde deben pernoctar. El día siguiente un fuerte temporal les impide volar en la mañana. Por la tarde reinician el vuelo, previo haber hecho el encargo del Cessna 140 a las autoridades aeronáuticas de toda la vasta zona de vuelo. Luego de varios días de búsqueda, deciden continuar viaje cumpliendo instrucciones de la Embajada de Chile en Bogotá. El día 18 de agosto aterrizan en Manta, Ecuador; allí se enteran que el Teniente Barrera habría sido ubicado la tarde anterior, caído con su avión en el Cabo Corrientes. Allí en el pequeño poblado de Arusi quedó para siempre una parte de la historia del Club Aéreo, luego empezaría una campaña para repatriar los restos del piloto infortunado, pero el destino no permitió su regreso a la tierra que lo vio nacer y una Comisión que años más tarde trató de rescatar su cuerpo, sólo encontró restos de sus vestimentas, las que simbólicamente fueron enterradas en el monolito que la Promoción 39-40 erigió a la entrada de la entonces Brigada Aeropolicial, el año 1965.

Este Aeronca, es protagonista de un nuevo hecho que enluta nuevamente a Carabineros. La tarde del 3 de abril de 1953, se accidenta en la zona de la Cuesta Chacabuco.

A los mandos iba el primer piloto que vio nacer la Aviación Policial Chilena, el Teniente Julio Gallardo Donoso, quien falleció producto del impacto. Convirtiéndose lamentablemente en el segundo mártir.

Su pasajero, Jorge Riveros Ibarra, jefe de prensas de la revista Zig-Zag, resulta herido y sobrevive. Al lugar del accidente, llega personal de Carabineros del control Chacabuco y un solitario motorista que circulaba por el sector.



Teniente de Carabineros, señor Julio Gallardo Donoso

La evolución del Club Aéreo de Carabineros de Chile

A pesar de la pérdida de dos camaradas es sus inicios, el Club no bajó su pasión por el bello arte de volar.

Es 1950, y se abren los cupos para formar a los primeros pilotos del Club Aéreo. Nueve oficiales de distintas unidades se presentaron al llamado de los cuales dos debieron retirarse por no disponer de tiempo suficiente. Entre ellos, destacaría una dama llamada Marta Contreras Quiroz, quien colocaría la nota femenina de gentileza en aquel primer curso.

Cabe señalar que del grupo inicial, la formación finalizó con sólo tres “aguiluchos”; el Mayor Raúl Pérez Saa, Teniente Humberto Limongi Sánchez y la señora Marta Contreras Quiroz, quienes rindieron su examen final, la tarde del sábado 4 de agosto de 1951, en el aeropuerto de Los Cerrillos.

Las pruebas de vuelo fueron rendidas en el Aeronca CC-EPB N°0329, de propiedad del Club y los alumnos fueron presentados a examen por su entusiasta Instructor de vuelo, el Capitán Mauricio von Teuber Stevens.

AVION AMBULANCIA DE CARABINEROS TRAJO ENFERMA DE GRAVEDAD

El avión ambulancia Cessna N.º 0162, del Club Aéreo de Carabineros, transportó, en el día de ayer, desde el pueblo de Chanco a esta capital, a la señora Gabriela Aguiar de Paublo e hijo. La señora Aguiar es la esposa del Prefecto de Carabineros de Maule, señor Alber-Paublo Leyton.

Inmediatamente que tuvo conocimiento del estado de gravedad de la señora Paublo, el presidente del Club Aéreo de Carabineros, general señor Rodolfo Jeria Concha, dispuso la salida del avión ambulancia, pilotado por el teniente señor Humberto Limongi, el cual la transportó en vuelo directo a esta capital.

TRES PRIMEROS PILOTOS INSTRUIDOS EN LA ENTIDAD, SACO CLUB AEREO CARABINEROS DE CHILE



La Sra. Marta Contreras de Khadra, primera dama del Club Aéreo "Carabineros de Chile", posa gentilmente para nuestra revista momentos después de su brillante examen. Es digno de destacar este gesto, que será un ejemplo vivificante para el resto de las futuras damas pilotos del parche verde.



El Mayor de Carabineros don Raúl Pérez Saa, uno de los varones que se brevetaron ese día y que constituye, al igual que la Sra. Contreras, el primer grupo de Pilotos propios que ha sacado su entidad. Este Jefe es un entusiasta piloto y un enamorado del vuelo. Su dinamismo y cariño por estas actividades es contagiante y lo hace esperar un brillante porvenir como Piloto.



El Sub Teniente Humberto Limongi S., joven Oficial del Cuerpo de Carabineros, que después de brevetarse a costa de grandes sacrificios, al igual que sus compañeros, es otro digno puntal de su Club. Limongi es, a no dudarlo, uno de los buenos elementos que posee la Aviación Civil Deportiva Nacional.

Recortes de las páginas 26 y 27 de la revista Chile Aéreo N°228, de julio-agosto de 1951, donde se recoge la relevancia asignada por aquellos días, al egreso de estos tres nóveles pilotos, que con denodado esfuerzo y muchos sacrificios en los intervalos de sus delicadas labores profesionales en Carabineros de Chile, lograron obtener sus respectivos brevet.

También será en enero de 1950, cuando se logre un importante acuerdo para la nueva corporación. El Teniente Julio Gallardo, propone la idea de que todo el personal institucional pudiera ser socio sin la necesidad de ser piloto, sino para hacer uso de alguna aeronave, en casos de emergencia o cualquier otra situación. Tras haber sido discutida, tuvo su aprobación, con lo que se logró tener un mejor financiamiento de las operaciones.

Con motivo de la visita a Chile del Presidente de la República Argentina, don Juan Domingo Perón en febrero de 1953. Se realizó el primer patrullaje o escolta policial desde un avión y el primer contacto radial entre la aeronave y un carro radiopatrulla. A los mandos de la aeronave, se encontraba el Capitán Sr. Mauricio von Teuber.

Durante 1952, el Club Aéreo de Carabineros, por intermedio de la Caja de Previsión de Carabineros, el Club Aéreo de Chile (de Santiago) y con ayuda del gobierno, logran adquirir un terreno para la creación de un nuevo Aeródromo para la ciudad de Santiago. A ese recinto aeronáutico se le dio el nombre toponímico de "Tobalaba"-hoy aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz. Se inauguró el 6 de noviembre de 1954, siendo en la actualidad su sede y base de operaciones.

El 22 de agosto de 1954, es presentado en solemne ceremonia el primer avión ambulancia. Se trata de un Cessna C-170, adaptado para estas funciones. Como parte de la ceremonia, se graduó un curso de pilotos. Además, se encontraban los integrantes del primer curso, quienes no habían recibido su diploma correspondiente. Marta Contreras lo recibe de manos del General Director Sr. Jorge Ardiles Galdames.

Hacia 1959, se adquieren tres nuevas aeronaves, los Cessna C-182B Skylane (CC-EPD, CC-EPE, CC-EPF). Representaron un gran salto tecnológico, ya que estaban equipados con un completo panel para vuelos por instrumentos (IFR). Se caracterizaron por ser los primeros monomotores con tren de aterrizaje triciclo. La flota de instrucción se componía de Aeronca 7AC Champion y Champion 7EC Traveler.



***Aeronca 7AC Champion CC-EPE. Preparándose para realizar el primer vuelo solo de un piloto alumno.
(Archivo Club Aéreo de Carabineros).***



*Cessna C-182B Skylane sobrevolando la Cordillera de los Andes.
(Archivo Museo Histórico de Carabineros).*

LA BRIGADA AEROPOLICIAL



Nacimiento de la Brigada Aeropolicia

A once años de la creación del Club Aéreo “Carabineros de Chile”, el 17 de febrero de 1960, nace la unidad netamente institucional: La Brigada Aeropolicia de Carabineros. Para dar cabida a esta nueva repartición, se consideraron los importantes servicios aéreos prestados, como por ejemplo, traslados de personal o de elementos de auxilio, transporte de personal enfermo o accidentado y movilización de autoridades y jefes de Carabineros en comisiones especiales.

A solo tres meses de ser creada, la Brigada Aeropolicia, enfrentará su primera misión en ayuda de sus compatriotas. El 22 de mayo de 1960, un terremoto azota la zona sur del país. Esta unidad, despliega todas sus aeronaves, realizando misiones de apoyo logístico, puentes aéreos, traslado de personas heridas y envío de uniformados. Esta fue la primera vez que la ayuda de Carabineros era entregada por aire. Este aporte contribuyó a reforzar a los vuelos realizados por la aviación civil y militar.

En 1961, fue adquirido el primer bimotor, un Beechcraft D-50 Twin Bonanza (CC-EPF), con el cual, la Brigada Aeropolicia cumplió misiones con personalidades del Gobierno y del Alto Mando Institucional.

Un dato interesante es que, en primera instancia, el mantenimiento de las aeronaves fue realizado por mecánicos del entonces Club Aéreo de Chile (actual Club Aéreo de Santiago) o de la Fuerza Aérea de Chile. Para solucionar dicha situación, surgiría la idea de formar a un mecánico, por lo que en 1962, don José Pedreros L., sería designado como el primer Mecánico de Aviación.



Bimotor Beechcraft D-50 Twin Bonanza (CC-EPF) Revista Chile Aéreo de 1961



SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR UTILIZA SERVICIO NUEVO BEEHCRAFT.— En su visita inspectiva a las obras de reconstrucción que se realizan en el sur del país, el señor Ministro del Interior, don Sótero del Río Gundián, viajó en el bimotor recientemente adquirido por la Brigada Aérea de Carabineros. El grabado nos muestra al Secretario de Estado conversando animadamente con el Jefe de esta Repartición Aérea, Mayor don Raúl Figueroa Vergara.

Pocos años más tarde, el 27 de junio de 1964, se realizó la ceremonia de entrega de los monomotores Cessna C-185C Skywagon (CC-ECG, CC-ECH), destinados a ser utilizados como aviones-ambulancia. Estas aeronaves, adquiridas por el gobierno a través del programa Alianza para el Progreso, fueron proporcionadas a la institución a raíz de un convenio con el Servicio Nacional de Salud (SNS). Mediante el cual, a Carabineros le correspondió formar técnicos en primeros auxilios, para que se desempeñaran en zonas apartadas de Antofagasta y Puerto Montt entre 1965-1967.



*Cessna C-185C Skywagon CC-ECH. En la ceremonia de entrega junio de 1964.
Nótese la insignia de la Alianza para el Progreso. (Archivo Club Aéreo Carabineros).*

Durante 1963 y 1964, pilotos y aeronaves son enviados a la zona de Palena, donde cumplen misiones de vuelo con motivo de los problemas fronterizos originados en el sector.

El 6 de febrero de 1965, se accidentó un Douglas DC-6B N°404 de LAN-Chile, en el Cajón del Maipo mientras realizaba el cruce de la Cordillera de los Andes. Conocida la noticia, las aeronaves de la Brigada inmediatamente despegaron desde Tobalaba rumbo al lugar de la tragedia. Cincuenta minutos más tarde, un Aeronca Champion, pilotado por los Tenientes Jaime Domenech Zapata y Daniel Henríquez Reyes, proporcionaron la posición del avión accidentado. Para lograrlo, el aparato se había elevado a una altura superior a los 12 mil pies, superando la altura máxima recomendada por el fabricante.

Entre 1964- 1965, las aeronaves cambian su registro CC-EP (Estatual Policial) por CC-KK (Club Aéreo). Este cambio obedeció a que las aeronaves fueron adquiridas por el Club Aéreo y no por el Gobierno. Pero al realizar esta re-matriculación, seguirían prestando apoyo a la institución. En cambio, la matrícula CC-EP, quedó sin efecto y cambió por CC-EC (Estatual Corfo). Esa sería el nuevo registro de una aeronave adquirida por el gobierno y facilitada a la Brigada Aeropolicial.

Se adquiere en mayo, un Cessna 206 Super Skywagon (CC-KKE). Primer monomotor para cinco personas. A fines de 1965, los pilotos están nuevamente en la zona sur del país. Más de tres meses permanecen en el sector de Laguna del Desierto, aterrizando en pistas no preparadas, donde

demuestran su adecuado entrenamiento. Sin el apoyo aéreo, el personal y colonos de la región, habrían tenido serias dificultades de subsistir, en tan apartada, poco conocida y desolada zona.

Al respecto, un lamentable hecho de sangre ocurrió por aquellos aciagos días, cuando al corresponderle a Carabineros de Chile hacer soberanía en una zona de Laguna del Desierto disputada limítrofemente con Argentina, el 6 de noviembre de 1965, fallece el Teniente de Carabineros Sr. Hernán Merino⁹ Correa, alcanzado por el impacto de una bala defendiendo la soberanía nacional y a ciudadanos chilenos, en lo que fue un confuso y muy lamentable incidente¹⁰ con Gendarmería Argentina.

Entre los años 1966 y 1967, el Club Aéreo de Carabineros de Chile, adquirió en Estados Unidos, dos aviones Cessna 337 Super Skymaster. Cabe hacer presente que estos aviones, nunca realizaron labores policiales. El primero de ellos, correspondía a un modelo Cessna 337A, matrícula CC-KKG (s/n° 337-0439). Esta aeronave realizó su vuelo de traslado a Chile, desde la fábrica Cessna en Wichita, Kansas, EE.UU., llegando el 21 de junio del año 1966, bajo condiciones climáticas adversas, donde sus instrumentos de navegación acusaron fallas, lo que forzó al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia cerca de Melipilla, situación que generó que el ala derecha impactara un letrero vial, ocasionando un giro imprevisto y terminando invertido en una zanja lateral, quedando con pérdida total.

El segundo Cessna 337B, matrícula CC-KKI (s/n° 3370638), registrado el 12 mayo de 1967 a nombre del Club Aéreo de Carabineros de Chile, sin embargo, será luego transferido y registrado como CC-PWK, a nombre de Walter Hochschild Kaufmann. Posteriormente será nuevamente transferido a dos particulares, figurando entre los años 1972 y 1979, con la matrícula CC-CAZ y CC-PET desde el 14 de agosto de 1981. Finalmente, el 11 de agosto del año 2017, lo adquirirá un nuevo dueño, quien hasta la fecha lo opera de manera civil.

A mediados de los 60, también se iniciarían los vuelos populares que se realizan los fines de semana y festivos para socios y funcionarios de la institución. Este beneficio se mantiene hasta hoy.

Durante 1967 se registraron nuevos acontecimientos históricos para el Club. Se adquieren cuatro Cessna C-150G (CC-KKG, CC-KKI, CC-KKK, CC-KKL), destinados a reemplazar a los Aeronca Champion en el área de instrucción.

El 28 de agosto de este mismo año, el Mayor de Carabineros Ernesto González Alegría, se convierte en el primer paracaidista.¹¹ Poco después, efectuó su salto oficial de graduación, en compañía de la primera mujer paracaidista. Teniente Ingrid Olderöck Benhard, hechos acontecidos en el Aeródromo Tobalaba.

⁹ El Teniente Hernán Merino Correa, era un joven y valiente oficial, quien ya había demostrado su arrojo y valentía, durante el rescate del único sobreviviente del accidente del C-47, número 953 de la Fuerza Aérea entre Puerto Mont y Balmaceda en junio de 1963.

