



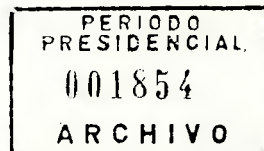
10-4-7

FEDERACION AEREA DE CHILE
DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)
MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AEROCUBES CIVILES (COSAC)

SANTIAGO, Febrero 18 de 1991.-

Nº 124 / 91 /

Su Excelencia
Presidente de la República
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR
Palacio de la Moneda
SANTIAGO



De nuestra consideración:

La Federación Aérea de Chile es el organismo que agrupa a la totalidad de los 71 clubes aéreos del país, desde Arica por el norte hasta Cerro Sombrero en la décimo segunda región.

En cumplimiento de su misión de difundir la actividad aérea civil no comercial, esta Federación organizó en 1990 el 1º **Encuentro Nacional de la Aviación Civil**, "ENACI '90". Este evento, que se llevó a cabo en el aeródromo de Los Cerrillos entre los días 12 y 15 de Abril del año pasado, superó con creces las expectativas de sus organizadores, contando con un extraordinario respaldo de público que concurrió en forma masiva al aeródromo, participando de un lucido espectáculo que incluyó todas las disciplinas aéreas y aprovechando la oportunidad de volar en los distintos aviones que estuvieron destinados al efecto.

Diez mil entradas cortadas y casi dos mil vuelos turísticos efectuados avalan la magnitud de esta fiesta aérea y popular, que contó además con una extraordinaria cobertura periodística en todos los medios de comunicación.

Como consecuencia de los resultados obtenidos por "ENACI '90" y con el beneplácito del Sr. comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Aubel, esta Federación ha acordado continuar realizando estos eventos en aquellos años en que no se efectúe la FIDAE (Feria Internacional del Aire y del Espacio), siempre en el aeródromo de Los Cerrillos.

Con el propósito de dar mayor brillo a este espectáculo popular y teniendo presente que ésta resulta ser una excelente oportunidad para demostrar al público asistente, tanto el material como las habilidades aéreas desarrolladas por las distintas ramas de nuestras Fuerzas Armadas, especialmente la Fuerza Aérea que tradicionalmente nos ha apoyado, hemos solicitado y obtenido **la participación en "ENACI '91" de las cuatro Instituciones, las que se harán presentes en Cerrillos con sus aeronaves, materializando de esta forma una importante colaboración a la aviación civil no comercial, que tanto necesita del apoyo de la comunidad a la cual sirve anónima y silenciosamente, especialmente en las zonas más apartadas y distantes de nuestro territorio.**



FEDERACION AEREA DE CHILE
DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)
MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AEROCLUBES CIVILES (COSAC)

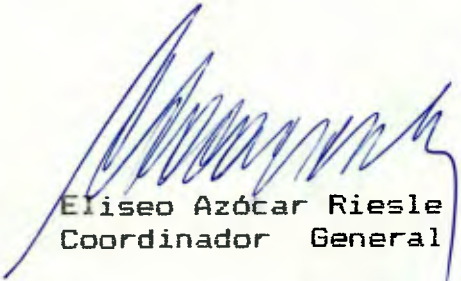
"ENACI '91" está destinada a consolidar la presencia de la aviación civil no comercial en la conciencia de los chilenos y a sentar las bases para la futura realización periódica de estos encuentros año por medio, pasando a ocupar un lugar destacado en el calendario anual de ferias y exposiciones masivas en el país.

En el contexto señalado, esta Federación Aérea de Chile ha considerado oportuno solicitar a S.E. el Presidente de la República, que conceda una audiencia a su Directorio Nacional con el propósito de informarle en detalle de los pormenores del Encuentro y hacerle entrega de una cordial invitación para que presida la Inauguración oficial de "ENACI '91", el día viernes 22 de marzo próximo, a las 17:00 horas.


En caso de que las altas funciones de gobierno permitan a S.E. acoger favorablemente nuestra invitación, mucho agradeceremos al Sr. Presidente de la República nos indique con qué persona deberemos coordinar su participación en la inauguración de "ENACI '91".

