

EFEMÉRIDES DE ENERO 2026

07.enero.1937. Inauguración del Servicio Aéreo de pasajeros Puerto Montt - Punta Arenas.

El 7 de enero de 1937, se inaugurara el servicio aéreo de pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas, que fue llamado Línea Experimental, en la que se emplearían los nuevos aviones anfibios Sikorsky S-43. Materializar esta iniciativa a principios de 1930 fue una tarea titánica, realizada con esfuerzo y valor, que tuvo que enfrentar grandes dificultades y la pérdida de camaradas, para finalmente verse coronada con el éxito, en una época en la que no se contaba con la información meteorológica, cartas aeronáuticas y sistemas de comunicaciones como las que existen hoy en día para emprender el vuelo en esas latitudes. El Comodoro Arturo Merino Benítez, prócer de la Aeronáutica Nacional, se empeñó en unir por “los caminos del aire” por todo el territorio nacional, asumiendo, la difícil misión de conectar la zona más austral de Chile, desde Puerto Montt al sur.

Sus sueños fueron alcanzados en enero de 1930, inaugurándose oficialmente la Línea Aérea Experimental Puerto Montt-Puerto Aysén, en lo que sería un primer paso para la conexión de las zonas más apartadas de nuestro país.



Avión anfibia Sikorsky S-43 “Magallanes”.

La operación “Manu-Tama I”. 12 de enero de 1998.

Siguiendo en la senda de conectar el país y como una forma de demostrar las nuevas capacidades adquiridas por la aviación de combate, la FACH planificó durante un año, una operación de largo aliento con reabastecimiento en vuelo. Un día 12 de enero de 1998, cuatro aviones F-5E/F volaron hacia la Isla de Pascua. Esta Operación se denominaría “Manu-Tama I” (Pájaro de Guerra). Aparte de los 4 aviones de combate, el apoyo a la operación estuvo compuesta por un avión KC-707 “Águila”, un Gulfstream III y un C-130 “Hércules”. La operación requería de un intenso

entrenamiento de las tripulaciones de los aviones cazas y el tanquero, las cuales trabajaron coordinadamente para dar vida a la operación. Vuelos de día y de noche, fueron acrecentado el nivel de eficiencia óptimo para el cumplimiento de la misión. Cada material de vuelo tenía una misión específica, el Gulfstream III enviar los informes meteorológicos de la ruta y el C-130 “Hércules” con la misión de rescate, llevaba a bordo una agrupación de PARASAR, que realizaría el rescate de ser necesario ante una eventual emergencia. La nueva capacidad adquirida por las unidades participantes, se puso a prueba el 12 de enero a las 14:00 hrs. hora en que los aviones F5E/F despegaron desde la Base Aérea Cerro Moreno. Los aviones de combate recorrieron 3.800 kms. en 5 horas y 32 minutos hasta Isla de Pascua, completando 4 reabastecimientos de 5 minutos para cada avión. Siendo las 17:32 (hora de Rapanui), se culminó la primera parte de la operación, con el aterrizaje de los F-5E/F. Días más tarde, el 14 de enero, se realizaría el viaje de regreso y la culminación de la Operación “Manu-Tama I”. Con esta operación, el Estado de Chile y particularmente la Fuerza Aérea demostraron tener la capacidad de proyectar fuerzas hacia esas lejanas posesiones en caso de ser requerido. Debe tenerse en cuenta que en determinados periodos de la historia, otros Estados tuvieron aspiraciones sobre ese territorio insular, por lo que esta acción tiene un trasfondo estratégico relevante.



EFEMÉRIDES DE ENERO 2026

11.enero.1914. Primer mártir de la aviación militar. Teniente Francisco Mery Aguirre.

El Capitán Avalos, dispuso que el oficial de servicio, el Teniente Francisco Mery Aguirre, practicara un vuelo en el avión Bleriot 50 HP llamado "Manuel Rodríguez", el Teniente Mery voló alrededor de 45 minutos, alcanzando hasta los 1.000 mts. de altura. Cuando se disponía aterrizar y descendía en viraje escarpado por la izquierda, el avión cambio bruscamente de dirección hacia la derecha, en reverso, cayendo desde unos 80 mts. en esa posición dentro del aeródromo, sin que el Teniente Mery pudiera estabilizarlo, muriendo instantáneamente.



El vuelo del "Manu - Tara". 19 y 20 de enero de 1951.

El 19 de enero de 1951, a las 19:20 horas, despegó desde el aeródromo La Florida de la ciudad de La Serena, el "Manu-Tara" con rumbo a Isla de Pascua. El vuelo tuvo una duración de 19 horas y 22 minutos, recorriendo 2.047 millas náuticas (3.750 Km). Siendo las 14:14 horas del 20 de enero de 1951, el "Manu-tara" tocó suelo Rapanui en una pista especialmente adaptada para el avión, todo un acontecimiento en la Isla y en el continente. En esos años la conectividad era solo por mar y muy precaria; una vez al año un buque de abastecimiento de la Armada llegaba a Rapanui con productos del continente. Este acontecimiento se transformó en el primer vuelo transoceánico entre Chile continental y la Isla de Pascua; en definitiva, el vuelo del "Manu-Tara" fue una clara señal de unión e integración de unos de los lugares más apartados de

nuestro territorio. Para la política exterior de Chile, esto significó la ratificación de la posesión chilena en esa parte de la polinesia, que junto con expandir nuestros espacios marítimos soberanos y Zona Económica Exclusiva, configura gran parte de nuestra proyección nacional hacia Asia y a la fecha hace que la Organización de Aviación Civil Internacional asigne a nuestro país una de las zonas de control y de Búsqueda y Rescate más grandes del mundo, con el reconocimiento mundial consecuente hacia nuestra jurisdicción.



