

LA AVIACIÓN

Antes de explicar y contar la historia de esta en nuestro país hablaremos acerca de la evolución que ha sufrido la aviación a través del tiempo, en el mundo:

Volar..... eterno sueño de la humanidad.

Desde tiempos remotos, el hombre ha insistido en emular a las aves, y es así como en esta incesante búsqueda ha desarrollado infinidad de inventos y modelos...

En 1881 el ruso Mozhaisky anuncio haber volado con una maquina propulsada por un pequeño motor a vapor pero no existen registros de esto. En 1890, el ingeniero francés Ader construyo una maquina con un motor a vapor, a la que bautizo como avión, es desde entonces que conocemos a estas maquinas por ese nombre.

Finalmente los primeros que volaron y hubo registro de esto fueron los hermanos Wrigth en su modelo el Flyer en 1903.

Después del avance y el conocimiento que obtuvieron los pioneros, los aviones fueron utilizados también para la guerra y constituyeron un papel fundamental en la primera guerra mundial con los biplanos y los primeros bombarderos y en la segunda guerra mundial con bombarderos y cazas mucho mas avanzados como lo fueron el Lancaster, el B-17, el P-51, el F-4 y el Zero entre otros.

Después de la 2° guerra mundial empezaron a aparecer los jet a reacción, iniciándose la era del jet en la que nos encontramos actualmente.

En los jet se suprime la hélice externa que se usaba anteriormente, la cual se podría decir tiraba al avión, por el motor a reacción que empuja el avión, esto produjo un cambio notable en las velocidades de los aviones, alcanzando los 2000 km./h en conflictos como Corea, Medio Oriente y Vietnam.

Pero no solo se han utilizado a los aviones con propósitos bélicos también está la aviación comercial más conocida como transporte de pasajeros. Gracias a esta ha sido más fácil para las personas ir de un lugar a otro. La aviación comercial ha tenido una evolución bastante similar a la aviación militar. En los aviones a hélice uno de los comerciales más recordados por su confort fue el Constellation más conocido como Connie. Actualmente también tenemos comerciales lujosos y de gran cantidad de pasajeros como el Jumbo, el Airbus A.340 y el avión de pasajeros más rápido de la historia el Concorde, francés, que alcanza la velocidad de Mach 2 (2400 km./h).

Habiendo revisado la evolución de la aviación durante la historia del mundo nos será mucho más fácil comprender los hechos de la historia de la fuerza aérea de nuestro país, ya que sabemos mas menos como han ido avanzando los aviones hablaremos que es lo que ha pasado en Chile

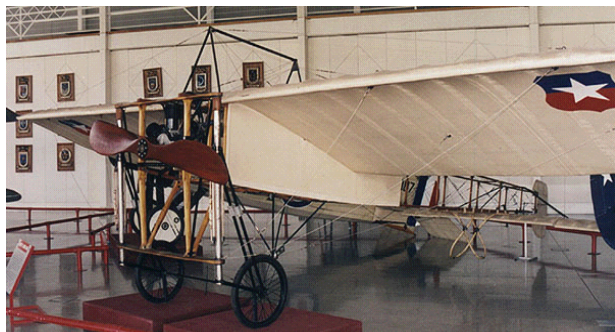
LA FUERZA AEREA DE CHILE

Los Primeros Pasos

Todo comenzó cuando en 1911 el gobierno inicio las gestiones para la formación de un servicio aéreo enviando a Francia a los tenientes de ejercito Manuel Avalos Prado y Eduardo Molina Lavín. Después de recibir su título de piloto en 1911 Manuel Avalos fue ascendido a capitán y se quedo en Francia hasta 1913, con la misión de adquirir los primeros aviones del ejercito chileno.

Durante 1912 compró:

2 Bleriot, 1 Deperdussin y 1 Voisin



Bleriot

Después de estas compras se pudo formar el día 11 de febrero de 1913 en Lo Espejo la **Escuela de Aeronáutica Militar**, 11 años después ya existían en el país cuatro aeródromos principales en uso: El Bosque, Los Cóndores, Chamiza y Manquehue.

Gracias a la compra de Junkers a Alemania y de Vickers a Estados Unidos, Chile logro formar una escuadrilla de bombardeo para el ejercito en 1928 y una es cuadrilla de anfibios para la armada en 1929. Finalmente fue en 1930 que el coronel Arturo Merino Benitez logro llevar a cabo su iniciativa de unificar a todos los servios de aviación del ejercito y de la armada en una rama independiente llamada la Fuerza Aérea Nacional, que posteriormente fue rebautizada como Fuerza Aérea de Chile (FACH).