Sin otro particular y expresándole nuestros agradecimientos, saludamos muy atentamente a S.E.,

FEDERACION AEREA DE CHILE


Eliseo Azócar Riesle
Coordinador General




Enes Grisolia Corbatón
Presidente

EGC/EAR/mcv.
con copia : Subsecretario de Aviación
Ministerio de Defensa.

Nº 002484



Sobre

Paquete

Otro

Destinatario:

P.A.A.
C.B.E.
M.T.O.
R.C.A.
M.Z.C.

M.L.P.
EDC
F.W.M.
P.V.S.
J.R.A.

QUILMERA



FEDERACION AEREA DE CHILE
DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)
MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AERoclUBES CIVILES (COSAC)

SANTIAGO, Marzo 6 de 1991.-
Nº 158 / 91 /

Señor
Carlos Bascuñan Edwards.
Jefe de Gabinete Presidencial
Presidencia de La República.
Presente

De mi mayor consideración:

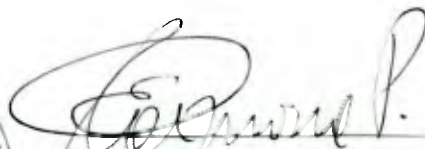
Me es grato saludarle y por medio de la presente, con el objeto de que Ud. pueda realizar una mejor ponderación, para contar con la presencia de su Excelencia don Patricio Aylwin Azócar, en el acto inaugural del evento aéreo más importante de la Aviación Civil, me permito adjuntarle información sobre el Encuentro Nacional de Aviación "ENACI '91", que se realizará en el Aeródromo de Los Cerrillos, entre los días 22, 23 y 24 de marzo de 1991.

En ella Ud. podrá encontrar antecedentes de la Federación Aérea de Chile, los objetivos de "ENACI '91", programa tentativo, copia de documentación de la Dirección de Aeronáutica Civil en el cual consta el apoyo brindado para este evento; copia de documentación del Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Chile en el cual nos comunica su participación y copia de documentación de la Dirección General de Carabineros de Chile en el cual nos confirman su participación.

Además me permito adjuntarle documentación referida a "ENACI 1990", una reseña histórica sobre la Federación Aérea de Chile y documentación enviada a la Presidencia de la República, con ocasión del Primer Encuentro de Aviación Civil, efectuado en abril de 1990 e información de prensa.

Sin otro particular y esperando contar con la presencia de Su Excelencia, se despide atentamente de Ud,




CARLOS CARMONA P.
Secretario Ejecutivo
ENACI '91



FEDERACION AEREA DE CHILE
DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)
MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AERoclUBES CIVILES (COSAC)

ANTECEDENTES DEL ENCUENTRO NACIONAL DE AVIACION CIVIL

" E N A C I 1991 ".

La Federación Aérea de Chile, organismo que agrupa a los 71 clubes Aéreos del país, realizará el Segundo Encuentro Nacional de Aviación Civil "ENACI 91", entre los días 22, 23 y 24 de Marzo de 1991, en el Aeródromo de los Cerrillos.

Este evento cuenta con el apoyo de la Dirección de Aeronáutica Civil, la Fuerza Aérea de Chile y las ramas Aéreas del Ejército, Armada y Carabineros de Chile.

Participan en él empresas relacionadas a las actividades aéreas de carácter civil.

Este encuentro aeronáutico, de carácter masivo, es el de mayor importancia que realiza la Aviación Civil en este género, no solamente por el espectáculo ofrecido, sino que es la mayor concentración aérea, ya que alrededor de 150 aviones de todo Chile estarán presente, representando a los Clubes Aéreos.

El objetivo fundamental es difundir la actividad aérea Civil, que permita crear una conciencia aérea, para lo cual se pone en estrecho contacto al Público visitante con el material aeronáutico.

Además, en este Encuentro las distintas ramas de las Fuerzas Armadas realizan sus mejores esfuerzos para mostrar los medios y actividades que despliegan en servicio a la Comunidad en aquellos momentos en que son requeridas.

Que atendido al éxito alcanzado en "ENACI 90", en el cual participaron más de diez mil espectadores y contó con todo el apoyo de los medio de comunicación, se ha decidido incorporar esta actividad, dentro de las grandes exposiciones nacionales que se desarrollan periódicamente. Por este motivo se ha llegado a un acuerdo con la Fuerza Aérea de Chile para realizarla en aquellos años en que no se presenta la Feria Internacional del aire y del Espacio "FIDAE".