¹⁰ Desde hacía algún tiempo el colono chileno residente en la zona, Domingo Sepúlveda venía denunciando "hostilidades" por parte de gendarmes argentinos, quienes le exigían que debía ir a Río Gallegos (capital de la prov. de Santa Cruz) para "regularizar" su situación. Trámite al que, en apariencia, el ciudadano chileno se resistía y por eso hablaba de "gendarmes hostiles".... En un hecho muy lamentable, el 6 de noviembre de 1965, un grupo de Carabineros de Chile del retén de Lago O'Higgins, entre los que se encontraba el teniente Merino, fue a inspeccionar, vigilando la casa de los colonos. Otras fuentes habían también denunciado en su momento que, fuera de otros hechos de ingreso de gendarmes argentinos hacia Chile, por ese sector, al igual que dicho colono, por lo que algunas otras personas, organismos de gobierno de la zona y Carabineros de Chile, denunciaron estos hechos a las autoridades centrales en Santiago de Chile, pero esto al parecer no fue advertido, en atención a que en su momento, se encontraba álgida la disputa y reclamaciones de este territorio, con la Argentina, lo que finalmente motivó que se desencadenara una fatal situación de desinformación, que causó la trágica pérdida de esa joven vida.

¹¹ La Rama de Paracaidismo Deportivo al interior de Carabineros fue creada como deporte dependiente del Club Aéreo de Carabineros. Esta partió con un primer curso el que se inició en abril de 1967, integrado por oficiales de la institución, los que efectuaron su primer salto el 28 de agosto de ese año, en la localidad de Copequén. Luego, mediante la Orden General O.S. 2. N°9.646 de abril de 1969, se establece el paracaidismo como deporte oficial para toda la institución.

A partir del 14 de abril de 1969, la recién creada Rama de Paracaidismo dejó de ser parte exclusiva del Club y pasó a ser deporte oficial en la institución de Carabineros. Luego se profesionalizó y cuenta con variados reconocimientos, destacando su participación en campeonatos nacionales. El Grupo de Operaciones Especiales (GOPE), también posee un grupo de paracaidismo. Se especializa en saltos tácticos policiales y ha participado en los campeonatos Inter-Fuerzas Armadas.



Rama de Paracaidismo del Club Aéreo Carabineros de Chile (CAPECAR)



Entrega del material de vuelo FH-1100 CC-ECL y CC-ECK en 1969. Junto a ellos se encuentra el Hughes 269C CC-KKO. (Archivo Museo Histórico de Carabineros).

En 1968, se renueva la flota y son adquiridos dos Cessna Skyhawk (C-172I CC-KKB y C-172K CC-KKC), un Cessna C-182J Skylane (CC-KKH) y un Cessna C-402 bimotor (CC-KKN). El 27 de septiembre de 1969, se realiza en Tobalaba, la ceremonia de recepción de los primeros helicópteros. Siendo estos: dos Fairchild-Hiller FH-1100 (CC-ECK, CC-ECL) y un Hughes 269C CC-KKO, de instrucción. Los FH-1100 arribaron al país por intermedio del programa Alianza para el Progreso, impulsado por los EE.UU. entre 1961-1970 para ayudar de manera Económica, Político y Social a los países de América Latina.



Cessna 402 CC-KKN junto al Cessna 320D CC-ECI en Tobalaba. 1969
(Fotografía gentileza de Claudio Cáceres Godoy)

Nuevo material de vuelo se adquiere para ser puesto a disposición de la Brigada. Seis Cessna TU-206D Turbo Skywagon (CC-KKO, CC-KKP, CC-KKQ, CC-KKR, CC-KKS, CC-KKT) equipados con el sistema Roberston STOL, un bimotor Cessna C-421A Golden Eagle (CC-KKA) y dos helicópteros Hughes 269C (CC-KKD, CC-KKU). El bimotor 421, se convierte en la primera aeronave con cabina presurizada de la institución.

Serán recibidos en una ceremonia realizada en Tobalaba en enero 1970, que contó con la presencia del Ministro del Interior, Ministro de Economía, General Director de Carabineros, Presidente del Club Aéreo de Carabineros, Director de Aeronáutica, entre otros invitados. En la ocasión hubo un reconocimiento especial para la Fuerza Aérea de Chile, por su colaboración en la formación de pilotos de helicópteros y paracaidistas.

Han pasado muchos años desde la creación y esta ha alcanzado una evolución tecnológica que se vio plasmado en dichas aeronaves.

En 1970, eran diecisiete aviones y cinco helicópteros. También se inician los vuelos populares realizados los fines de semana para los socios y personal de la institución, beneficio que se mantiene hasta el día de hoy.

La hazaña de “El Gato Rojo”

El 25 de febrero de 1970, una nueva página se escribiría en la historia aeronáutica nacional y, en especial en la de Carabineros de Chile, al realizarse un vuelo sin escalas entre Punta Arenas - Arica.

Para ello, el Teniente Jaime Domenech y el ingeniero aeronáutico Francisco Bravo Aracena, solicitaron la autorización del alto mando para realizar un raid aéreo, sin escalas, que uniría Punta Arenas y Arica por intermedio de un oficio dirigido a la Jefatura de la Brigada Aeropolicial. El motivo de esta proeza, fue producto de la inauguración de la pista de aterrizaje de Puerto Natales, bautizada como Teniente de Carabineros “Julio Gallardo Donoso”¹², en memoria al primer piloto de Carabineros y notable fundador del Club Aéreo de Puerto Natales.



Para cumplir este legendario raid, se utilizó el Cessna 206 (CC-KKM), aeronave adquirida en diciembre de 1967, bautizado como “El Gato Rojo”. Se le instalaron dos estanques de combustible auxiliares ubicados en el interior de la cabina, con una capacidad total de 1.078 litros. Otorgándole una autonomía de 21 horas 30 minutos. El propio General Director de Carabineros, don Vicente Huerta Celis, daba su autorización el 27 de febrero, a sólo dos días de su solicitud.



El Gato Rojo arribado en Arica. (Fuente: Revista Carabineros de Chile, abril 1987).

¹² A solicitud de la comunidad natalina, se oficializa el nombre del Aeródromo “Teniente de Carabineros Julio Gallardo Donoso” mediante la Resolución Exenta N° 0816 del 5 de octubre de 1987 de la D.G.A.C. La importante tarea desarrollada por el Teniente Gallardo que describe Alberto Fernández en su obra La Aviación en Magallanes: “un grupo de jóvenes natalinos liderados por el teniente de la 2ª Comisaría de Carabineros Julio Gallardo Donoso, que además era piloto civil, formaron el Comité Pro Club Aéreo culminando con la creación del Club Aéreo de Puerto Natales el 20 de agosto de 1945 “en nombre de O’Higgins y rindiendo un homenaje al prócer de la Patria”, cuyo primer directorio quedó integrado por el teniente Gallardo, presidente; René Adema, secretario; Amarante Valverde, asesor y Osvaldo Wegman, secretario de prensa. Más adelante agrega que, “La primera tarea abordada por el naciente club, consistió en dotar a Puerto Natales con un aeródromo, singular tarea a la que se abocaron con verdadera energía socios, simpatizantes y autoridades locales encabezadas por el gobernador Humberto Jara y el alcalde Sandalio Vivar contagiadas por el entusiasmo inagotable de Gallardo. Pacientemente, dedicando los fines de semana y el tiempo libre que disponían, realizando toda clase de actividades para su financiamiento, tardaron casi un año en tener una pequeña pista en la que los primeros días de julio de 1946, Alfonso Cuadrado pudo posar riesgosamente el Electra de LAN y constatar en el terreno el interés de la comunidad natalina por el pronto inicio de los servicios regulares a Punta Arenas.”

La aeronave despegó desde el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo (Chabunco), el 6 de marzo a las 06:58 AM. Con rumbo norte por la Cordillera de los Andes. Después de haber volado 18 horas 17 minutos, cubriendo 2.480 millas arriban al Aeropuerto de Chacalluta a las 01:15 AM, del sábado 7, donde fueron recibidos por autoridades, jefes, oficiales, representantes de la prensa y público numeroso.

Sus protagonistas ocuparon las primeras portadas de los diarios. A su regreso a Santiago, fueron recibidos en el Palacio de La Moneda por el Ministro del Interior, Patricio Rojas, quien le expresó el reconocimiento del gobierno.

Tal sería el impacto de la noticia, que el mismísimo Presidente de la Cessna Aircraft Company, señor Delbert Roskman, hizo entrega de una placa por la valerosa y eficiente preparación técnica y profesional, demostrada por aquellos aviadores cuando visitó nuestro país, en abril de 1970, debido a su gira por Sudamérica.



De izquierda a derecha: El ingeniero aeronáutico Sr. Francisco Bravo; Teniente, Sr. Jaime Domenech; Sr. Delbert Roskman, Presidente de la Cessna Aircraft Company; General Subdirector, Sr. Joaquín Chinchón y el General Inspector, Sr. Jorge Aranda.

(Fuente: Revista Carabineros de Chile, mayo 1970).

A finales de 1971, el Club Aéreo de Carabineros, ve nuevamente incrementada su contundente flota. En aquella ocasión son adquiridos tres monomotores Cessna C-210K Centurion (CC-KKT, CC-KKY, CC-KKZ) y dos bimotores Piper Navajo B (CC-KKV, CC-KKW), además de un Piper Pressurized Navajo (CC-KKX).

LA PREFECTURA AEROPOLICIAL DE CARABINEROS



La Prefectura Aeropolicial fue creada por Orden General O.S.1 N° 11.631, de fecha 24 de abril de 1972, con dependencia directa de la Plana Mayor de la Dirección de Orden y Seguridad, suprimiéndose de esta manera la Brigada Aeropolicial.

Básicamente, para su creación fueron considerados tres aspectos fundamentales:

- 1) Los servicios policiales que desde el año 1960, venía desarrollando la entonces Brigada Aeropolicial.
- 2) El incremento de material de vuelo con la adquisición de modernos aviones y helicópteros.

- 3) La necesidad de efectuar una adecuada reestructuración, pasando de una planificación operativa, a una con una visión estratégica, motivada por las condiciones anteriormente expresadas, dando respuesta a requerimientos policiales cada vez más frecuentes y complejos, además de hacer uso más eficiente y eficaz de los recursos humanos, tecnológicos y materiales disponibles.

Desde aquel entonces hasta hoy, ofrece una gran variedad de servicios. Los que son, en el orden policial: Patrullar el territorio, controlar el flujo vehicular, advertir sobre un incendio forestal y traslado de jefes a comisiones. Moviliza equipos y elementos policiales; como elementos de apoyo a ciudadanos, transporta enfermos, rescate de víctimas de accidentes y damnificados por desastres naturales.

En su calidad de factor de bienestar: transporta al personal y su familia a sus nuevos destinos, asimismo, traslada médicos, medicinas y otros insumos. Finalmente, en su rol docente, la Prefectura es una verdadera academia policial del aire, ya que forma y perfecciona pilotos de avión, helicóptero y entrena sus respectivos mecánicos.

Para 1975, son adquiridos por Carabineros de Chile, cuatro aviones Fairchild Swearingen SA-226TC Metro II. Estos bimotores turbohélice, con capacidad para 19 pasajeros, fueron utilizados para el traslado de personal o carga a diversos puntos del país, gracias a sus excelentes características de largo alcance y su cabina presurizada. Uno de ellos con configuración VIP, sirve para el traslado del General Director de Carabineros y su comitiva. Prestaron servicios hasta 1981, año a partir del cual comienzan a ser vendidos.



*Fairchild Swearingen SA-226TC Metro II C-06 en el norte de Chile
(Fotografía: Michel Anciaux Ponet)*

Con el propósito de dar cabida a estas aeronaves, aquel año, se inauguraron cuatro nuevos hangares con un techado total de 10.000m² y una losa principal de concreto. También se construyó, en el costado poniente del aeródromo, un hangar completo dividido en taller principal y zonas de hangaraje para helicópteros. Incluyó la obra cuatro helipuertos, dos de ellos iluminados.

Llegada de nuevos helicópteros y una nueva rematriculación

Con fecha, 1° de octubre de 1976, se presentaron a las más altas autoridades seis aeronaves del tipo ala rotatoria, BO-105CB. De origen alemán y fabricados por la prestigiosa empresa Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB).

Estas aeronaves significaron un gran progreso tecnológico en la institución. Posee dos turbinas Allison 250 C-20B de 420 HP c/u, puede operar en condiciones extremas, es maniobrable y rápido. Además, su compartimiento trasero facilita el ingreso de camillas.

Se hizo entonces posible programar patrullajes diarios sobre el área metropolitana y en las carreteras. Mantiene contacto directo con radiopatrullas, fuerzas especiales y otras reparticiones. Estos aerodinos fueron registrados: C-09, C-10, C-11, C-12, C-13 y C-14.



MBB BO-105CB, C-12. Realizando un salvataje en el litoral central en 1977. (Revista Carabineros de Chile, diciembre 1978).

Durante el verano 1976-1977, algunos helicópteros fueron trasladados a la costa de la zona central con el objetivo de realizar patrullajes en las playas. Por los buenos resultados alcanzados, se determinó la creación, el 28 de enero de 1977, de la Subcomisaría de Helicópteros de la Prefectura Aeropolicial.

De esta forma, el MBB BO-105, reemplazó de sus funciones al FH-1100, que fue relegado a tareas de formación de pilotos hasta 1981, año en que fue vendido a un particular. Mientras que el único Hughes 269C, fue dado de baja hacia 1976 y preservado en Tobalaba, a la entrada de la Prefectura. En 1995, es donado al Museo Histórico de Carabineros. Siendo exhibido en la actualidad, junto a un Champion 7EC Traveler, cuyo registro y número de serie es desconocido.



**Hughes 269C CC-KKO. Preservado en el Museo Histórico de Carabineros. Fecha: 21/07/2015.
(Autor: José Rodríguez Valencia)**

Una nueva y última re-matriculación se les asignó a las aeronaves adquiridas para el uso de Carabineros por intermedio del gobierno. A partir de octubre de 1976, es eliminado el registro CC-EC, por una nueva matrícula de uso exclusivo para Carabineros y que sería definitiva: C-00 (Carabinero-Número).

Orden de las aeronaves con el cambio de registro.

Registro anterior	Tipo	c/n	Nuevo registro
CC-ECH	C-185C Skywagon	1850683	C-02
CC-ECI	C-320D Skyknight	320D0110	C-03
CC-ECC	SA-226TC Metro II	TC-211	C-04
CC-ECD	SA-226TC Metro II	TC-212	C-05
CC-ECE	SA-226TC Metro II	TC-213	C-06
CC-ECN	SA-226TC Metro II	TC-214	C-07
CC-ECK	FH-1100	159	C-08

Nueva renovación del material

A finales de 1977, se envía una nueva comisión a la fábrica Cessna Aircraft Company, esta vez para adquirir material C-182Q Skylane II y C-210M Centurion II. Estos fueron traídos en vuelo, como de costumbre y arriban a Santiago durante el mes de enero de 1978. Son inscritas en el Registro de Aeronaves, el 3 de febrero de 1978.