Historia de la FACH

A partir del 21 de Marzo de 1930 comenzó a funcionar la Fuerza Aérea Nacional y su primera organización era la siguiente:

- Grupo Mixto de Aviación N° 1, basado en Iquique, operaba aviones Curtiss Hawks y Falcon.
- Grupo de Cooperación Aeronaval N° 2, en Quintero (la antigua base aérea de la Armada), operaba hidroaviones Fairey IIIb y Dornier Wal.
- Grupo Mixto de Aviación N° 3, basado en Manquehue, operaba Vickers Vixen, Wibaults y Curtiss Falcon.
- Escuadrilla de Bombardeo Independiente, con base en Chillan, usaba bombarderos Junkers y Dornier.
- Escuadrilla de Anfibios, basada en Chamiza (Puerto Montt), operaba Vickers Vedettes y Gipsy Moths.
- Escuela de Aeronáutica Militar, basada en El Bosque.

Gabinete de Fotogrametría Aérea, operando un Vixen especialmente modificado

La Década del `30

La influencia alemana en Chile creció durante los años treinta, principalmente debido al trabajo pionero realizado por alemania en el desarrollo del transporte aéreo en Sudamérica, pero también debido a que varios ingenieros y pilotos alemanes emigraron a Chile debido a diferencia políticas con el gobierno de Weimar. Fue lógico que se pusieran ordenes por aviones alemanes después de 1933, incluyendo ocho bombarderos Junkers

y un transporte Ju 86Z-1, quince aviones de entrenamiento Focke-Wulf 44, seis Arado Ar95. En esta misma época en Italia se adquirieron una pequeña cantidad de entrenadores Nardi FN.305 y aviones de ataque Breda Ba 65.

Junkers

Los cambios políticos que ocurrieron en el mundo poco después hicieron a Chile alinearse en el bando de Estados Unidos, recibiendo entonces un anfibio Loening, dos Sikorsky S.43 y un S.38. En Agosto de 1940 se puso una orden por doce bombarderos de ataque.

En 1939 la Fuerza Aérea de Chile tenía su Cuartel general en Santiago.

La Década del `40

Los Grupos 4, 5 y 6 eran las antiguas Escuadrilla de Bombardeo y Anfibios respectivamente. La expansión de Estados Unidos en Sudamérica, que había crecido desde Diciembre de 1941. Una misión aérea norteamericana llegó a Chile y reorganizó la FACH según las normas de la USAF, aprobando luego la entrega de aviones de Préstamo-Arriendo, 231 aviones en total, incluyendo aviones como el Catalina, el Republic P-47D y el Vultee BT-13.

Los seis Grupos de la FACH fueron asignados a cuatro Brigadas. Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial la FACH tenía prácticamente solo aviones americanos y los Grupos estaban constituidos de la siguiente forma:

- Grupo de Aviación N° 1: North American AT-6
- Grupo de Aviación N° 2: AT-6, Fairchild PT-19, Vought Kingfisher, Consolidated Catalina, y dos Arado 95.
- Grupo de Aviación N° 3: De Havilland Gipsy Moth, AT-6 y Vultee BT-13.
- Grupo de Aviación N° 4: Junkers Ju 86K, AT-6 y Douglas A-24B.
- Grupo de Aviación N° 5: AT-6, BT-13, PT-19 y un par de Avro 626.
- Grupo de Aviación N° 6: AT-6, Sikorsky S.43, A-24B

La Década del `50

El 6 de Febrero de 1948 los P-47D formaron el Grupo de Caza N° 1, luego redominado Grupo N° 5 y finalmente N°11. Los B-25 formaron el grupo N°8. En 1952 se compraron ocho transportes ligeros, los que fueron asignados al Grupo de Transporte N° 10.

Un evento importante para la FACH ocurrió en 1953, cuando se seleccionó al AT-6 como entrenador básico estándar. Se adquirieron 36 ejemplares, seguidos algunos años después por otros 30. Para entrenamiento multimotor se compraron 6 Beechcraft D18S en 1955, en 1956 se dió apoyo a la industria aeronáutica chilena, con una orden por 50 aviones Chincol, diseñados y contruidos por la empresa FanAero. Lamentablemente, problemas técnicos impidieron el éxito de este programa y la orden fue mas tarde cancelada.