Por los motivos antes señalados, creemos que es importante que un evento aeronáutico de esta naturaleza pueda crear una conciencia a nivel nacional de que esta actividad esta vinculada de variadas formas al quehacer nacional.



FEDERACION AEREA DE CHILE

DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)

MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AERoclUBES CIVILES (COSAC)

La actividad aérea está al servicio de la comunidad, tanto en aquellos momentos de catástrofes, como en los casos en que la autoridad necesita realizar inspecciones, traslados, prevenciones.

Encuentra también puntos de contacto con las actividades turísticas y recreativas.

Es del caso que nuestra actividad aérea civil ha sido bastante maltratada ya que los pocos logros alcanzados en materia legal fueron derogados o suprimidos, teniendo que subsistir por sus propios o escasos medios.

Pese a lo anteriormente señalado la actividad aérea no ha cesado y los Clubes Aéreos siguen haciendo soberanía en todos los rincones de Chile y manteniendo con gran esfuerzo las pistas, que en más de alguna oportunidad han sido o serán útiles a la comunidad.

Es nuestro deseo que esta actividad, una más de nuestro país, que constituye nuestra reserva aérea y patrimonio de soberanía, sea plenamente difundida, ya que en los momentos que vive nuestro país, es una alternativa para unir a los chilenos de distintos pensamientos y actividades, lo que en definitiva pretendemos en este encuentro. Pues la Aviación Civil, unirá por medio de las alas, durante tres días, a civiles, uniformados, empresarios, estudiantes y a todo al que quiera acercarse.

Por eso es necesario contar con aquellos medios, grupos y organizaciones que permitan cumplir esta finalidad ya que la participación es el primer objetivo que debemos cumplir.

CARLOS CARMONA



FEDERACION AEREA DE CHILE
DESDE 1921 MIEMBRO FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL (F.A.I.)
MIEMBRO CONFEDERACION SUDAMERICANA DE AERoclUBES CIVILES (COSAC)

2do. ENCUENTRO NACIONAL DE AVIACION CIVIL
E N A C I 91.

PROGRAMA TENTATIVO.

.- VIERNES 22 de Marzo de 1991.-

Recepción de autoridades.
Izamiento del Pabellón Patrio.
Interpretación Himno de Federación Aérea de Chile.
Discursos de Inauguración.
Visita recinto exposición.

.- SABADO 23 de Marzo de 1991.-

.-Apertura Público 10.00 hrs.
Exhibición aérea aviones Pillán.
Exhibición de planeadores.
Exhibición de Acrobacia Club Aéreo de Santiago.
Presentación avión Mancú.
Paracaidismo Boinas Azules.
Exhibición de Aeromodelos.
Evacuación aeromédica y autodescenso en Helicóptero
BO-105 de Carabineros.
Paracaidismo GOFÉ.
Vuelos Populares.
Presentación aviones ultralivianos.
Acrobacia de Escuadrilla "Halcones".
Exhibición aviones Antiguos.

.- DOMINGO 24 de Marzo de 1991.-

.-Apertura Público 10,00 hrs.
Exhibición Aérea Aviones Ultralivianos.
Presentación aeromodelos.
Exhibiciones Planeadores
Paracaidismo Boinas Azules.
Presentación Aviones Pillán.
Presentación Avión Mancu.
Presentación Escuadrilla "Halcones".
Exhibición de evacuación aeromédica y autodescenso en
Helicóptero de Carabineros de Chile.
Vuelos Populares
Paracaidistas del Gope.
Presentación acrobacia Club Aéreo de Santiago.

CIERRE.

SE CONTARA CON VUELOS POPULARES DURANTE MAÑANA Y TARDE CON
PAUSA A LA HORA DE ALMUERZO.
PERMANENTEMENTE ESTARA ABIERTA LA EXHIBICION ESTATICA DE MA-
MATERIAL AEREO, HELICOPTEROS, AVIONES ANTIGUOS, PLANEADORES
ULTRALIVIANOS, AVIONES FUMIGADORES.
EL HORARIO DE LAS PRESENTACIONES SERAN DE 9:00 A 19:00 HRS. EN
DOS BLOQUES MAÑANA Y TARDE.