Este vuelo demostraba, además, que la ruta sobre el Pacífico Sur era una realidad y que los vuelos comerciales se harían rutinarios en un corto plazo, como efectivamente acontece en nuestros tiempos.

Operación Halcón Polar. 28 de enero de 1999.

El 28 de enero de 1999, hace 26 años, el nuevo Sikorsky Black Hawk adquirido por la FACH, alcanzaba por primera vez en la historia el Polo Sur, por un helicóptero. La Operación se denominó "Halcón Polar", compuesta por la reciente adquisición, además de dos aviones Twin Otter DHC-6 serie 300 en configuración antártica y un C-130 "Hércules" de apoyo. Ya en la profundidad del territorio antártico, se utilizaron la Base Antártica Teniente Carvajal, los campamentos Fossil Bluff, Patriot Hills y Thiel Mountain para el apoyo tanto del helicóptero Sikorsky Black Hawk como de los aviones Twin Otter DHC-6 serie 300. Después de una detallada planificación, la operación se inició el 16 de enero de 1999. Las condiciones meteorológicas debían ser muy favorables para realizar el cruce desde la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas a la Base Antártica Eduardo Frei Montalva en la Isla Rey Jorge, sobrevolando el Mar de Drake. Este vuelo tuvo una duración de 6 horas.

EFEMÉRIDES DE ENERO 2026

El avión Boeing E-3 “Sentry”.

Una de las principales novedades del año 2022 para la Fuerza Aérea de Chile fue la incorporación del avión E-3D AEW1 “Sentry”, avión que perteneció a la Real Fuerza Aérea Británica. El avión E-3D AEW1 “Sentry” se incorporó a la Royal Air Force en marzo de 1991, como parte de su Escuadrilla de aeronaves de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento. A partir de ese año, los aviones E-3D AEW1 “Sentry” han participado en operaciones del Reino Unido, como en Irak, Afganistán, Libia, Oriente Medio y el Caribe, aparte de participar en misiones de la OTAN. Al avión E-3D AEW1 “Sentry” igualmente se le conoce como Sistema de Control y Alerta Aerotransportado o AWACS.

El Reino Unido en el 2021 ofreció a Chile la venta de varios aviones de su dotación de AWACS, a lo cual nuestro país, aprovechó esta oportunidad de adquisición. El avión E-3D AEW1 “Sentry” es un sistema de alerta temprana y control aerotransportado de gran autonomía, basado en el fuselaje del avión comercial Boeing 707. Su modificación más evidente es la incorporación de una antena de radar giratoria en forma de cúpula, que tiene 9,1 metros de diámetro, 1,8 metros de grosor y 1.540 kg, que se eleva a 3,33 metros por encima del fuselaje mediante dos puntales. Está cúpula esta inclinada hacia abajo 6° en la parte delantera para reducir su resistencia al aire durante los despegues y mientras vuela a velocidad de crucero.



Avión E-3D AEW1 “Sentry”.

La Fuerza Aérea de Chile compró dos aviones E-3D, designados en la RAF como “Sentry”. Estos aviones cuentan con motores CFM56, mucho más eficientes que los Pratt and Whitney TF33-PW-100A originales,

lo que les permite lograr autonomías superiores a las 12 horas de vuelo. También, cuentan con una capacidad de reabastecimiento de combustible en vuelo, aumentando aún más el alcance del avión E-3D o su tiempo de permanencia sobre la zona de operaciones.

En Chile, los “Sentry” reemplazó al EB-707 “Cóndor”, el avión de Alerta Temprana, Mando y Control Aerotransportado (AEW&C) desarrollado por Israel Aircraft Industries.

En cuanto al equipamiento electrónico y equipo asociado instalado en los E-3D AEW1 “Sentry”, tienen varios años por delante de vida operativa y una logística compartida con los AWACS de EE.UU., de Francia, de la OTAN, de Arabia Saudita y en Japón, montados sobre B-767.



Avión E-3D AEW1 “Sentry”.

Estos aviones tienen suficientes horas de célula, lo que permitirá, tener varios años de uso y costos anuales más bajos que los del avión Cóndor, una oportunidad única, teniendo en cuenta la escasa disponibilidad de estas aeronaves en el mercado. Las amenazas de la Defensa y las actuales capacidades alcanzadas por la Fuerza Aérea de Chile son sólo algunos aspectos que permiten entender la importancia de contar con estas aeronaves. Chile tendrá por primera vez una dotación de aviones E-3D del mismo modelo. Lo anterior, permitirá una mayor capacidad de despliegue y mayor cobertura en el espacio aéreo nacional. La capacidad de alerta temprana se convierte en una herramienta adecuada para una rápida respuesta ante cualquier tipo de amenaza.

VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, Revista FACH, Historia FACH, MNAE, además de notas del autor. BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 24-2022 Santiago, 29 de julio de 2022