A partir de 1954 se procedió a reemplazar los obsoletos B-25 con el B-26, los que entraron en servicio con el Grupo N° 8 en Cerro Moreno, Antofagasta. Se recibieron en total 38 B-26, los que sufrieron una alta tasa de accidentes.

La Década del `60

La decisión más importante de este período fue la elección del Hawker Hunter, una aeronave eficiente y confiable, como caza estándar de la FACH, los Hunter operaron desde 1964 con el Grupo N° 7 en Los

Cerrillos, luego fueron transferidos al Grupo N° 8 en Cerro Moreno . En Abril de 1982 se recibieron Hunter adicionales ex-RAF.

Los F-80 y T-33 formaron el otro grupo en Febrero de 1967, el cual fue desbandado en 1974 y luego reactivado en 1977. Otros cambios incluyen la formación de una unidad de Salvamento y Rescate en Agosto de 1971, además de que el Grupo N° 2 cambió de misión con la llegada de nuevos aviones, dedicándose a la lucha anti-submarina.

La Década del '70 y el golpe militar

Durante el gobierno izquierdista de Salvador Allende, a Chile se le ofreció la oportunidad de comprar aviones Mig-21 en términos sumamente favorables, para reemplazar a los Hawker Hunters, sin embargo el alto mando de la FACH prefirió el F-5 norteamericano cuya venta fue increíblemente aprobada por el gobierno Norteamericano. En Septiembre de 1973, cuando ocurrió el Golpe militar que derribó a Allende, el F-5 aun no había sido entregado, por lo que correspondió a aviones Hawker Hunter realizar el bombardeo del Palacio de la Moneda, usando rockets, y el de la mansión presidencial de Tomás Moro.

En Junio de 1976 se entregaron los primeros F-5E, los que reemplazaron a los Hawker Hunter del Grupo N° 7. La venta de repuestos por parte de los norteamericanos quedó sujeta a los vaivenes políticos y a las campañas por los derechos humanos, por lo que la operabilidad de este avión fue bastante baja, llegando incluso a contemplarse la venta de todos ellos a Brasil.

A mediados de 1979 el gobierno francés aprobó una orden por 16 caza bombarderos Mirage 50. Fueron entregados al Grupo N° 4, basado en Las Rocas de Santo Domingo.

A fines de la década del '70 y comienzos de los años 80 se vivió una etapa de gran tensión con Argentina debido al conflicto por el Canal del Beagle, estando Chile bajo una considerable desventaja material debido al embargo decretado por Estados Unidos para los repuestos del F-5. Por ello, no debe sorprender el apoyo que Chile prestó a Gran Bretaña durante la Guerra de las Malvinas. Afortunadamente, la derrota argentina en Malvinas facilitó la firma del Tratado del Canal Beagle en 1984, el cual resolvió la mayoría de las dificultades entre Chile y Argentina.

La Década del '80

Como resultado de los embargos de armas, Chile fue obligado a desarrollar su industria de defensa. En 1981, se comenzó el diseño de una variante del avion ligero Piper Dakota, dando lugar en 1984 a la creación del T-35 Pillan, un entrenador básico para reemplazar al Beechcraft T-34 Mentor. Posteriormente se fabricó bajo licencia el entrenador jet CASA C.101.

En 1985, con la asistencia de la empresa israelita IAI, se inició la modernización de los Mirage 50 a una configuración similar a la del Kfir, denominada Pantera. Ya en los años 90 se realizó un esfuerzo similar con los F-5, los cuales ahora son conocidos como Tigre III.

La Epoca Actual

Actualmente, la FACH es una de las cuatro mayores armas aéreas de Sud América, junto a Argentina, Brasil y Perú, y está integrada por alrededor de 13.000 hombres y mujeres que operan alrededor de 320 aviones y helicópteros. La FACH ha contribuido a las operaciones de pacificación de las Naciones Unidas en Oriente medio, donde aún mantiene un destacamento de 5 helicópteros y 50 personas.

Recientemente se compró una partida de Mirage 5 modernizados a la Fuerza Aérea de Bélgica, los cuales han sido bautizado Elkan, para reemplazar a los amados Hawker Hunter que fueron retirados del servicio en 1995.

La mejoría en la situación económica de Chile ha hecho posible que ahora la FACH esté estudiando la compra de aviones nuevos para reemplazar los F-5 y Mirage 5/50 por el Mirage 2000 o el Gripen