MAT.: Realización ENACI 91.

REF.: Carta Nº 003/91 de 11 ENE 91
de FEDACH.

SANTIAGO,

DE DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS
A FEDERACION AEREA DE CHILE

- I.- Me es grato acusar recibo del documento de la referencia, que dice relación con la realización de ENACI 91 y en el cual esa Federación expone alguna de sus necesidades.
- II.- Al respecto, se agradecerá a Uds. hacernos llegar el afiche oficial de ENACI 91, a objeto cotizar su impresión y requerir de la superioridad los fondos correspondientes.
- III.- Con relación al aporte para adquisición de combustible, se han hecho llegar los antecedentes a la Sub Dirección de Recursos Económicos, de manera de conocer cual será la cantidad definitiva que la D.G.A.C. estará en condiciones de entregar.
- IV.- Con el fin de determinar las áreas de exposición estática de aeronaves, estacionamiento de aviones en tránsito y horarios de vuelos populares y del show aéreo, se solicita a Uds. remitirnos a la brevedad el programa tentativo a desarrollar, con indicación de sus participantes.
- V.- Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente a Uds. que deben tomar contacto con la Dirección de Servicios de Navegación Aérea, Escuela Técnica Aeronáutica y Dirección Meteorológica de Chile, para los efectos de Coordinación del uso del terminal y plataforma del Aeródromo Los Cerrillos y colocación de stands por parte de la D.G.A.C. y otros Organismos.

SALUDA A UDS.,



Jorge Villa Gallardo
JORGE VILLA GALLARDO
DIRECTOR DE OPERACIONES AERONAUTICAS

DISTRIBUCION:

- 1.- FEDERACION AEREA DE CHILE
- 2.- D.G.A.C. , D.S.N.A.
- 3.- D.G.A.C. , E.T.A.
- 4.- D.G.A.C. , D.M.CH.
- 5.- D.G.A.C. , D.O.A N.de Vuelo
- 6.- D.G.A.C. , Secretaria D.O.A
- 7.- D.G.A.C. , Registratura D.O.A

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS
DIRECCION

D.O.A OF. "O" Nº 10/01 0226-a 1

MAT.: Realización ENACI 91.

REF.: S/Ref.

SANTIAGO, 14 ENE 1991

DE DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS

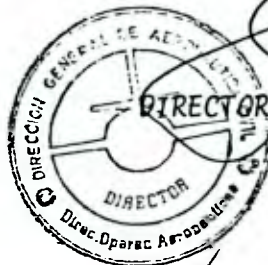
PARA DIRECCION DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

I.- Adjunto me es grato remitir a US. fotocopia de Carta Nº 003/91 de 11 ENE 91 y Carta Nº 002/91 de 07 ENE 91, ambas de la Federación Aérea de Chile, documentos que dicen relación con la realización de ENACI 91 los días 23 y 24 de Marzo próximo.

II.- Al respecto, el Sr. Director General ha manifestado sus deseos se brinde el máximo apoyo posible a FEDACH para la materialización de dicho evento. Entidad que tomará contacto con esa Dirección de Servicios de Navegación Aérea para los efectos de utilización del Aeródromo Los Cerrillos.

Lo que informo a US. para los fines a que haya lugar.

SALUDA A US.,



JORGE VILLA GALLARDO
DIRECTOR DE OPERACIONES AERONAUTICAS

DISTRIBUCION:

- 1.- D.S.N.A
- 2.- FEDERACION AEREA DE CHILE
- 3.- D.O.A Secretaria
- 4.- D.O.A Registratura
- 5.- D.O.A Depto. N. de Vuelo

lrm.-

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS
DIRECCION

D.O.A OF. "O" Nº 10/01 0226-1/1

MAT.: Realización ENACI 91.

REF.: S/Ref.