Cessna C-182Q Skylane II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna en vuelos de pruebas.	Datos
CC-KKD	18266095	(N759MD)	En servicio.
CC-KKE	18266096	(N759ME)	Vendido en 2011 a un particular. Re-reg CC-ACF.
CC-KKJ	18266097	(N759MF)	W/O el 06/06/1987. Contra un cerro en la Quebrada de Macul, Santiago. Sin víctimas fatales.
CC-KKM	18266098	(N759MG)	En servicio.
CC-KKN	18266099	(N759MH)	Vendido en 2011 a un particular. Conserva su registro.
CC-KKO	18266100	(N759MJ)	En servicio. Es utilizado por la Rama de Paracaidismo del Club Aéreo.



Cessna C-182Q Skylane II CC-KKD. Regresando a Tobalaba después de un vuelo local junto a funcionarios de la institución. Fecha: 8 de febrero de 2015. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

Cessna C-210M Centurion II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna en vuelos de prueba.	Datos
CC-KKU	21062332	(N761LC)	W/O el 27/02/2008. En una cancha municipal de Peñalolén, Santiago. Fallecen sus seis tripulantes y otras seis personas en tierra.
CC-KKX	21062333	(N761LD)	Vendido en 1998 a un particular. Re-reg CC-PVI.
CC-LLA	21062334	(N761LE)	W/O el 10/10/2001. En Quebrada La Chimba, Antofagasta. Fallecen sus seis tripulantes.

Así de esta forma, los nuevos Skylane II, reemplazaron a los Cessna C-150G y C-172 en el área de instrucción. Misma situación pasó con los Centurion, adquiridos en 1971 y por los Centurion II en 1978. También son enajenados los Piper Navajo B y el Pressurized Navajo.

Otro hecho destacado, fue que el 3 de febrero de 1978, se abre en el Registro de Aeronaves DGAC Chile, la segunda matrícula del Club, CC-LL. Esto se debió al aumento considerable del material de vuelo.

Período 1980-1989

Arriban al aeródromo de Tobalaba en noviembre de 1980, siete nuevas aeronaves: Cuatro Cessna U-206G Stationair 6 II y tres Cessna C-210N Centurion II. Son inscritas en el Registro de Aeronaves, el 11 de diciembre de 1980. Con esta flota, se reemplaza al material Cessna TU-206D Super Skywagon, adquiridos en 1970.

Cessna U-206G Stationair 6 II

Registro.	c/n.	Registro utilizado por Cessna para vuelos de prueba.	Datos.
CC-LLC	U20605904	(N6466X)	Re-Reg C-61.
CC-LLD	U20605909	(N6472X)	W/O en Enero 1990. Cerro El Chiflón, III Región. Fallecen sus ocupantes.
CC-LLE	U20605913	(N6480X)	W/O el 27/10/1993. Cerro La Aguja, X Región. Fallecen sus ocupantes.
CC-LLF	U20605919	(N6488X)	Re-Reg C-60.



Cessna U-206G Stationair 6 II CC-LLF. Arribando a Tobalaba después de haber realizado prácticas de paracaidismo en el Aeródromo Los Cuatro Diablos de Melipilla, recinto que pertenece al Club Aéreo.

(Autor: Antonio Segovia Rentería).

Cessna C-210N Centurion II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna para vuelos de prueba.	Datos.

CC-LLG	21064127	(N5223Y)	Re-Reg C-59.
CC-LLH	21064129	(N5229Y)	Vendido en 2011 a un particular. Conserva su registro.
CC-LLI	21064133	(N5239Y)	Re-Reg C-58.

En reemplazo de los primeros Piper Navajo, son adquiridos en EE.UU., cinco nuevos Piper PA-31- 310 Navajo C. Los que refuerzan el traslado de emergencia y transporte del personal. Arribaron durante el mes de octubre de 1981.

Piper PA-31 310 Navajo C

Registro	c/n	Datos.
CC-KKA	31-8112068	Re-Reg C-55
CC-KKB	31-8112069	Re-Reg C-56
CC-KKC	31-8112070	W/O 03/02/1986. Cerro El Fraile, Coyhaique. Fallecen sus tripulantes y pasajeros.
CC-KKF	31-8112071	W/O 12/11/1987. Cerca de la Carretera Panamericana 5 Sur, Santiago. Fallecen sus tripulantes.
CC-KKG	31-8112074	En servicio.

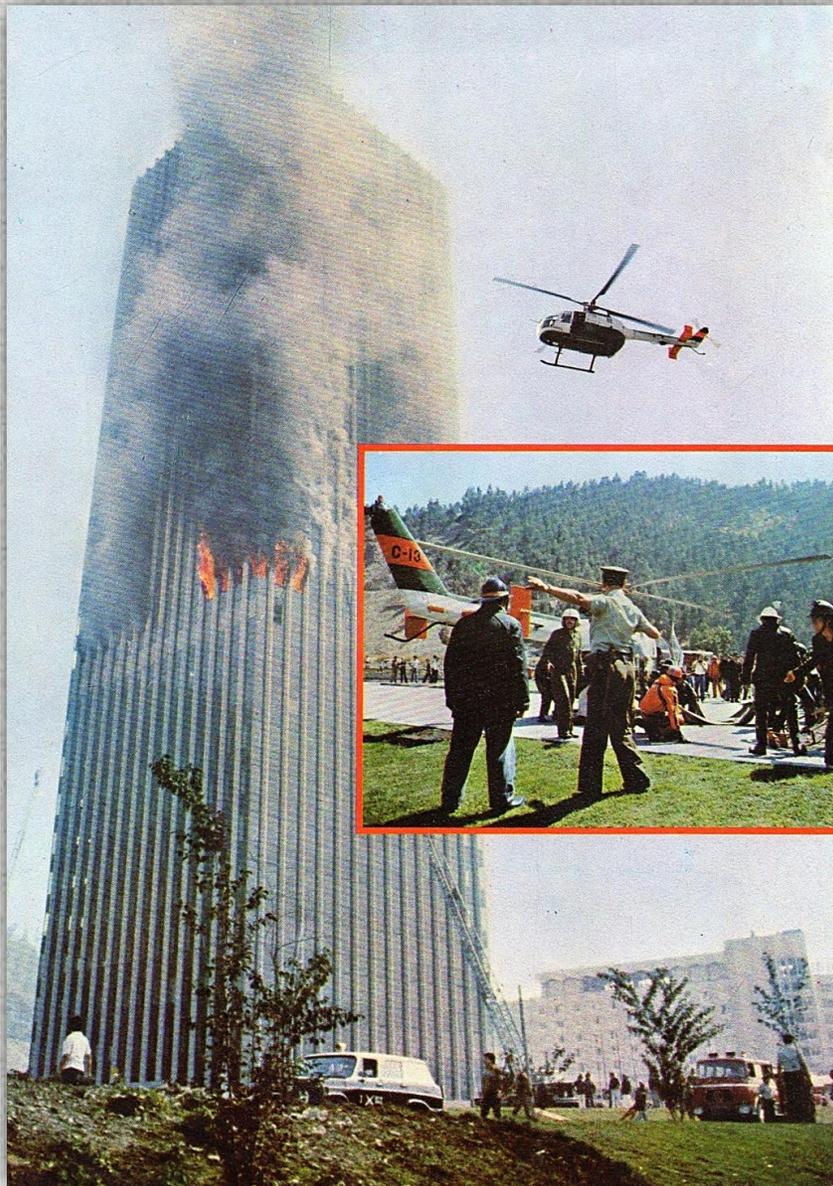


***Cessna C-210N Centurion II CC-LLG y Piper PA-31 310 Navajo CC-KKA en Tobalaba.
(Revista Carabineros de Chile, noviembre 1992).***

Las misiones realizadas por los helicópteros en ayuda de la comunidad, son reconocidas y recordadas como de alta complejidad. Un hecho destacado fue el acontecido en Santiago, durante el incendio que afectó a la Torre Santa María, el 21 de marzo de 1981.

En dicha ocasión, dos helicópteros BO-105CB, matrículas C-13 (pilotado por el Teniente Juan Oliveros Muñoz con el Teniente Luis Malagueño Cifuentes como copiloto) y C-14 (pilotado por el Mayor Luis Godoy Rodríguez con el Capitán Jorge Mora Cortés de copiloto). Acudieron al llamado realizado a la base de Tobalaba a las 10:30 hrs., arribando al lugar del suceso en tan solo 3 minutos. Al momento de posarse en la azotea del edificio, fueron recibidos por una nube de humo y fuertes corrientes ascendentes producidas por la alta temperatura. A pesar de esos inconvenientes, los pilotos demostraron su valor y gran nivel de profesionalismo, rescatando a 29 sobrevivientes.

A esto debemos sumar los rescates realizados durante los crudos inviernos de 1982, 1986, 1993 y 1997 respectivamente.



***Diferentes vistas de la operación de rescate realizada por los BO-105CB C-13 y C-14.
Durante el incendio de la Torre Santa María, en Santiago.
(Revista Carabineros de Chile, marzo 1981).***



Tripulaciones de los helicópteros C-13 y C-14, siendo felicitados por el Jefe de la Prefectura Aeropolicial, en nombre del Alto Mando y de su repartición. (Revista Carabineros de Chile, marzo 1981).

En julio de 1981, se suman a la flota dos nuevos BO-105. Uno de ellos modelo CBS (C-15), más largo y de mayor capacidad y el otro, modelo CB (C-16). Durante 1982, se adquiere un nuevo helicóptero de instrucción, Bell 206A Jet Ranger, matrícula C-08, reemplazando al FH-1100. Un segundo Bell Jet Ranger, es adquirido en 1987, siendo registrado C-07. Durante 1983, son adquiridos dos nuevos BO-105. Uno modelo CBS, matrícula C-17 y el segundo, modelo CB, que reemplazó a uno accidentado en febrero de 1982. Fue registrado C-12.



***MBB BO-105CBS C-15, en un traslado aeromédico. (Revista Carabineros de Chile, Octubre 1981).
Este fue el esquema utilizado por los helicópteros entre 1976-1999.***

En 1986, se incrementa la flota, con la adquisición de otros dos BO-105 modelo LS. El registrado C-18, fue adquirido nuevo de fábrica en Alemania. El 18 de octubre de 2009 resultó destruido en un incendio

al interior del hangar de Coyhaique. Mientras que el segundo helicóptero, registrado C-19, comprado a la empresa Helicópteros Andes S.A. es dado de baja en 1993 y donado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, en 1994. En su reemplazo, es adquirido otro MBB BO-105LS, modelo A-3 Superlifter, al cual se le asignó la matrícula C-19 y que arribara en 1994.

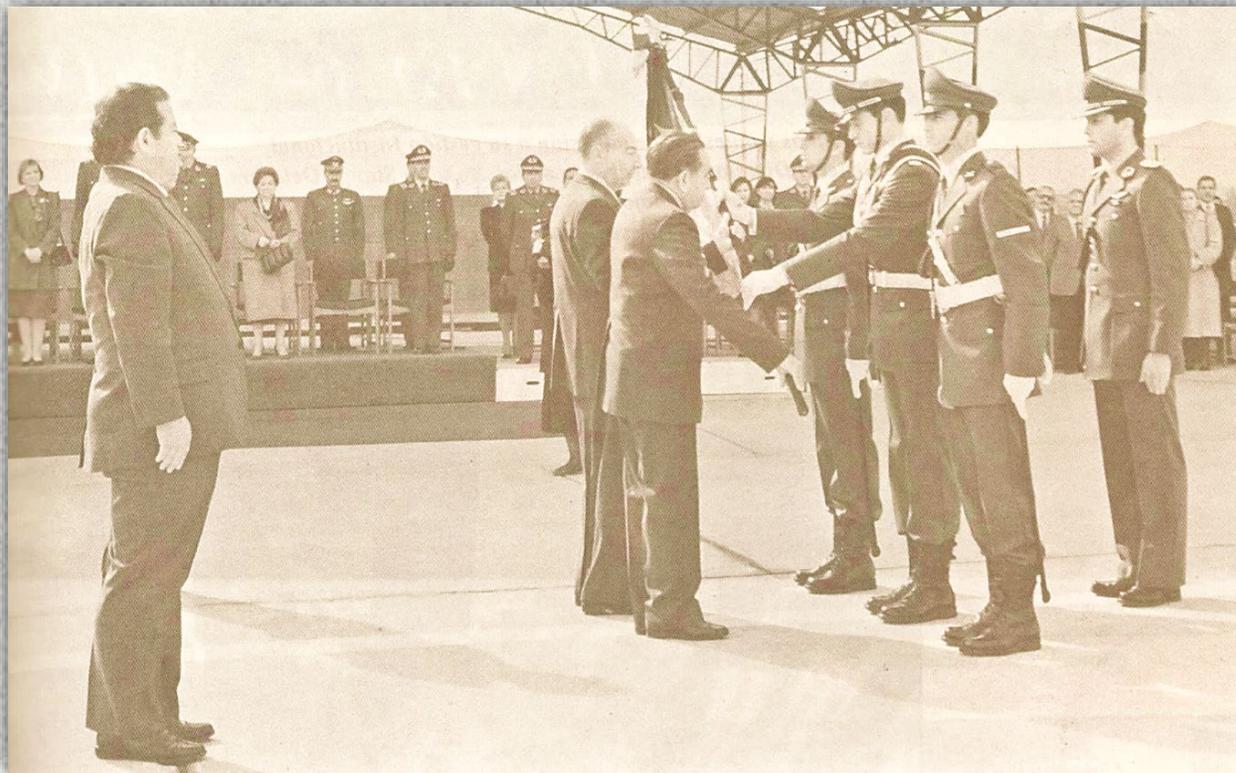


Algunas de las emblemáticas tomas televisivas captadas entonces por Megavisión, durante los múltiples rescates efectuados en la Quebrada de Macul por personal de Carabineros de Chile, donde cumplieron especial los helicópteros de la Fuerza Aérea y de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, actuando ininterrumpidamente por más de siete horas



Período 1990-1999

Quizás sea uno de los hitos más significativos de este período, la recepción de su primer Estandarte. Este importante hecho ocurrió el 9 de mayo de 1991, en el marco de una ceremonia que amalgamó el empuje vigoroso de los aviadores carabineros del hoy con la sabiduría y los recuerdos de quienes los antecedieran en la misión de proyectar al azul de los cielos, la tarea de la noble Institución policial.



Emocionante momento en que el Teniente Andrés Silva Barra, recibe de manos de los generales Joaquín Chinchón Herrera y Carlos Vega Castañeda, el primer Estandarte de la Prefectura Aeropolicial. Momentos antes, había recibido del Coronel (R) Ernesto Elmes Garrido, el terciado destinado al portaestandarte, y la gola impuesta por el Coronel Luis Espejo del Valle

El encuentro fue presidido por el General Director de la Institución, don Rodolfo Stange Oelckers, Oficiales Generales junto a quienes integraron en 1960, la Brigada Aeropolicial que brindaba la presencia oficial de las carabinas cruzadas en los cielos de la Patria. Estos legendarios aviadores eran liderados por los entonces, Mayor de Carabineros Joaquín Chinchón Herrera, secundado por los tenientes Temis Martínez Silva y Hernán Ruiz Sepúlveda, todos excelentes pilotos que habían sido apoyados por el Cabo Mecánico de Aviación Atilio Fraga, hombre de gran lealtad y entrega a su especialidad aérea.

Al respecto de esta pionera Unidad, años más tarde recordaría el General Subdirector (R) Joaquín Chinchón¹³, que fue *“el señor General Director de la época don Arturo Queirolo Fernández, que siempre tuvo gran interés en las actividades aerodeportivas, concibió la idea de crear un organismo institucional*

¹³ Revista Carabineros. mayo de 1991

que cumpliera funciones duales, vale decir, deportivas y policiales, para cuyo objeto dispuso la creación de la Brigada Aeropolicial, el 17 de febrero de 1960”.

