

EFEMÉRIDES DE MARZO 2025

En el mes de marzo, se cumplen 95 años desde la promulgación del D.S.N° 1.167 del 21 de marzo de 1930, gracias a la visión de unos soñadores que se atrevieron a mirar el futuro. Por tal motivo, conmemoramos el “Mes del Aire y el espacio”.

En esta edición mostraremos el avión AT-6 “Texan North American”.

07 de marzo de 1913. Primer vuelo militar en Chile.

El 12 de marzo de 1913, se efectuó el primer vuelo militar oficial llevado a cabo en nuestro país. Ese día y una vez terminado el armado del aeroplano Bleriot XI de 50 HP., bautizado como “Manuel Rodríguez”, se dispuso la realización de un acto oficial en el naciente Aeródromo de Lo Espejo, oportunidad en la cual el Capitán Manuel Ávalos Prado realizó el Primer vuelo militar oficial.



Días antes, el 07 de marzo, el Capitán Ávalos había realizado un vuelo de ensayo, pero en privado, esta vez a bordo de un monoplano Bleriot Escuela con motor Anzani de 35 HP. bautizado como “Chile”, quedando como el primer vuelo militar en Chile.

09 de marzo de 1914. Primer piloto desaparecido en Chile.

El 9 de marzo de 1914, el teniente 2° Alejandro Bello Silva despegó en un biplano Sánchez Besa bautizado “Manuel Rodríguez”, para efectuar un raid reglamentario de navegación aérea, con la finalidad de acceder a su título de piloto militar.

La prueba consistía en realizar el circuito Lo Espejo-Culitrín-Cartagena-Lo Espejo, en la zona central de Chile, vuelo considerado de dificultad menor.

Las condiciones meteorológicas del día elegido, eran desfavorables, el teniente Bello desistió de su vuelo y regreso al aeródromo de Lo Espejo, dañando su avión en el aterrizaje.

En un segundo intento y con condiciones meteorológicas más favorable, el Teniente Bello despegó en su avión Sánchez Besa con rumbo a Culitrín, lugar en el cual almorzó y esperó que bajara la intensidad del viento. Ya llegada la tarde, continuo con su planificación, esta vez rumbo a la zona de Cartagena, encontrándose en la ruta en medio de una persistente bruma, perdiéndose todo rastro de él.



Al día siguiente, se ordenó con urgencia su búsqueda por aire y también por mar con ayuda de la Armada. Con fecha 29 de marzo, se da termino a la búsqueda y es dado por desaparecido, se llevó a efecto en su honor una ceremonia fúnebre en el patio de la Escuela Militar.

21 de marzo de 1930. Unificación de los servicios aéreos del Ejército y Marina.

Mediante el D.S. N° 1.167, del 21 de marzo de 1930, se unifican los servicios aéreos del Ejército y Marina. La unificación de estos servicios aéreos, fue clave para conectar e integrar la totalidad de nuestro territorio nacional.

Este año, la Fuerza Aérea de Chile, conmemora 94 años de su creación como rama de la defensa nacional, Institución que aporta con sus medios humanos y materiales a la defensa y el desarrollo del país.

Fue el Presidente Carlos Ibáñez del Campo, el impulsor del proyecto del Comandante Merino Benítez, que mediante D.S. unifica los Servicios de Aviación del Ejército y la Armada de Chile y crea la Subsecretaría de Aviación, para luego en 1937 dar paso a su actual nombre “Fuerza Aérea de Chile”.

La visión del Comodoro Arturo Merino Benítez lo consagra como el prócer de la aeronáutica nacional, principal impulsor de la aviación chilena y fundador de la Institución y del sistema aeronáutico nacional.

EFEMÉRIDES DE MARZO 2025

Gracias a su visión de futuro se empeñó en unir a Chile por los “caminos del aire”, tarea indispensable para el desarrollo y el destino del país.



El proyecto del Comandante Merino tendría que vencer muchas trabas, de índole militar, jurídico y administrativo. Las primeras podía resolverlas Merino, con el apoyo del Presidente Ibáñez y el Ministro de Guerra. Los aspectos administrativos fueron encargados por el Presidente Ibáñez a su Ministro del Interior, don David Hermosilla, abogado especialista en Derecho Administrativo, el que se convertiría en la pieza fundamental en los aspectos jurídicos que rodearon la creación de la Subsecretaría de Aviación. Los sueños y sacrificios de los pioneros de la aviación militar, fueron la base de una historia, que se empezó a escribir con los hitos gloriosos como el primer vuelo militar del Capitán Manuel Ávalos, el 7 de marzo de ese 1913; el cruce de Los Andes del Teniente Dagoberto Godoy en 1918, y el raid a Brasil del Capitán Diego Aracena en 1922, entre otras hazañas.

La creación de la Fuerza Aérea de Chile, no se trató solamente de una nueva arma para la defensa, sino de una Institución pensada, desde su génesis, para el doble propósito de defender la soberanía nacional y de contribuir al desarrollo nacional a través de la conectividad e integración del país.