SANTIAGO, 11 ENE 1991

DE DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS

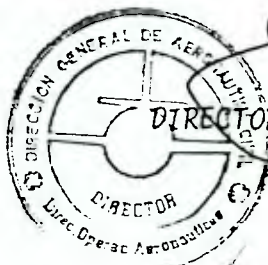
A ESCUELA TECNICA AERONAUTICA

I.- Adjunto me es grato remitir a US. fotocopia de Carta Nº 003/91 de 11 ENE 991 y Carta Nº 002/91 de 07 ENE 991, ambas de la Federación Aérea de Chile, documentos que dicen relación con la realización de ENACI 91 los días 23 y 24 de Marzo próximo.

II.- Al respecto, el Sr. Director General ha manifestado sus deseos se brinde el máximo apoyo posible a FEDACH para la materialización de dicho evento. Entidad que tomará contacto con esa Escuela para los efectos de colocación de un stand, que de a conocer la labor docente que ese establecimiento realiza.

Lo que informo a US. para los fines a que haya lugar.

SALUDA A US.,



Jorge Villa Gallardo
JORGE VILLA GALLARDO
DIRECTOR DE OPERACIONES AERONAUTICAS

DISTRIBUCION:

- 1.- ESCUELA TECNICA AERONAUTICA
 - 2.- FEDERACION AEREA DE CHILE
 - 3.- D.O.A Secretaria
 - 4.- D.O.A Depto. N.de Vuelo
 - 5.- D.O.A Jefatura.
- lrm.-

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS
DIRECCION

D.O.A OF. "O" Nº 10/01 0226-d 1

MAT.: Realización ENACI 91.

REF.: S/Ref.

SANTIAGO, 11 ENE 1991

DE DIRECCION DE OPERACIONES AERONAUTICAS

A DIRECCION METEOROLOGICA DE CHILE

- I.- Adjunto me es grato remitir a US. fotocopia de Carta Nº 003/91 de 11 ENE 991 y Carta Nº 002/91 de 07 ENE 991, ambas de la Federación Aérea de Chile, documentos que dicen relación con la realización de ENACI 91 los días 23 y 24 de Marzo próximo.
- II.- Al respecto, el Sr. Director General ha manifestado sus deseos se brinde el máximo apoyo posible a FEDACH para la materialización de dicho evento. Entidad que tomará contacto con esa Dirección para los efectos de colocación de un stand, que de a conocer la labor que en el aspecto meteorológico realiza.

Lo que informo a US. para los fines a que ha ya lugar.

SALUDA A US.,



JORGE VILLA GALLARDO
DE OPERACIONES AERONAUTICAS

DISTRIBUCION:

- 1.- DIRECCION METEOROLOGICA DE CHILE
- 2.- FEDERACION AEREA DE CHILE ✓
- 3.- D.O.A Secretaría
- 4.- D.O.A Depto. Normas de Vuelo

Ern.-

ORDINARIO

FUERZA AEREA DE CHILE
ESTADO MAYOR GENERAL
DIRECCION DE OPERACIONES

EMGFA. (DIROPS/DIVPLA) (ORD) N° 23-1911
4604-1 /FEDACH.

OBJ.: Informa sobre apoyo de la FACH. al
2° Encuentro Nacional de la Aviación Civil "ENACI-91".

REF.: Oficio FEDACH. N° 15/91, de fecha
17.ENE.991, al J.EMGFA.

SANTIAGO, 12 FEB 1991

DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
AL SR. PRESIDENTE DE LA FEDERACION AEREA DE CHILE

- I.- En atención a la solicitud presentada mediante el documento de la referencia, me es grato expresarle que la Fuerza Aérea de Chile brindará el siguiente apoyo para la realización del 2° Encuentro Nacional de la Aviación Civil "ENACI-91", que realizará la Federación que Ud. preside:
- A.- Participación de la Banda en la Ceremonia de inauguración.
 - B.- Presentación de la Escuadrilla "HALCONES" y de planeadores.
 - C.- Participación del equipo de paracaidismo "BOINAS AZULES"
 - D.- Exhibición estática de aviones del Museo Aeronáutico.
 - E.- Participación de dos aviones DHC-6 para realizar vuelos populares
 - F.- Presentación de un stand de la Escuela de Aviación

Lamentablemente, por razones internas, no es posible apoyarlos con alojamiento en el Ala Base N° 2, como se había solicitado.