La emotiva ceremonia de aquella mañana, contemplaría el discurso del general Chinchón, tras sus certeras palabras, sobrevino el más completo recogimiento propio de la solemnidad de la ocasión: la celebración de una liturgia que realizara el ex Capellán Institucional y luego Obispo de Talca, Monseñor Pablo Lizama Riquelme, quien concelebró la Santa Misa con el Capellán Tito Rivera Muñoz, quien además había sido alumno piloto del Club Aéreo de Carabineros.

Finalizada la solemne jornada, se procedió a bendecir el Estandarte, gola del abanderado y terciado del portaestandarte de la Prefectura Aeropolicial.



(Gentileza del Archivo Museo Histórico de Carabineros)

Al año siguiente, con ocasión del aniversario N° 65 de la institución, en abril de 1992, fue presentado, el moderno helicóptero BK-117. Las características de esta nueva aeronave registrado como C-20, son las de poder trasladar dos camillas y a ocho pasajeros.

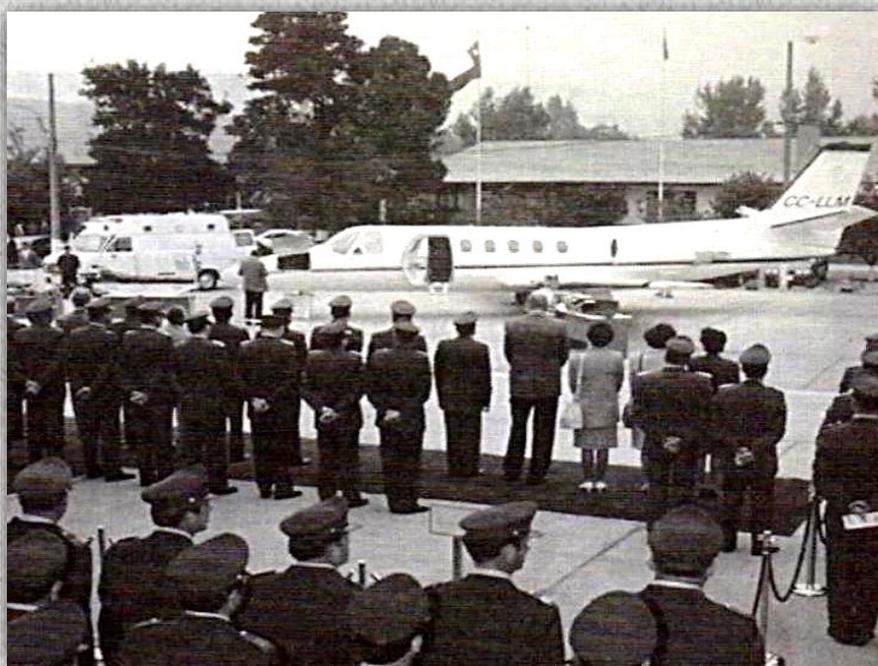
En 1990 también, se había adquirido un minomotor Cessna U-206G Stationair 6 II, que en primera instancia fuera registrado con matrícula C-05. En 1998, será traspasado al Club Aéreo cambiando a CC-LLJ. Es enajenado y vendido más tarde a un particular en 2011.



BK-117B-2 C-20, sobrevolando Santiago. (Autor: Antonio Segovia Rentería).

En marzo de 1995, se realiza en el aeródromo Eulogio Sánchez, la presentación del Cessna C-550 Citation II, una aeronave adquirida por Carabineros de Chile, la que se caracterizó por su modernidad, convirtiéndose en el primer jet institucional.

A la ceremonia asisten el Ministro de Defensa Edmundo Pérez Yoma; el General Subdirector de Carabineros Fernando Cordero Rusque; el Ministro de Salud, Carlos Massad Abud y el Subsecretario de Carabineros Luciano Fouillioux Fernández, entre otros invitados especiales.



Entrega del Cessna C-550 Citation II CC-LLM. Primer Jet de la institución. (Revista Carabineros de Chile, marzo 1995).

Este Jet-Ambulancia, cubrió la necesidad de trasladar a pacientes desde localidades distantes en un menor tiempo. Pero no tan solo realizó evacuaciones aeromédicas, sino que se convirtió en el Jet de traslado VIP para autoridades institucionales y de gobierno. Su registro fue CC-LLM. En el 2001 será reemplazado por un nuevo Cessna C-550 Citation, modelo Bravo, el cual cumple similares funciones asignadas al primer Citation. Es rematriculado también como CC-LLM, el 6 de noviembre de 2001.



Cessna C-550 Citation Bravo C-53, aproximando a Tobalaba, el 28/03/2013. (Autor: Kenneth Brown).

A finales de 1998, arriba la más avanzada tecnología en ala rotatoria, se trata del primer EC-135 T-1, registrado C-01. El moderno aparato fue ensamblado en el hangar del representante en Chile de Eurocopter, por aquel entonces Helitec Ltda. Fue presentado a las más altas autoridades en marzo de ese año. La compra incluiría un total de ocho aparatos, los que renovarían la flota de BO-105, dos de ellos vendidos en 1998 (C-10) y 2002 (C-11). A mediados de 1999, por un tema de facilitar la operación por parte de los pilotos, es modificado su tren de aterrizaje y se le adhiere un tren más alto. A pesar de su modernidad, en 2004, es enajenado de la institución por motivos técnicos y devuelto a Eurocopter. Ante esta situación, el fabricante responde con un BO-105LS A-3 Superlifter, matrícula C-11.



Eurocopter EC-135T-1 C-01, en su base de operaciones de Tobalaba, febrero 1999. El helicóptero presenta el segundo esquema de pintura aplicado a los helicópteros durante el período 1999-2007. (Autor: Claudio Cáceres Godoy).

En enero de 1999, un segundo BK-117, registro C-10. Es comprado por la institución, en conjunto con la intendencia de Concepción. Se accidenta el 31 de diciembre de 2009, en el sector Los Columpios, en la Cordillera de Los Andes. Es enajenado de la institución y vendido a un particular.

Durante el segundo mes de 1999, arriba un monomotor turbo-hélice el cual sería destinado al transporte de funcionarios o de carga, el Cessna C-208B Grand Caravan. Fue registrado CC-LLT, el 19 de febrero de 1999.

Gracias a la capacidad de este avión para transportar 18 pasajeros, se realizaron vuelos itinerarios desde Santiago hasta Arica. Realizando escalas técnicas en La Serena, Copiapó, Antofagasta e Iquique. Los vuelos se realizaban los martes y se regresaba los viernes. Este servicio duró hasta el año 2008. El aparato fue vendido a la empresa Aerocord, durante enero de 2011.



Cessna C-208B Grand Caravan CC-LLT, en Tobalaba, febrero 1999. (Autor: Claudio Cáceres Godoy).

Período 2000-2009

En el 2000, la Prefectura cambió de dependencia, desde la Subdirección de Fronteras y Servicios Especiales a la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales y un año más tarde, a la Dirección de Fronteras y Servicios Especializados.

En marzo del 2001, Carabineros adquiere un avión bimotor turboprop Piper PA-31T Cheyenne II, registro C-51, destinado a complementar el área de instrucción de bimotores y hacer el paso más directo al jet Cessna Citation.

Este bimotor será utilizado para realizar viajes cortos, incluyendo una comitiva de hasta seis personas. También cumplirá la labor de realizar evacuaciones aeromédicas al tener la capacidad de poder operar en pistas cortas.



Piper PA-31T Cheyenne II C-51, en Tobalaba. Fecha: 05/04/2015. (Autor: José Rodríguez Valencia).

Por su parte, el Club Aéreo adquiere un monomotor Cessna T-210M Turbo Centurion II. Es registrado CC-LLS, el 13-09-2002, y reemplaza al Cessna Centurion, CC-LLA, accidentado el 10 de octubre de 2001, en Quebrada La Chimba. Con el inicio del siglo XXI se deben enfrentar los desafíos del nuevo milenio, el más importante, la renovación de la flota de helicópteros, considerando que entre los años 2005-2006, el parque de alas rotatorias era de tan sólo diez. Es por eso que se inicia una búsqueda en el mercado, siendo adquirido el año 2006, el modelo italiano AgustaWestland AW-109E Power.

La Prefectura, adquiere cuatro helicópteros AW-109E, registrados C-21, C-22, C-23 y C-24, los que arribaron durante el mes de marzo del 2007, siendo ensamblados en las instalaciones del representante en Chile de AgustaWestland, en Tobalaba.



AgustaWestland AW-109E Power C-21, en Tobalaba. Fecha: 08/03/2014. Este aparato luce el tercer y actual esquema de pintura aplicado a los helicópteros, desde 2007. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

Finalmente, el 27 de abril, las cuatro aeronaves realizan una pasada en formación sobre la Escuela de Carabineros, siendo presentadas a las más altas autoridades del país y de la institución. Con ello, tras 30 años después de la adquisición del material BO-105, es renovado el material de helicópteros.

Inicialmente cada uno fue asignado a las Secciones Aeropoliciales de Iquique (C-23), Antofagasta (C-22) y Santiago (C-21 y C-24), respectivamente. Cabe destacar que esta renovación vino a incrementar la flota, aumentando en 2007 a catorce aparatos.

No tan sólo la Prefectura tuvo que adaptarse a las nuevas exigencias que ha tenido la aviación en los últimos años. A mediados del 2008, el Club Aéreo, adquiere dos Cirrus SR-20G3 (G3=Tercera Generación), matrículas CC-LLK y CC-LLL. Los que arriban a Santiago en vuelo desde Duluth, Minnesota. EE.UU., el 13 de octubre de 2008 a las instalaciones del representante en Chile, Aerocardal Ltda. en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. De esta forma queda posicionado como el Club Aéreo más moderno en todo Chile.

Las características del material SR-20, es que posee un sistema de aviónica del tipo Avydine, que incluye pantallas digitales. Pero una de las condiciones especiales, es su sistema de seguridad, compuesto por un paracaídas balístico que se activa al momento de presentarse una emergencia. Su estructura está cubierta de fibra de vidrio.

El 15 de mayo de 2008, se anuncia la llegada de un Hawker Beechcraft B-200GT King Air. Esta aeronave cumple el rol de avión de vigilancia especializada en la Zona Norte del país, para combatir el tráfico de drogas, enmarcado en el programa nacional de seguridad pública. Posee cámara de vigilancia con sensores térmicos y nocturno. Se realiza la entrega oficial en su base de operaciones, en la Sección Aeropolicial de Iquique el 9 de abril de 2009, con la presencia de S.E. la Presidente de la República, autoridades de la institución, autoridades regionales y otros invitados. Su matrícula institucional fue C-52.



Hawker Beechcraft B-200GT King Air C-52. en Tobalaba.
Fecha: 05/04/2015. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

En abril del 2009, Carabineros reincorpora a su flota un nuevo EC-135P2 +, registrado C-26. Fue presentado en la Ceremonia de Aniversario N° 82 de Carabineros. Dicha aeronave estaba especialmente habilitada con equipos del tipo FLIR y cámaras, con el fin de realizar patrullajes en protestas. Lamentablemente, se perdió en un accidente, el 30 de noviembre de 2014, en plena Gran Avenida, Paradero 14, mientras realizaba un operativo policial. El aparato fue accidentalmente impactado en tierra en las aspas del rotor principal por un Carro de Bomberos de San Miguel. Afortunadamente el incidente no generó fallecidos, quedando el piloto con fracturas de gravedad.



Eurocopter EC-135P2+ C-26, en Tobalaba. Fecha: 20/07/2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

Durante la Parada Militar del 19 de septiembre del 2009, ocasión en la que volaron aeronaves de la Fuerza Aérea, Ejército y Armada de Chile, Carabineros fue invitado a participar en esta oportunidad desplegando una formación de tres AW-109E, dos BK-117 y el recién adquirido EC-135, y ganándose una sonada ovación del público asistente, ya que era la primera vez que aeronaves policiales sobrevolaban, la Elipse del Parque O'Higgins durante estas tradicionales festividades nacionales.

LA PREFECTURA AÉREA DE CARABINEROS



Fines del 2009 a la actualidad

Por Orden General N° 1905 de fecha 23 de octubre de 2009, se cambia el nombre de Prefectura Aeropolicial a Prefectura Aérea, denominación que mantiene hasta hoy.

El 27 de febrero del 2010, un nuevo terremoto y tsunami, golpea a nuestro país, y tal como sucedió en 1960, Carabineros junto a sus alas verdes, volvieron a cubrir la emergencia con innumerables vuelos de

patrullaje, transporte de víveres, realizando rescates y evacuación aeromédica, entre otras muchas acciones.

Por otra parte, también durante este período, el Club Aéreo de Carabineros adquirió dos Cirrus más durante enero de 2010, esta vez modelo SR-20G3 (CC-CKF) y un SR-22GTS G2 (CC-CWQ), comprados a Aerocardal Ltda.



Cirrus SR-20G3 CC-LLL. En tierra después de haber finalizado una jornada de vuelos populares. Tobalaba, 3 de febrero de 2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

En septiembre de 2010, arriba un BO-105CBS, adquirido a la Fuerza Aérea de Chile. Se trató del histórico H-61, en servicio con la FACH desde 1986 y que en 1988, es trasladado a la Antártica Chilena. Hoy se encuentra almacenado en Tobalaba.

Durante 2011 dos BK-117 ex Fach H-32 y H-33, se suman a la flota de la institución. Se les registró C-04 y C-02, respectivamente.



Helicóptero BO-105 CBS de la Fuerza Aérea de Chile. (Fotografía: Antonio Segovia Rentería).

En junio de 2011, el Club Aéreo, adquiere un Raytheon B-200 King Air, para reforzar el traslado de comitivas. Fue registrado con matrícula CC-AET.

Debido al incremento de las aeronaves, se decide traspasar algunas de ellas desde el Club Aéreo a la flota de la Prefectura. Esto sucedió a contar de enero del 2012 y se les asignó nuevas matrículas, quedando de la siguiente forma:

Matrícula anterior	Modelo	c/n	Nueva matrícula
CC-LLM	C-550 Citation Bravo	550-0996	C-53
CC-AET	B-200 King Air	BB-1901	C-54
CC-KKA	PA-31 310 Navajo C	31-8112068	C-55
CC-KKB	PA-31 310 Navajo C	31-8112069	C-56
CC-LLS	T-210M Turbo Centurion II	21061616	C-57
CC-LLI	C-210N Centurion II	21064133	C-58
CC-LLG	C-210N Centurion II	21064127	C-59
CC-LLF	U-206G Stationair 6 II	U20605919	C-60
CC-LLC	U-206G Stationair 6 II	U20605904	C-61

El Club Aéreo continuando con su renovación de material, durante julio de 2012, adquiere tres nuevos Cessna, dos modelos C-182T (CC-AHL y CC-AHM) y un Cessna C-206H Stationair (CC-AHK), todos con aviónica Garmin G1000. Fueron ensamblados en el hangar del representante en Chile de Cessna, Aeroservicio, en Tobalaba. En parte, estas aeronaves vienen a reemplazar algunas vendidas durante 2011.