Con el tiempo, se logró llegar a Rapa Nui, isla a la que anualmente se acude con equipos de salud para apoyar

al hospital de Hanga Roa y también, con el traslado de estudiantes y evacuaciones aeromédicas. Además, nos introducimos en la profundidad del territorio antártico chileno, explorando y manteniendo soberanía en este territorio. Hoy, la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei, es el punto de entrada al continente blanco.

En estos 93 años de existencia, hemos realizado innumerables operaciones en apoyo a la comunidad, tales como: puentes aéreos, permitiendo mantener las líneas de comunicaciones, la entrega de ayuda a miles de chilenos frente a los grandes cataclismos, apoyo a la actual pandemia del COVID 19, apoyos a los incendios, traslados de brigadistas, y muchas otras que llevan auxilio a quienes más lo requieren.

En cada una de estas tareas, los integrantes de la Institución han demostrado su vocación de servicio y permanente entrega para cumplir la misión encomendada. De esta manera, la Fuerza Aérea se enfrenta día a día a los desafíos que le impone el presente y el futuro, sus mujeres y hombres lo hacen demostrando un gran espíritu de servicio público y con un gran amor a la Patria.

28 de marzo de 1930. Creación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La DGAC fue creada el 28 de marzo de 1930, por el Comodoro Arturo Merino Benítez, cimentando así el actual Sistema Aeronáutico Nacional.

Mediante los DSN° 1312-1313, se creó la Dirección de Aeronáutica, como una Unidad dependiente de la naciente Subsecretaría de Aviación y se le asignaron funciones ligadas a la regulación de las actividades de la aeronáutica civil.

En la etapa de su desarrollo y crecimiento, la Institución se integró al concierto aeronáutico internacional, firmando el año 1944, el documento que dio vida a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pasando a formar parte de esta importante entidad que norma los destinos de la aviación civil a nivel mundial.

Así, surge esta Institución con la misión de normar y fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado por Chile y además las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero.

EFEMÉRIDES DE MARZO 2025

El avión AT-6 “Texan North American”.

El AT-6, designado T-6 por la USAF a partir de 1948 y SNJ en los ejemplares adquiridos por la US Navy. Es un avión de entrenamiento de segundo nivel, (tercer nivel en las FF.AA norteamericanas) conocido como “Texan” en USA y países bajo su influencia, o “Harvard” en las Fuerzas Aéreas del Imperio Británico. Se fabricaron alrededor de 16.000 ejemplares entre 1938 y 1945 y fue empleado por todos los países aliados durante la 2ª Guerra Mundial. En la post guerra continuó en servicio en numerosos países en Europa, Latinoamérica y Asia como entrenador y en la función de avión de ataque en numerosos conflictos, revoluciones y lucha antiguerrillas.

En la Fuerza Aérea de Chile estuvo en servicio desde 1941 a 1976. Incluso la Luftwaffe durante el conflicto mundial, lo empleo en su función básica, al haber capturado una cantidad importante de unidades al caer Francia en 1940.



Avión North American T-6 N° 285, preservado en el Museo Aeronáutico.

En nuestro país aparte de su tarea primaria como entrenador avanzado, fue empleado como avión de enlace y avión de observación y ataque durante la década del cuarenta al no haber aviones de combate disponibles hasta 1944.

La llegada de una partida de doce monomotores de instrucción avanzada del tipo N.A. 44, significó un gran avance tecnológico respecto de las aeronaves en servicio, dejando como excepción los versátiles bombarderos Junkers JU-86 y los eficientes aviones de asalto Breda Ba-65, que si bien eran considerados

modernos, sus operaciones estaban restringidas notoriamente por falta de repuestos.



Estos nuevos aviones N.A.44 fueron desplegados en diversas unidades operativas del país, tales como; Grupo N° 4, Escuela de Aviación, Grupo N° 6, Grupo de Transporte N° 1 (luego Grupo N° 10 de transporte), Escuadrilla del Comando en Jefe (y sus otras designaciones), Grupo N° 5, Grupo N° 9 de caza (Magallanes) y la Escuela Táctica en Iquique, donde un único ejemplar de este tipo, pero con la matrícula 271 (ex 202) estuvo operativo durante algunos meses, hasta ser retirado del servicio a fines de 1957.

El T-6 era propulsado por un motor Pratt and Whitney R-1340-AN-1, (T-6D y G), motor radial de 600 hp. a 2.250 rpm al nivel del mar, de 9 cilindros dispuestos en estrella en una sola fila y con un peso de 408 kg. El motor está equipado con un carburador de flotador y para su puesta en marcha utiliza un motor de partida combinado de inercia y enganche directo.

En el año 1976, existían dos aviones AT-6 en vuelo en Ala N°4 y correspondían a los numerados N° 282 y 294. En tanto que los aviones N° 269 y 297, ambos fuera de vuelo. El Informe de la programación anual del Comando de Combate para 1976, para el caso de los AT-6, se programaron 10 horas de vuelo.

Posteriormente, el 16 de septiembre de 1976 se procede a la baja de los AT-6 N° 282 y 294. Terminando así, su servicio en la FACH.

Adaptación efectuada por VVC de antecedentes de fuentes abiertas, internet, historia FACH, MNAE DGAC, Danilo Villarroel.