- II.- Para efectos de coordinar la participación de nuestros medios en el programa del Encuentro Nacional, agradeceré a Ud., tomar contacto con la Dirección de Operaciones del Estado Mayor General (Zenteno N° 45, 2° Piso, fono 716597).

14 FEB 1991

ORDINARIO

- 2 -

III.- Finalmente hago propicia la oportunidad para reiterarle el interés y los deseos de éxito de la Institución para ésta y todas las actividades que conduzcan a reafirmar la conciencia aérea nacional.

Saluda a UD.,



DISTRIBUCION:

- 1.- Sr. PDTE. FEDACH.
- 2.- E.M.G.F.A. (inf.)
- 3.- EMGFA. (DIROPS/DIVPLA) (arch.).

OBJ.: Refiérese a participación de Carabineros de Chile en "ENACI 91"

REF.: Su Nota N° 092/91, de 04.FEB.91.-

Nro.: 113.-/

SANTIAGO, **25 FEB 1991**

DE : DIRECCION GENERAL DE CARABINEROS.-

A : FEDERACION AEREA DE CHILE.-

1.- Se acusa recibo de su nota indicada en la referencia, mediante la cual se invita a participar a Carabineros de Chile en el próximo Encuentro Nacional de la Aviación Civil "ENACI 91", manifestándole que la Institución con el mayor agrado acepta estar presente en dicho evento y estaría en condiciones de participar en lo siguiente :

- Stand en el Hall principal, junto a otras Instituciones.

- Exposiciones estáticas, que incluye un helicóptero BO-105 y un avión Cessna 206, con equipamiento.

- Evacuación aeromédica y autodescenso en helicóptero.

- Paracaidismo a cargo de la Rama de Paracaidismo del GOPE.

2.- Se dispuso que un Sr. Oficial Superior, de dotación de la Prefectura Aeropolicial, efectuara las coordinaciones pertinentes sobre la participación de Carabineros de Chile en ENACI 91.

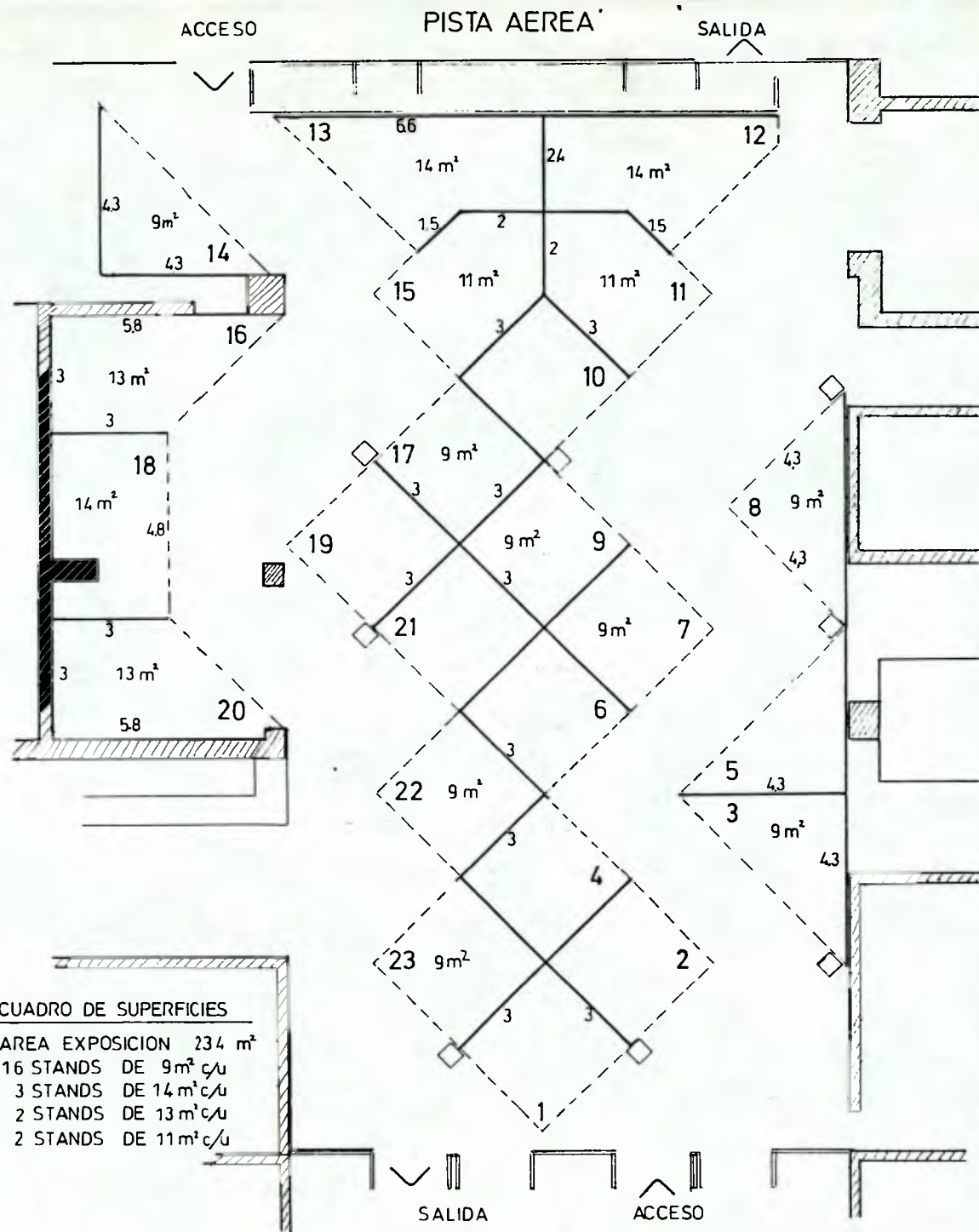
3.- Finalmente, esperando que el Encuentro Nacional de la Aviación Civil alcance el éxito por todos deseado, le saluda atentamente