Cessna C-206H Stationair CC-AHK. Saliendo de Tobalaba rumbo al Aeródromo de San Javier, con el fin de realizar un vuelo de instrucción. Fecha: 3 de febrero de 2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

En abril de 2012, Carabineros de Chile adquirirá un quinto helicóptero AgustaWestland AW-109E Power, registrado como C-05.

Al año siguiente, durante el mes de abril de 2013, es presentado un Bell 206B Jet Ranger III, matrícula C-07, ex CC-CTZ. Este fue adquirido debido a falta de otro helicóptero de instrucción, reemplazando uno similar accidentado anteriormente el 10 de diciembre de 2003, en la Cordillera de Lonquimay, Malleco, X Región. Luego, en junio del 2013, es presentado el segundo helicóptero EC-135P2 +, matrícula C-03.

A finales de 2014, la Prefectura Aérea anuncia la compra de un nuevo helicóptero. El AgustaWestland AW-139. Esta aeronave arribó al país el 28 de enero del 2015, a las instalaciones de la empresa Línea de Aeroservicios S.A, en Tobalaba, siendo ensamblado por técnicos de AgustaWestland y personal mecánico de la Institución.

El aparato hizo su debut durante el aniversario N° 88 de la institución. El propósito principal es apoyar las operaciones policiales. Está acondicionado para el transporte de tropas, apoyo a zonas fronterizas y traslado de recursos a zonas afectadas por desastres naturales. Su capacidad es de 15 personas y en configuración aeromédica, puede trasladar hasta cuatro camillas.



***AgustaWestland AW-139 C-27. Helicóptero uno de los más modernos de la institución.
Captado en Tobalaba, el 5 de abril de 2015. (Autor: José Rodríguez Valencia)***

Una de las últimas adquisiciones fue un nuevo avión Hawker Beechcraft B-200GT King Air, convirtiéndose en el tercer aparato en operar para Carabineros. Su registro es C-62. En octubre del año 2016, arribó a la Prefectura, el último helicóptero adquirido por la Institución, un Airbus H-135 de última generación, el que recibió la matrícula C-06.



Airbus H-135 C-06 en instalaciones de Airbus en el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz de Tobalaba. Octubre de 2016.
(Fotografía: Antonio Segovia Rentería)

Actual material de vuelo Club Aéreo del Personal de Carabineros

Registro	Modelo	c/n
CC-AHK	C-206H Stationair	20608342
CC-AHL	C-182T Skylane	18282333
CC-AHM	C-182T Skylane	18282334
CC-CKF	SR-20G3	1929
CC-CWQ	SR-22GTS G2	2275
CC-KKD	C-182Q Skylane II	18266095
CC-KKG	PA-31 310 Navajo C	31-8112074
CC-KKM	C-182Q Skylane II	18266098
CC-KKO	C-182Q Skylane II	18266100
CC-LLK	SR-20G3	1956
CC-LLL	SR-20G3	1958

Actual material de vuelo Prefectura Aérea de Carabineros de Chile

Registro	Modelo	c/n
C-02	BK-117B-2	7197

C-03	EC-135P2 +	1085
C-04	BK-117B-2	7194
C-05	AW-109E Power	.
C-06	Airbus H-135	1228
C-07	B-206B Jet Ranger III	4027
C-08	B-206B Jet Ranger III	3082
C-11	BO-105LS A-3 Superlifter	2057
C-15	BO-105CBS	S-541
C-16	BO-105CB	S-605
C-17	BO-105CBS	S-622
C-19	BO-105LS A-3 Superlifter	2047
C-20	BK-117B-2	7236

C-21	AW-109E Power	11696
C-22	AW-109E Power	11697
C-23	AW-109E Power	11699
C-24	AW-109E Power	11702
C-27	AW-139	31589
C-51	PA-31T Cheyenne II	31T-8020090
C-52	B-200GT King Air	BY-19
C-54	B-200 King Air	BB-1901
C-55	PA-31 310 Navajo C	31-8112068
C-56	PA-31 310 Navajo C	31-8112069
C-57	T-210M Turbo Centurion II	21061616
C-58	C-210N Centurion II	21064133
C-59	C-210N Centurion II	21064127
C-60	U-206G Stationair 6 II	U20605919
C-61	U-206G Stationair 6 II	U20605904
C-62	B-200GT King Air	BB-1932

En paralelo a la adquisición de excelente material aéreo, con el paso del tiempo, se ha intensificado la especialización de pilotos, cursando sus estudios en el Centro de Instrucción de Especialidad Aeronáutica que posee la Prefectura Aérea. Actualmente esta Unidad cuenta con 2 secciones: Sección formación pilotos y mecánicos como también la Sección Capacitación y Desarrollo.

Mujeres aviadoras de Carabineros de Chile

En la actualidad, las mujeres en Carabineros de Chile se destacan al igual que los hombres en todas las actividades o especialidades por difíciles que parezcan. Una de estas labores, ha sido la de comandar aeronaves, contando en la actualidad con Pilotos de Avión y Helicópteros de dotación de la Prefectura Aérea y destinadas en Unidades Zonales.

La principal misión que se propuso el Club Aéreo Carabineros de Chile a su creación en el año 1948, era la de *“fomentar dentro de la Institución el gusto y el uso del transporte aéreo, organizando Cursos de Pilotaje y Perfeccionamiento...”*, es así que, al contar con un avión destinado para estos efectos ofreció el año 1950 un Curso de Formación de Pilotos.

Desde ese tiempo, el Club Aéreo con sus Instructores entregaron Pilotos a su entidad, y luego a contar del año 1960, a la creada Brigada Aeropolicial, de acuerdo a las exigencias Institucionales.

Al cambiarse el nombre de Brigada a Prefectura Aeropolicial el año 1972, la Institución comienza a entregar sus propios Cursos de Formación de Pilotos, que a contar del año 1973, son llamados en el carácter de Comandados con dedicación exclusiva y luego desde el año 1975 en adelante, los alumnos son trasladados y quienes aprobaban el Curso son aceptados como integrantes de la Repartición Aérea.

Algo más sobre esas pioneras de verde

En lo que respecta a mujeres, el Club Aéreo formaría cinco Pilotos de Avión – dos Brigadieres, una Enfermera Universitaria, una Psicóloga y una Médico Cirujano.

Este, se marca en 1950, cuando se abren los cupos para formar a los primeros pilotos del Club Aéreo. Se trata de nueve oficiales de distintas unidades quienes se presentaron al llamado de los cuales pronto dos, debieron retirarse por no disponer de tiempo suficiente.

Entre ellos, destacaría una dama llamada Marta Contreras Quiroz, enfermera universitaria que ejercía su profesión en el Hospital de Carabineros, desde 1947, quien colocaría la nota femenina de gracia y gentileza en aquel primer curso.

Ella desplegó mucho esfuerzo y especialmente motivada por su esposo, realizó su primer vuelo sola el 15 de marzo de 1951 a los mandos del noble Aeronca L-3B. Su examen final, lo rindió, el 4 de agosto de ese mismo año. Desde aquel entonces, es reconocida como la *primera mujer piloto policial* del país.

Sobre ella, señalaría la revista Chile Aéreo N° 228 de julio – agosto de 1951: ...*“será un ejemplo vivificante para el resto de las futuras damas pilotos del parche verde.”*



Mayor Sr. Raúl Pérez Saa; Capitán de Bandada (Fach) Sr. Carlos Toro Mazotte, Inspector de vuelo; Señora Marta Contreras y el Teniente Sr. Humberto Limongi Sánchez, los tres integrantes del primer curso del Club Aéreo de Carabineros, posan luego de haber recibido sus piochas. Santiago, 12 de agosto de 1951.

(Fuente: Revista Carabineros de Chile, mayo 1987).



SEÑORA MARTA CONTRERAS DE
KHADRA, PRIMERA DAMA PILOTO
DEL CLUB AEREO "CARABINEROS
DE CHILE".

Portada de la revista Chile Aéreo N°228 de julio-agosto de 1951

EGRESADAS DE CURSOS DEL CLUB AÉREO.

Enfermera Universitaria	MARTA CONTRERAS QUIROZ.	Curso año 1951.
Brigadier	GARBIÑE ARDANTZA SANZ.	Curso año 1965.
Brigadier	LETICIA FIGUEROA CARRASCO.	Curso año 1966.
Psicóloga	MARIA ELIANA CHRISTEN JIMÉNEZ.	Curso año 1968.
Médico Anestesióloga	AIDA ABUSLEME MANZUR.	Curso año 1972.

Algún tiempo más tarde, a propósito de las entusiastas mujeres pilotos en Carabineros, merece una especial reseña doña María Eliana Christen, quien integrara el Curso de Pilotos de 1968.



María Eliana Christen, en el 2006

Una entrevista oral sobre sus recuerdos como piloto señala lo siguiente: *“cuando Themis Martínez Silva, a la sazón Capitán Instructor, piloto de la Brigada Aérea Policial y del Club Aéreo de Carabineros, al recordar que en una reunión de amigos como viejos camaradas de sacrificados servicios policiales en el duro bregar policial santiaguino, en donde habíamos forjado una gran amistad, me incentivó a postular al Curso de Pilotos, próximo a iniciarse correspondiente al año en curso 1968”*.

Agrega que lo hizo, *“logrando un cupo para efectuar el referido curso a iniciar en los primeros días del mes febrero, previo a los exámenes médicos de rigor exigidos por la Dirección de Aeronáutica. Como yo, varios otros oficiales que también deseaban poder algún día volar, en procura de concretar este sueño, empezamos a ir a clases con todas las dificultades propias de los servicios policiales, que no permitían la dedicación absoluta a ese tipo de actividad, sin perjuicio de todas las que ya teníamos. La mayoría de los alumnos pertenecíamos a la Prefectura General de Santiago, el curso era sin perjuicio de los servicios propios de nuestras actividades profesionales, con lo cual como ya se expresó, se dificultaba tremendamente el hecho de concurrir a las clases teóricas como también, las prácticas mismas. El pilotaje de las aeronaves, se efectuaba en unos hermosos y pequeños Cessna 150 -de un solo motor para dos personas, el Instructor y el alumno- que, a decir de los entendidos, planeaban y volaban como un pajarito.”*

Así fue que esta joven y alegre psicóloga, llegó al aeródromo de Tobalaba, lugar donde junto a un selecto grupo de jóvenes oficiales entre los que se encontraban, los Capitanes Nelson Sandoval Gessler y Luis Villagra Revco, los Tenientes Héctor Osses Yáñez, Luis García Valderrama, Joaquín Gutiérrez Bobadilla, Luis Godoy Rodríguez, Augusto Sobarzo Leguido y Héctor Cacciuttolo Peralta.

Sin lugar a dudas, María Eliana, concitó toda la atención de los Instructores del curso que era del Club Aéreo, los capitanes Jaime López Abarca, Themis Martínez Silva, y los Tenientes Sergio Merino Muñoz, Jaime Domenech Zapata, Jorge Aliaga Salinas, Myrko Estrada Olivares y el Ingeniero de vuelo, Francisco Bravo.

Otro testimonio anecdótico de gran valor, brindado por uno de sus compañeros, da cuenta del día en que María Eliana, *“estando afortunadamente en tierra, antes de subir al avión sufrió un desmayo perdiendo el conocimiento y yendo cuerpo al suelo, siendo de inmediato socorrido por sus compañeros, entre ellos el capitán Villagra quién la tomó en sus brazos llevándola hacia la sala de clases para que se repusiera. A los pocos días supimos que su causa era que se encontraba embarazada, no obstante, lo cual terminó exitosamente el curso”*¹⁴.

Como ocurre en la mayoría de estas instancias formativas, entre los alumnos se tejió una gran amistad que perduraría en sus vidas futuras, en particular el comandante Villagra llegaría a ser amigo también del esposo de María Eliana Christen, Francisco Banto Ugalde, un profesional odontólogo de excelencia, debido a esta amistad fue considerado como padrino de bautizo de aquel de sus hijos esperado durante el curso, que en su honor se llamó Luis.

Sin dudas, María Eliana en Carabineros, no sólo sería una de las primeras mujeres pilotos del Club Aéreo y un año más tarde, la primera paracaidista en Salto Libre, hechos que en honor a la verdad, son de todo deber el rescatar en estas líneas, más aún cuando, para el 2004, junto a otra mujer piloto, Madeleine Dupont, efectuaran la hazaña aérea de resonancia mundial, en un pequeño avión monomotor convencional, de cruzar el Atlántico Sur para regresar por el Círculo Polar Ártico, uniendo 3 continentes, recorriendo 17 países y efectuando 23 aterrizajes

A partir del año 1973, se dio inicio a una nueva etapa, con los primeros cursos de vuelo dictados tanto por la Prefectura Aeropolicial como con la Prefectura Aérea, para lo cual se seleccionó a 10 Tenientes y 2 Enfermeras Universitarias, quienes fueron destinados en calidad de Comandados con dedicación exclusiva al citado Curso.

A raíz de la contingencia nacional de ese período, al cumplir la etapa teórica los alumnos Pilotos fueron despachados a sus Reparticiones, debiendo cumplir la etapa práctica de su formación en sus horas disponibles, logrando egresar el Teniente Luis Pulgar Fuentes y la Enfermera Universitaria Luciana Sepúlveda Ruiz, transformándose en los primeros Pilotos formados en Carabineros.

EGRESADAS DE CURSOS DE LA PREFECTURA AEROPOLICIAL Y AÉREA.

Enfermera Universitaria	LUCIANA SEPÚLVEDA RUÍZ.	Curso año 1973.
Teniente	CATALINA SANTIBÁÑEZ MUÑOZ.	Curso año 2012.
Teniente	CAMILA MIRANDA DE LA BARRA.	Curso año 2016.
Teniente	FRANCISCA ARRIETA UNDURRAGA.	Curso año 2016.
Subteniente	LAURA GERDING AGUILERA.	Curso año 2016.
Teniente	GENESIS VERA RUBILAR.	Curso año 2019.
Teniente	MARIA SALVATIERRA MIRANDA.	Curso año 2019.
Subteniente	MACARENA CONTRERAS MACHUCA.	Curso año 2019.



¹⁴ Reseña enviada por el Luis Villagra Rebeco, Teniente Coronel en retiro de Carabineros, quien participó en el curso de pilotos de 1968

I) **REPUBLICA DE CHILE**
 VIII) **DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL**
 II) **LICENCIA DE PILOTO PRIVADO DE AVION**

III) N° **7492.-**

IV) Nombre **LUCIANA SEPULVEDA RUIZ**

XII) Habilitaciones **AVIONES: MONOMOTORES**
HASTA 5.700 KILOS.-

XIII) Observaciones

Santiago, **19** de **FEBRERO** 19 **74.-**

X) **Director General de Aeronáutica Civil**

VII) **Director General de Aeronáutica Civil**

Licencia otorgada a la primera Piloto formada en Carabineros de Chile



Luciana Sepúlveda Ruíz, durante la ceremonia de ascenso a Enfermera Universitaria Jefe de Carabineros Lleva orgullosa sus distintivos de Enfermera Universitaria y de piloto de Carabineros de Chile



Al centro, la Teniente Catalina Santibáñez en el 2013, aun luciendo como alumno piloto de Carabineros de Chile



Una de las primeras Mecánicas Aéreas de la Prefectura Aérea, la Sargento 2° María José Cuevas, cumpliendo labores propias de su profesión, para que los helicópteros institucionales, estén siempre aptos y en las mejores condiciones, para ayudar a la ciudadanía.

La Prefectura Aérea de Carabineros en el empleo de Aeronaves No Tripuladas

A partir de diciembre del 2016, la Prefectura Aérea de Carabineros, fue la Unidad Policial encargada de la creación de la Sección de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros de Chile¹⁵.

En enero del año siguiente, se aprobó una Cartilla de Operación de vehículos no tripulados, UAV o RPAS que reforzarían principalmente el trabajo policial para enfrentar encerronas y portonazos dentro de las ciudades, como también, en el cumplimiento de tareas de vigilancia de tráfico y fronteras por igual.

En septiembre de 2017, la antes denominada Sección de RPAS, cambió su nombre a Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas de Carabineros, asumiendo la misión de mantener como también de instruir y preparar al personal idóneo en las tareas del control técnico aeronáutico de las Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Tripuladas a lo largo del territorio nacional.



Equipos de Aparatos no Tripulados, se incorporaron al ahora Plan Operativo Número V de Carabineros, iniciativa que la Institución presentó en mayo del 2021 para enfrentar los robos violentos de vehículos.

El foco estuvo puesto en ocho comunas de la Región Metropolitana.

En la demostración estuvo presente el Ministro del Interior; la Subsecretaria de Prevención del Delito; el General Director de Carabineros y el Alcalde de La Reina, quienes anunciaron la aplicación de la exitosa iniciativa de la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas de Carabineros

¹⁵ Orden General N°2440, publicada en el Boletín Oficial N°4687



Escarapela usada por aquel personal que ha cursado el Diplomado sobre manejo, usos y beneficios de RPAS ¹⁶ que realiza la Prefectura Aérea de Carabineros. Año 2022
(Más información ver en Anexo 1)

¹⁶ Un UAV (o UAS) es cualquier aeronave (o sistema) en que el piloto no esté físicamente a bordo. El RPAS significa «Remotely Piloted Aircraft System», es decir, se refiere al sistema completo que conforma todo lo relacionado con la aeronave no tripulada. Es decir, no solo incluye al vehículo aéreo no tripulado (UAV), si no también engloba al sistema de control en tierra y a la comunicación entre ambos. El pilotaje es muy parecido al de las aeronaves convencionales, excepto que el piloto se encuentra en tierra. El piloto tiene los mismos sistemas de instrumentación y navegación que los que se utilizan en las aeronaves convencionales. Por otro lado, los UAV también pueden volar independientemente controlados por un piloto automático que puede ser activado y desactivado desde el centro de control.

La Prefectura Aérea de Carabineros durante la Pandemia del Covid-19

Durante los períodos más álgidos y activos de la Pandemia del Covid-19 (2020 /2021), la Prefectura Aérea desempeñó un trabajo titánico y dedicado, que incluyó solamente desde marzo del 2020 a enero del 2021, la realización de unos 715 traslados a nivel nacional con coordinación a cargo de los profesionales del SAMU, a través del equipo especializado EVACAM (Evacuación Aeromédica), donde participaron principalmente la Fuerza Aérea de Chile, Ejército de Chile y Carabineros de Chile junto a empresas de aerotraslado privadas, coordinados por el SSMC.



Airbus H-135 de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, efectuando uno de una serie de traslados de pacientes Covid-19. En esta ocasión, se aprecia el acondicionamiento de uno de ellos, para ser trasladado desde el hospital Sótero del Río en Santiago hasta el Hospital regional de Talca, en apoyo de la Unidad de Gestión de Camas Críticas (UGCC) del Ministerio de Salud. La evacuación aeromédica fue realizada por un piloto, un copiloto, un Paramédico de Carabineros y un médico del Servicio de Atención Médica de Urgencia (SAMU).

Dentro del anecdotario, cuando aparecían los primeros casos en nuestro país, el traslado aéreo en un helicóptero AW109E Power, de cinco adultos mayores de nacionalidad extranjera, pasajeros de un crucero que recaló frente a la austral ciudad de Castro. Como también la evacuación y traslado de un carabinero herido de gravedad quien también resultó afectado por Covid y Meningitis en una cámara de aislamiento, desde el Hospital Naval de Talcahuano hasta el Hospital Dipreca en Santiago.

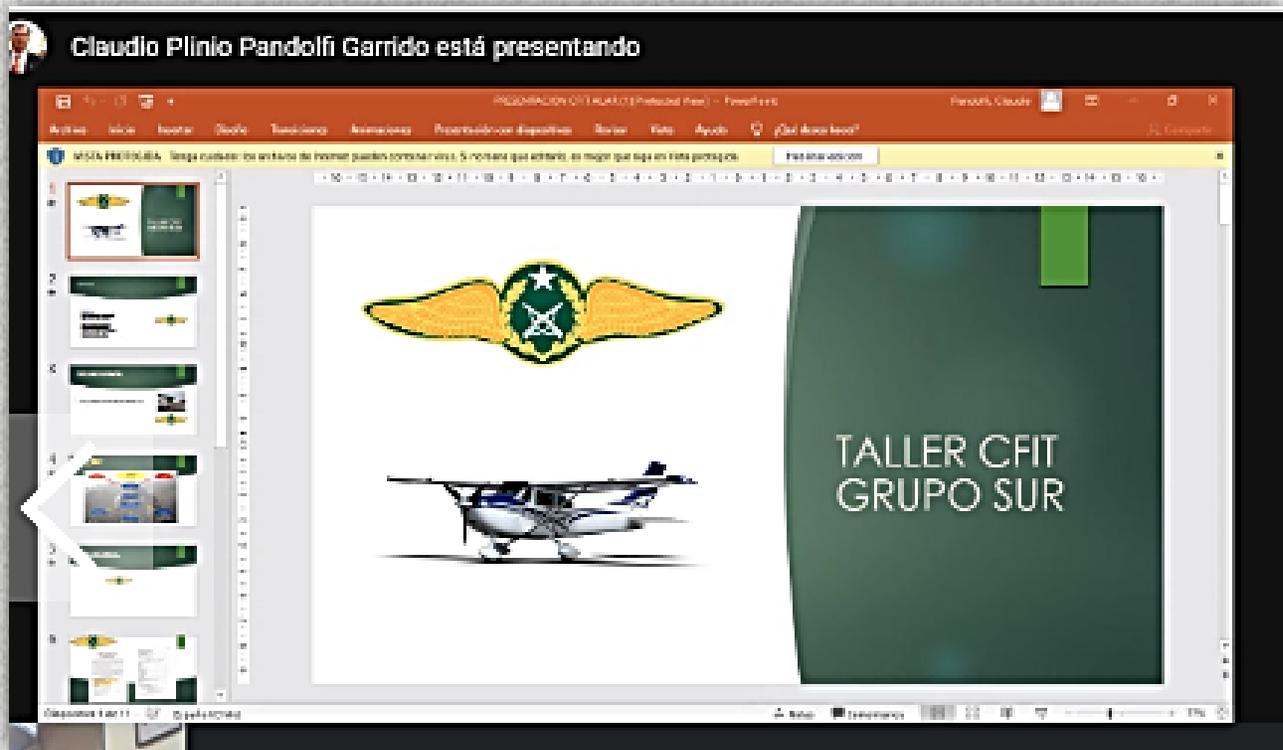
Sea menester el recordar que, para realizar todas y cada una de esas delicadas tareas de transporte por aire en apoyo a la comunidad, tanto en helicópteros como en aeronaves de ala fija, se tomaron una serie de resguardos y protocolos sanitarios que resguardan la salud del paciente y la tripulación, los que van aparejados de una estricta preparación y continuo entrenamiento.

Debido a la contingencia de aislamiento parcial producto de la pandemia por Covid-19, mucho de estas tareas y cursos, se ejecutaron bajo la modalidad online, de video o conferencias en vivo.

A modo de ejemplo, sólo en diciembre del 2020 y con la participación de más de 60 tripulaciones aéreas de las diferentes unidades operativas del país, finalizaban una serie de cursos online efectuados a la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile. Estos contenían una serie de rondas de sesiones, completando un total de 84 horas académicas comprendidas en clases Teóricas, Talleres, Ejercicios prácticos en aulas virtuales y Exposiciones en vivo de los diferentes estudios de casos reales analizados.

Estas capacitaciones estuvieron orientadas para al personal operativo, integrado por comandantes de aeronaves, copilotos Instructores de vuelo, alumnos pilotos y tripulantes de cabina.

Los cursos realizados a las distintas tripulaciones aéreas de helicópteros y aviones -que incluyeron participantes de la sección aérea de Iquique hasta la de Punta Arenas-, comenzaron con una Introducción a los Factores Humanos, bajo el estándar de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para continuar con una aplicación de los conceptos para una Gestión de los Recursos de la Tripulación o CRM y, finalizar con una aplicación operativa del programa de Flight Safety Foundation, conducente a prevenir los accidentes de aviación por la causa recurrente denominada: Impacto en Vuelo Controlado contra en Terreno o CFIT y los accidentes que suceden en la Fase de Aproximación y Aterrizaje o ALA, todos en base a las directrices que plantea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las específicas establecidas por nuestra Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).



Alas sobre el uniforme verde

Quizás este repaso histórico de algunos de los hitos más relevantes en el devenir de la Aviación de Carabineros no estaría completa, sino incorporara además, una breve reseña sobre la evolución que ha tenido el Distintivo de "Piloto Aéreo" de Carabineros a través de su historia.

Estas “alas doradas sobre las que descansan las carabinas de plata institucionales” y que hoy lucen con orgullo los valientes aviadores del uniforme verde, no nacieron sino hasta inicios de 1951 cuando el distintivo del entonces Club Aéreo de Carabineros, brindó un diseño derivado del modelo tradicional de Piloto Militar chileno. Más tarde con la incorporación de la especialidad de Piloto Aéreo, esta misma piocha es la que sufre un leve cambio para luego ser ratificada reglamentariamente en el mes de mayo de 1958.



Primer modelo de distintivo propio usado por algunos integrantes pilotos del Club Aéreo de Carabineros.
Esta insignia bordada en canutillo dorado sobre paño verde fue diseño del Teniente Mauricio von Teuber Stevens y se usó sobre el uniforme institucional durante un corto tiempo antes de que fuera reemplazada por la piocha metálica a comienzos de 1951.



Segundo modelo de distintivo usado por los pilotos del Club Aéreo de Carabineros. (1951)
Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son en color plata con algunos detalles esmaltados color esmeralda para agregar acuciosidad a las armas. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme, además del correspondiente seguro. Largo:78 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Anverso y reverso del modelo de piocha en metal con fondo esmaltado para los pilotos del Club Aéreo de Carabineros.
Tamaño reducido para ser utilizado en la camisa o sobre el tradicional coscacho cuyo uso se inició a partir de 1956. Largo:55 mm. (Modelo de la década de los 70. Colección Norberto Traub G.)

Otras “alas doradas” usadas por los primeros pilotos del Club Aéreo de Carabineros fueron las correspondientes a Piloto Militar otorgada por la Fuerza Aérea de Chile y de Piloto de Turismo tras cursar en uno de los Clubes Aéreos del país.



Anverso del modelo de piocha de Piloto Militar en metal con fondo de galatita azul oscuro.

Reverso lleva dos pernos con las tuercas correspondientes para prenderlo al uniforme. El fondo en galatita es un plástico duro muy utilizado hasta fines de la década de los cuarenta. Es bastante rígido y con los cambios de temperatura sufre alteraciones a través del tiempo, razón por la cual los fondos son muy quebradizos y no siempre siguen la línea o se adaptan al diseño de las alas de metal. Largo de la base:95 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Anverso del modelo de piocha de Piloto de Turismo en metal con fondo de galatita azul oscuro.

(Modelo usado entre 1937-1964, año en que cambia la denominación al nombre de origen de los clubes. Ej. Club Aéreo de Santiago). Reverso lleva dos pernos con las tuercas correspondientes para prenderlo al uniforme. El fondo en galatita se encuentra quebrado, no obstante, tiene aún la parte central. Largo de las alas en metal:90 mm.

(Colección Norberto Traub G.)

Como hemos visto, son varios los modelos que con anterioridad a mediados de 1958, han usado los Pilotos Aviadores de Carabineros de Chile o los socios Pilotos del Club Aéreo de Carabineros. La falta de uniformidad en algunos modelos y usos fue solucionada cuando las piochas utilizadas fueron normadas con la Orden General N°384 de 30 de mayo de 1958, la que en sus partes principales describe lo siguiente:

VISTOS: QUE EN LA REGLAMENTACIÓN INSTITUCIONAL NO ESTÁ CONTEMPLADO, HASTA AHORA, EL DISTINTIVO QUE CORRESPONDE A LOS PILOTOS AÉREOS DE CARABINEROS, POR CUYO MOTIVO ÉSTOS USAN PIOCHAS DE TAMAÑO Y CARACTERÍSTICAS DIFERENTES;

INSTITÚYESE COMO DISTINTIVO PARA LOS PILOTOS AÉREOS DE CARABINEROS UNA PIOCHA CUYAS CARACTERÍSTICAS SON LAS SIGUIENTES:

DOS ALAS DE CÓNDOR EXTENDIDAS EN FORMA HORIZONTAL UNIDAS AL CENTRO CON UNA CORONA DE LAURELES, TODO DE META DORADO; DENTRO DEL CAMPO DE LAURELES LLEVARÁ DOS CARABINAS CRUZADAS Y SOBRE ELLAS UNA ESTRELLA, QUE SERÁN DEL COLOR NATURAL DE LA PLATA. TODO IRÁ MONTADO SOBRE UNA PLANCHA ESMALTADA DE COLOR VERDE, QUE SOBRESALDRÁ 1 MM. ALREDEDOR DE LAS ALAS Y CORONA DE LAURELES.

LA DIMENSIÓN TOTAL DE LA PIOCHA SERÁ DE 5,5 CMS. DE LARGO POR 1,8 CMTS. DE ALTO EN SU CENTRO, SIMILAR AL DISEÑO QUE SE INSERTA A CONTINUACIÓN.



Primer modelo de distintivo usado por los Pilotos Aéreos de Carabineros de Chile. (1958)

Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son en bronce al igual que la estrella, seguramente por falta de atención del fabricante. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme. Largo:78 mm. (Colección Norberto Traub G.)

A pesar de esta disposición, el modelo frecuentemente usado y asumido en el tiempo como reglamentario por los pilotos aviadores, fue el modelo de 78 mm de largo, similar a la base de piocha usada por los pilotos de la Fuerza Aérea de Chile.



Modelo reglamentario usado por los Pilotos Aéreos de Carabineros de Chile. (1958)

Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son plateadas al igual que la estrella. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme. Largo:55 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Modelo en miniatura del distintivo reglamentario de Piloto Aéreo de Carabineros de Chile. (1962)

Modelo confeccionado en plata sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Su uso no oficial en la solapa de las tenidas civiles, fue de gran moda para identificar a los Pilotos cuando no llevaban el uniforme.

Largo:30 mm. (Colección Norberto Traub G.)

Otro modelo de distintivo usado frecuentemente en las tenidas de vuelo desde fines de los setenta y hasta 1982 sobre unas chaquetas de vuelo en cuero de color negro, fue un parche de tela impreso con la leyenda de Prefectura Aeropolicial, el que era cosido sobre la manga izquierda. Este particular diseño fue creado por el Teniente Rafael Rodríguez Rojas. En la actualidad se sigue usando una escarapela similar de modelo bordado, y sobre el brazo derecho.



A partir de mediados de los años ochenta, las piochas fueron unos rectángulos bordados, más tarde impresos sobre cuero y nuevamente bordados individualizando los apellidos de los pilotos en ellos.



Chaqueta de vuelo de cuero verde usada desde 1992, la que lleva las escarapelas correspondiente a la Prefectura Aérea en el brazo y sobre el pecho, la de los Pilotos de Helicóptero. 2013



Escarapela de cuero bordada para pilotos de aviones



Escarapela de tela bordada para pilotos de helicópteros

Otros distintivos de aviación frecuentemente usados, ha sido el de “Mecánico de Aviación”, especialidad que fue aprobada oficialmente en marzo de 1973, cuando se da inicio al primer curso de formación para el personal de la institución interesado en esta delicada tarea. Estos especialistas usarán en sus buzos de trabajo una escarapela de paño lenci (fieltro) azul celeste.



Escarapela usada por los Mecánicos de Aviación de Carabineros de Chile. (1975)

Paño lenci de color azul celeste impreso con tinta dorada. Diámetro:75 mm. (Colección Norberto Traub G.)

Más tarde, la Orden General N°67, de fecha 26 de diciembre de 1979, instituirá el distintivo para el personal formado como “Mecánico de Aviación”.

INSTITÚYESE COMO DISTINTIVO PARA EL PERSONAL QUE HAYA APROBADO O APRUEBE EN EL FUTURO CURSOS DE “FORMACIÓN DE MECÁNICOS DE AVIACIÓN”, UNA PIOCHA CUYAS DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS SERÁN LAS SIGUIENTES:

PLACA DE METAL DORADO DE SUPERFICIE LIGERAMENTE COMBADA DE CINCUENTA MILÍMETROS DE LARGO POR DOCE MILÍMETROS DE ANCHO, LLEVANDO EN SU CONTORNO UNA ORLA DORADA DE UN MILÍMETRO. EL FONDO SERÁ UN CAMPO ESMALTADO CELESTE.

AL CENTRO DE ÉSTE Y EQUIDISTANTE DEL BORDE IRÁ EL EMBLEMA INSTITUCIONAL EN UN CÍRCULO FORMADO POR UN ENGRANAJE DESDE EL CUAL NACERÁN DOS ALAS ESTILIZADAS; TODO ESTO DEL MISMO COLOR DE LA ORLA, QUE SIMBOLIZAN MANTENCIÓN DE MATERIAL AÉREO DE CARABINEROS.

EN SU PARTE POSTERIOR LLEVARÁ UN BROCHE METÁLICO PARA PRENDERLO AL UNIFORME. EL MODELO SERÁ SIMILAR AL DISEÑO QUE SE INSERTA A CONTINUACIÓN.



*Modelo oficial para el distintivo de Mecánico de Aviación.
Este se usa sobre el bolsillo izquierdo de las blusas del personal.*



Escarapela de Curso de Mecánico en la Prefectura Aérea de Carabineros. Año 2012



Los mecánicos de la Prefectura Aérea, entre ellos la Sargento 2do María José Cuevas, han cumplido una labor fundamental para que nuestros helicópteros estén aptos y en las mejores condiciones, para ayudar a la ciudadanía. Nótese el uso de su distintivo bordado de Mecánico de Aviación, sobre su buzo de vuelo

Otro distintivo estrechamente relacionado con la aviación y sobre todo con los inicios del Club Aéreo de Carabineros, es el usado por los paracaidistas. El nacimiento de esta rama se sitúa en abril de 1967, cuando por iniciativa del jefe de la Brigada Aeropolicial, se autoriza el curso de Paracaidismo Deportivo, el que cuenta con el apoyo de instructores del Ejército de Chile.

Los participantes de este curso realizan su primer salto en la localidad de Copequén en agosto de 1967.

Más tarde, en abril de 1969, la Orden General O.S.2 N° 9.646, crea la disciplina de Paracaidismo Deportivo al interior de la institución dando paso al nuevo distintivo de “Paracaidista Básico”.



Piocha de "Paracaidista Básico" en metal cromado y versión en tela verde oliva bordada en hilo negro.

Modelos instituidos en agosto de 1970. El primero es de metal cromado color plata, similar al modelo usado por el Ejército de Chile, pero añade en su parte inferior, las carabinas cruzadas institucionales.

(Colección Norberto Traub G.) Es por Orden General O.S.2 N° 9.646 de fecha 14.04.1969, publicada en el Boletín de Instrucción N° 136, que se establece como deporte Oficial en Carabineros, el Paracaidismo Deportivo, por tratarse de una actividad útil y complementaria de la función policial.

Esos mártires en el recuerdo

A continuación, la lista de 27 mártires: 24 pilotos, 2 prácticos de Primeros Auxilios (PPA) y un Mecánico de Aviación que acompañan a algunos de las varias placas y monolitos que recuerdan a aquellos aviadores mártires fallecidos en el cumplimiento de sus actividades al interior de la institución.



Monolito que recuerda al Teniente Julio Gallardo Donoso, quien fuera fundador del Club Aéreo de Puerto Natales y organizador principal para la construcción del Aeródromo que hoy con justicia lleva su nombre.

Grado	Nombres	Fecha	Lugar Accidente	Material de Vuelo
Tte.	BARRERA VASQUEZ, RENE	14 AGO. 1949	Cabo Arusi, Colombia	CESSNA 140 del CAC. Matrícula: CC-EPB
Tte.	GALLARDO DONOSO, JULIO	03 ABR- 1953	Cuesta Chacabuco.	AERONCA L-3BC. CAC Nº 0329 Matrícula CC-EPB
Tte. Pas.:	GUERRERO HENRIQUEZ, JUAN M., Tte. CrI. (R) Carrasco Lara, Luis Céspedes, Elba Muñoz C. Alfonso Muñoz C. Elba	5 NOV. 1963	Cerca de Dichato	Cessna C-175A Skylark del CAC Matrícula: CC-EPC
Tte.	ARIAS QUINTANA MANUEL	23 JUL 1964	Tres Chiflones, Valdivia	BEECHCRAFT D-50-C del CAC Matrícula: CC-KKF
Tte. Pas.:	BENDELL MAURELIA, ADOLFO SEPULVEDA ROSS, JULIO CESAR SEPULVEDA ROSS, CARLOS HERNAN SEPULVEDA ROSS, ANA CRISTINA	06 MAR 1965	Quemchi, cerca de Castro	CESSNA 182 B del CAC Matrícula: CC-KKD
Cap. Pas.:	MARTINEZ SILVA, TEMIS OELCKERS HOLLSTEIN, EMILIO STANGE OELCKERS, OSVALDO STANGE FRERK, EDUARDO FORMAS ORTIZ, FERNANDO	26 MAY 1969	Sierra Nevada, noreste de Temuco	PIPER PA-23-250 de DGICH Matrícula: CC-ETA
Myr. Gral.	MENESES LARRONDO, HUMBERTO VALDIVIA ROMAN, LUIS	28 ENE 1974	Melosas, Cajón del Maipo	HELICOP. Fairchild Hiller FH-1100 Matrícula: CC-ECL
Cap. Cap.	SANTOS ORELLANA, LUIS F. YIANATOS MARTINEZ, HECTOR	11 JUN 1979	Vallenar	CESSNA 320D BIMOTOR Matrícula Institucional C-03
Cap.	MILLAR MORETTI, CARLOS	08 SEP 1980	AERODROMO LAS CONDES	CESSNA 185 Matrícula Institucional C-02
Cap. Cabo 1°PPA	DIAZ VIEYRA, MANUEL B. FLORES DELGADO, PEDRO	06 FEB 1982	RIO BIO-BIO, NEGRETE	HELICOPTERO MBB BO-105 Matrícula Institucional C-12
Cap. Tte. Pas:	VALDES SAN CRISTOBAL, ROMUALDO SALAS REGINATO, CLAUDIO THOMAS MURPHIE, BERNARD THOMAS, BERNARD (HIJO) THOMAS, PAOLO DUNSMORE, ROBERTO CAMIROAGA DE DUNSMORE, OLGA VOCKESHANNON, JAMES	03 FEB 1986	Valle SIMPSON, COYHAIQUE	PIPER NAVAJO PA-31 CC-KKC
Cap. Tte.	MALAGUEÑO CIFUENTES, LUIS LAUDE BARCOS, JEAN PIERRE (PAE)	31 ENE 1987	VOLCAN OSORNO	HELICOPTERO MBB BO-105 Matrícula Institucional C-13
Cap. Cap. Cap.	MACKENZIE MIRANDA, ALEJANDRO ALFARO RAMÍREZ, PATRICIO MUÑOZ OLEA, MATÍAS	12 NOV 1987	AERÓDROMO LOS CERRILLOS	PIPER NAVAJO PA-31 Matrícula CC-KKF
Tte. Pas.:	FUENTES MEZA, GERMAN LAZCANO ARROYO, SERGIO BADIILLA SAEZ, OSCAR HARTY, JOHN F. POUZAR, PATRICK J.	10 ENE 1990	FALDEOS CERRO LAPUNILLA SUR DE COPIAPO	CESSNA 206 Matrícula CC-LLD
Myr. Tte.	CARREÑO NACHAR, ORLANDO INOSTROZA VASQUEZ, MARCO SGT1 PPA ROSAS GONZALEZ, TEOBALDO	25 NOV 1992	SANTO DOMINGO	HELICOPTERO MBB BO-105 Matrícula Institucional C-14
Myr. SG1 CB 1	ZARATE GONZALEZ, RAUL ZAPATA MELO, JUAN TRIVIÑO GARCIA, NELSON	27 OCT 1993	CERRO PUNTA AGUJA DEL NORTE Segundo Corral, PTO. MONTT	CESSNA 206 CC-LLE

CUEVAS ROZAS, LEONIDES
PEÑA MIRANDA, LEDANIA
TRIVINO PEÑA, NURY

Cap.	PEÑALOZA GONZÁLEZ, PATRICIO	10 OCT 2001	Cerro La Chimba, Antofagasta	Cessna 210M Centurion
Cap.	ARANCIBIA HOHMANN, PATRICIO			Matrícula: CC-LLA
SGT 2	SÁEZ AGUILERA PEDRO			
SGT 2	FARÍAS BOTARRO, ANTONIO			
CARAB	NUÑEZ OSORIO, NANCY			
CARAB (m/a)	RIVERA DURÁN, MARCELO			

Cap.	CASTRO ADASME, LUCIANO	27 FEB 2008	Estadio Municipal, Peñalolén	Cessna C-210M Centurion,
Tte.	RODRÍGUEZ TORRES, SEBASTIÁN			Matrícula: CC-KKU
Pas.	ALLENDE HERRERA, FRANCISCO			
	MIRANDA GÓNGORA, ISRAEL			
	RODRÍGUEZ OYANEDEL, MANUEL			
	ROMO FACUSE, MAURICIO			



La imagen de Nuestra Señora del Carmen, Patrona y Generala de Carabineros de Chile



Índice



Capítulo I

Carabineros de Chile y su aporte aéreo a toda una nación

Génesis de la participación de Carabineros en los orígenes de la aviación nacional	7
--	---

Capítulo II

Nace el Club Aéreo de Carabineros de Chile

Club Aéreo de Carabineros de Chile	16
Las primeras aeronaves del Club Aéreo de Carabineros de Chile	19
La evolución del Club Aéreo de Carabineros de Chile	24

Capítulo III

La Brigada Aeropolicial

Nacimiento de la Brigada Aeropolicial	27
La hazaña de “El Gato Rojo”	32

Capítulo IV

La Prefectura Aeropolicial de Carabineros

La creación de la Prefectura Aeropolicial	34
Llegada de nuevos helicópteros y una nueva rematriculación	36
Nueva renovación de material	37
Período 1980 - 1989	38
Período 1990 - 1999	44
Período 2000 - 2009	45

Capítulo V

La Prefectura Aérea de Carabineros

Fines del 2009 a la actualidad	51
Mujeres aviadoras de Carabineros de Chile	52
La Prefectura Aérea de Carabineros en el empleo de Aeronaves No Tripuladas	62
La Prefectura Aérea de Carabineros durante la Pandemia del Covid-19	65
Alas sobre el uniforme verde	66
Esos mártires en el recuerdo	76

Apéndice

Anexo 1	81
---------------	----

Bibliografía y otras fuentes

.....	84
-------	----

APÉNDICE

Anexo 1.

CARABINEROS DE CHILE
DIRECCIÓN GENERAL

**SECCIÓN DE AERONAVES REMOTAMENTE
PILOTADAS (RPAS) DE CARABINEROS DE
CHILE:** Cambia denominación, crea Sección
que indica y fija composición.

ORDEN GENERAL N° 002730 SANTIAGO, 31 DIC. 2019

VISTO:

a) El artículo 3° de la Ley N° 18.961, "Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile", que establece que Carabineros de Chile podrá establecer los servicios policiales que estime necesarios para el cumplimiento de sus finalidades específicas;

b) El artículo 3°, del Reglamento de Administración de Reparticiones y Unidades de Carabineros, N° 3, que faculta a la Dirección General para crear, trasladar o suprimir Altas Reparticiones, Reparticiones, Unidades y Destacamientos, como también disminuir o anexas sus sectores jurisdiccionales;

c) La Orden General N° 2.440, de fecha 07.12.2016, publicada en el B/O. N° 4687, mediante la cual se crea la Sección de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros de Chile, dependiente de la Prefectura Aérea de Carabineros;

d) La Orden General N° 2.457, de fecha 05.01.2017, publicada en el B/O. N° 4691, que aprueba la Cartilla de Operaciones para el uso de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros de Chile;

e) La Orden General N° 2.516, de fecha 12.09.2017, publicada en el B/O. N° 4727, que aprueba la Directiva de organización y funcionamiento de la Prefectura Aérea de Carabineros (O.S.4.);

f) La necesidad de contar con Secciones de Aeronaves Remotamente Pilotadas a lo largo del territorio nacional que apoyen las labores policiales en el territorio con orientación técnica de la Prefectura Aérea de Carabineros (O.S.4.); y

g) Las facultades conferidas al General Director de Carabineros en los artículos 51 y 52, letras h) y p), de la Ley N° 18.961, "Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile"; y en el artículo 19 del Reglamento de Documentación, N° 22, de Carabineros de Chile.

SE ORDENA:

1. CÁMBIASE la denominación de la Sección de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros de Chile, dependiente de la Prefectura Aérea de Carabineros (O.S.4.), la que se denominará "**Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros**", conservando su dependencia y lugar de funcionamiento.

2. DISPÓNESE que dicha **Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros**, tendrá la misión de mantener un control técnico aeronáutico de las Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS). En cuanto a su organización y funcionamiento, se regirá por lo señalado en la Directiva de organización y funcionamiento de la Prefectura de Aérea de Carabineros (O.S.4).

3. CRÉASE la "Sección Operativa de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros Región Metropolitana", la cual dependerá administrativa y operativamente de la 30ª Comisaría Radiopatrullas e Intervención Policial, y técnicamente de la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros, la que funcionará en dependencias especialmente habilitadas en la mencionada Unidad.

4. DETERMÍNASE que las futuras Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) regionales, serán creadas por la Dirección Nacional de Orden y Seguridad en las Unidades operativas territoriales que se justifique tal determinación, a petición del correspondiente Jefe de Zona, previo informe elaborado por la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros, las cuales dependerán administrativa y operativamente de la unidad territorial en la que se encuentren ubicadas y técnicamente de la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros.

5. DETERMÍNASE que las Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros, tendrán como misión realizar operaciones aéreas para la obtención de tomas fotográficas, grabaciones, transmisiones de imágenes y videos, entre otros, que desde el espacio aéreo permitan recopilar información necesaria para el cumplimiento de los distintos roles institucionales, que complementen el desarrollo de la función policial preventiva y mantenimiento del orden público. Estarán a cargo de un Personal de Nombramiento Supremo o Institucional del Escalafón de Orden y Seguridad, según corresponda, con licencia aeronáutica vigente de operador de aeronaves no tripuladas otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en conjunto con la aprobación del curso de aeronaves no tripuladas, visada por la Prefectura Aérea de Carabineros (O.S.4).

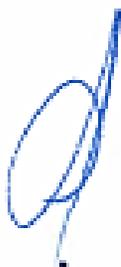
6. ESTABLÉCESE que las Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS) de Carabineros, podrán tener los siguientes componentes:

a) Pilotos Operadores RPAS: Personal de dotación de las Secciones Operativas de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS), con licencia aeronáutica vigente de operador de aeronaves no tripuladas otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en conjunto con la aprobación del curso de aeronaves no tripuladas, visada por la Prefectura Aérea (O.S.4).

b) Puestos Móviles de Vigilancia: Son Cuarteles Móviles especialmente acondicionados para la transmisión en tiempo real de las imágenes capturadas por los RPAS. Funcionarán de manera conjunta con una pareja de motos todoterreno equipados con cámaras corporales, los que también podrán realizar la transmisión de imágenes al Cuartel móvil. Este dispositivo estará además, habilitado para acoger denuncias de procedimientos policiales.

c) Oficina de Operaciones y Análisis de Información: Se tratará de la propia Oficina de Operaciones emplazada en la Unidad de la que dependa la respectiva Sección Operativa de Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAS), la que tendrá por función la planificación de los servicios policiales en base a los análisis territoriales, tanto para los RPAS como para los Puestos Móviles de Vigilancia.

7. DISPÓNASE que el control, resguardo y respaldo de imágenes, audios y videos se realice en los términos que la institución determine al efecto.



8. ESTABLÉCESE que la Dirección Nacional de Personal, Dirección de Logística, Dirección de Finanzas y demás Altas Reparticiones o Reparticiones relacionadas con la materia, dispondrán los cursos de acción respectivos y efectuarán las asignaciones o redistribuciones de personal, recursos materiales, tecnológicos y financieros, con el fin de satisfacer las necesidades que, de acuerdo a sus respectivas áreas de gestión, esta medida requiera.

9. DISPÓNESE que en el plazo de 60 días contados desde la publicación de la presente Orden General en el Boletín Oficial, la Prefectura Aérea de Carabineros (O.S.4.) y la Alta Repartición de la cual dependen deberán efectuar las modificaciones que resulten procedentes a sus Directivas de organización y funcionamiento, al igual que la confección de manuales y/o cartillas que regulen la operación tanto de los RPAS por sí solos, como también de los Puestos Móviles de Vigilancia y sus componentes.

PUBLÍQUESE EN EL BOLETÍN OFICIAL.



MARIO ALBERTO ROZAS CÓRDOVA
General Director
CARABINEROS DE CHILE

Anex. 6.118
Jgm

Bibliografía consultada:

- Alarcón Carrasco, Héctor. *José Ojeda Pacheco, "El Sargento Aviador"*. 1998
- Alarcón Carrasco, Héctor. *Recuerdos del Club Aéreo de Carabineros*. Artículo Revista Carabineros de Chile. Nº 398, junio 1988.
- Alarcón Carrasco, Héctor. *El gran salto del Gato Rojo*. Revista Aerohistoria Nº2/2020. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Alarcón Carrasco, Héctor. *Julio Gallardo Donoso "Primer aviador del Club Aéreo de Carabineros"*. Boletín Informativo Nº7/2015. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Cepeda Pomareda, Rafael. *Raquelita Nº88 no volvió a la bahía*. Artículo en Revista Carabineros de Chile. Nº 15, noviembre- diciembre 1948.
- Fernández Donoso, Alberto. *La aviación en Magallanes*. MNAE, 1994.
- Traub Gainsborg, Norberto. *Camino al Cielo, Constructores de Alas para Chile*. 2015.
- Traub Gainsborg, Norberto. *Aristides Pinto Concha. La fértil obra de un insigne precursor*. 2019.
- Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976
- Libro Carabineros de Chile** 60º Aniversario. Segunda edición 1992.
- Evolución Histórica del Club Aéreo de Carabineros de Chile*. Impresa por Esparza y Cía. Calle Serrano 228, Santiago, 1982.
- Romero Pérez, Álvaro. *Monografía Aeronca L-3B*. Colección Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio Nº2, agosto 2008.
- Los Angeles Times. *Bodies of 2 FDA Officials Found*. http://articles.latimes.com/1990-01-14/news/mn-295_1_fda-officials-found
- Boletín del Aero Club de Chile** Nº2 – Año I. Aero Club de Chile, Santiago de Chile, enero de 1914.
- Semanario *Sucesos* Nº546. 20 de febrero de 1913
- Semanario *Sucesos* Nº550. 20 de marzo de 1913
- Semanario *Sucesos* Nº654. 8 de abril de 1915
- Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- Archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
- Archivo personal de Erwin Cubillos Salazar
- Archivos personales de los autores indicados: Señores Alberto Fernández Donoso, Alejandro Acuña Almeida, José Rodríguez Valencia, Claudio Cáceres Godoy, Héctor Alarcón Carrasco y Norberto Traub Gainsborg
- Boletines Oficiales de Fuerza Aérea de Chile. Años 1930, 1931 y 1932
- Boletín Informativo Especial/2013**. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile http://media.wix.com/ugd/94ade7_ca7a29091779652fd2f4851b8159922d.pdf
- ASN Aviation Safety Database results**
- <https://aviation-safety.net/wikibase/dblist.php?Country=CC>
- Diario *La Nación*, viernes 17 de junio de 1949
- Revista Chile Aéreo* Nº228, julio-agosto de 1951.
- Revista Fuerza Aérea* Nº 256, enero - abril 2012.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 19, julio-agosto 1949.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 20, septiembre-octubre 1949.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 181, mayo 1970.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 290, junio 1979.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 311, marzo 1981.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 315, julio 1981.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 322, febrero 1982.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 345, enero 1984.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 375, julio 1986.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 384, abril 1987.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 385, mayo 1987.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 388, agosto 1987.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 391, noviembre 1987.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 418, febrero 1990.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 424, agosto 1990.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 451, noviembre 1992.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 452, diciembre 1992.
- Revista Carabineros de Chile*. Nº 458, junio 1993.

Revista Carabineros de Chile. Nº 480, abril 1995.
Revista Carabineros de Chile. Nº 560, diciembre 2001.
Revista Carabineros de Chile. Nº 709, mayo 2014.

Linkeografía consultada

<https://es-la.facebook.com/CarabinerosdeChile/photos/felicitamos-a-todos-los-carabineros-de-la-prefectura-a%C3%A9rea-en-su-48%C2%BA-aniversario/1465659950279688/>
https://www.carabineros.cl/pdfs/DISCURSO_27-04-2022_.pdf
<https://www.youtube.com/watch?v=RgPAR5FqotI>
<https://www.facebook.com/CarabinerosdeChile/photos/pcb.1197495327096153/1197495197096166/?type=3&theater>
<https://museocarabineros.cl/web/sitio/search/patrullaje-aereo-un-apoyo-eficaz-a-los-roles-institucionales/705>
<http://tallyho.cl/45-aniversario-la-prefectura-aerea-carabineros-chile/>
<https://www.facebook.com/CarabinerosdeChile/posts/1770423213136692/>
<https://www.airestudio.es/Faqs#:~:text=UAV%20y%20UAS%20significan%20respectivamente,y%20la%20estaci%C3%B3n%20de%20tierra.>
<http://ivansimanic.blogspot.com/2005/05/accidentes-areos-en-el-sur-de-chile.html>
https://www.carabineros.cl/transparencia/og/pdf/OG_2730_31122019.pdf
https://issuu.com/carabinerosdechile/docs/edic_709_mayo_2014/36
<https://www.carabineros.cl/transparencia/normativas/2%20Estatuto%20Club%20A%C3%A9reo%20del%20Personal%20e%20Carabineros%20de%20Chile.pdf>
<https://www.youtube.com/watch?v=ZmJMh-SIkJs>



Valor, resguardo y servicio en los cielos nacionales *“Presencia histórica de Carabineros de Chile en la aviación chilena”*

ISBN 978-956-09273-3-0

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile
www.historiaaeronauticadechile.cl

Portada: Helicóptero AIRBUS H135

Fotografía portada gentileza de Diego Cuadra Rivera

Edición especial limitada a 100 ejemplares: 24 de abril de 2023. Impreso en Feysor Impresora y Comercial. Santiago de Chile

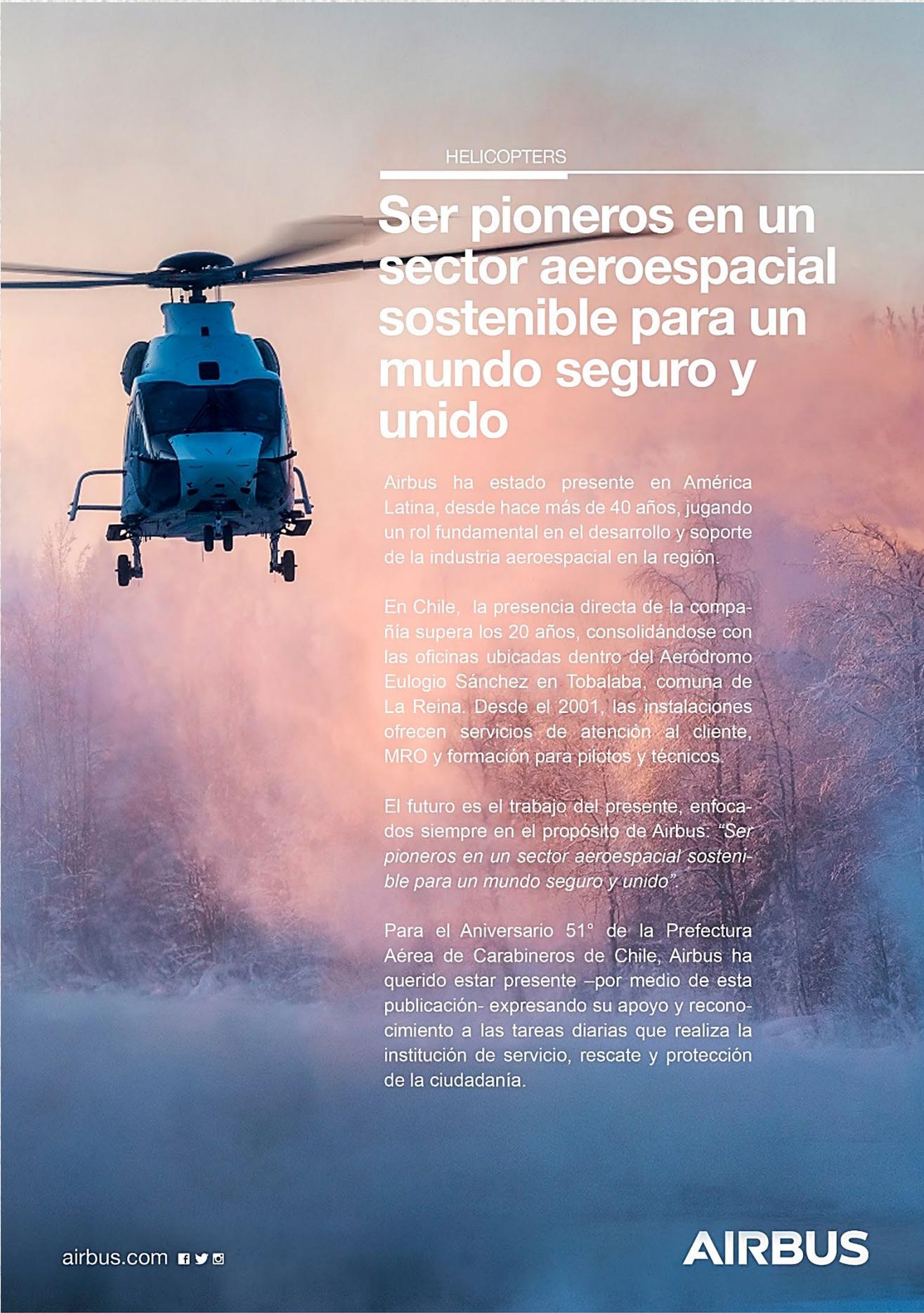
Criterios para la transcripción:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

Agradecimientos

Especiales agradecimientos de esta corporación para el Instituto Histórico “Carabineros de Chile” y el apoyo prestado por varios de sus nobles integrantes; el Museo de Carabineros de Chile, a través del señor Elías Navarrete Sobarzo; lo mismo que para los socios y amigos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile quienes nos apoyan incondicional y permanentemente con fotografías e ilustraciones, investigaciones, archivos personales y consejos varios. Igualmente a los señores Sergio Barriga Kreft; Oscar Avendaño Godoy; Enrique Helfmann Uriarte; Rafael Shinya Olivares; Sandrino Vergara Paredes; Alberto Fernández Donoso; Raúl Jorquera Conrads; Ricardo Gutiérrez Alfaro; Mario Magliocchetti Oleaga; Eduardo Werner Cavada; Danilo Villarroel Ganga; Erwin Cubillos Salazar; Antonio Segovia Rentería; Nicolás Pitrat, Agregado de Defensa de Francia en Chile; Orietta Rodríguez Gaune; María Eliana Christen Jiménez; Luis Villagra Reveco; Vicente von Teuber Lizana; Humberto Limongi Sánchez; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Claudio Cáceres Godoy; María Angélica Fuentealba Rollat; Michel Anciaux Ponet; Rodrigo Arredondo Vicuña; Archivo Histórico del Ejército de Chile; Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Biblioteca del Museo Histórico Nacional; Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile; Biblioteca Nacional Digital; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”; Airbus y otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, por el apoyo y tiempo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean señalados.



HELICOPTERS

Ser pioneros en un sector aeroespacial sostenible para un mundo seguro y unido

Airbus ha estado presente en América Latina, desde hace más de 40 años, jugando un rol fundamental en el desarrollo y soporte de la industria aeroespacial en la región.

En Chile, la presencia directa de la compañía supera los 20 años, consolidándose con las oficinas ubicadas dentro del Aeródromo Eulogio Sánchez en Tobalaba, comuna de La Reina. Desde el 2001, las instalaciones ofrecen servicios de atención al cliente, MRO y formación para pilotos y técnicos.

El futuro es el trabajo del presente, enfocados siempre en el propósito de Airbus: *“Ser pioneros en un sector aeroespacial sostenible para un mundo seguro y unido”*.

Para el Aniversario 51° de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile, Airbus ha querido estar presente –por medio de esta publicación– expresando su apoyo y reconocimiento a las tareas diarias que realiza la institución de servicio, rescate y protección de la ciudadanía.