GABRIEL ORMEÑO MELET
General Inspector
al Director de Carabs. Subrgte.

27 FEB 1991

Ant.; 74-3
Tecm.-



CUADRO DE SUPERFICIES

- AREA EXPOSICION 234 m²
- 16 STANDS DE 9m² c/u
- 3 STANDS DE 14 m² c/u
- 2 STANDS DE 13m² c/u
- 2 STANDS DE 11m² c/u

SALIDA

ACCESO



ENACI 91
 A.CERRILLOS
 PLANO PLANTA
 ESCALA 1:100
 PROYECTO CERTAMEN
 ORGANIZA :
 FEDERACION AEREA DE CHILE

FEDERACION AEREA DE CHILE

- RESEÑA HISTORICA DEL VUELO CIVIL CHILENO -

P R E S E N T A C I O N

Hace mucho tiempo que no se hace una campaña tendiente a mostrar a las Autoridades y al público que no tiene una relación directa con la aviación nacional, la realidad de lo que son estas actividades, cómo están distribuidas, cuál ha sido su desarrollo en Chile, su importancia para la nación y la atención que merecen por la contribución que han hecho y siguen haciendo a nuestra sociedad.

El presente documento ha sido preparado para cubrir esta necesidad informativa y educacional, presentando aspectos fundamentales de lo que es la aviación civil en lo esencial, y una reseña histórica de su trayectoria en la vida de la nación.

Esta publicación está ordenada en tres Partes que deben leerse con atención, para formarse una idea objetiva de lo que es verdaderamente la aviación civil y apreciar en conciencia por qué se la debe favorecer, estimulando en lo posible a quienes tienen la intención de desarrollar su existencia.

PRIMERA PARTE "DESCRIPTIVA DE LA AVIACION CIVIL"

QUE ES LA AVIACION CIVIL

Expresado en términos generales, la aviación civil es el complemento indispensable de la aviación militar en una nación, y tiene por objeto principal satisfacer las necesidades públicas y/o individuales, de transporte y de apoyo directo a la industria de superficie y a la ciencia, lo anterior en tiempos de vida normal. Cumple también la aviación civil, en tiempos de emergencia nacional, su papel que más la enaltece y que justifica el trato especial que históricamente han querido darle los Gobiernos de países como el nuestro, conscientes de su importancia como valioso elemento de ayuda a la comunidad. Otro aspecto del interés de las Autoridades por contar con una aviación civil desarrollada y bien entrenada, es el que a esta aviación, en tiempos de guerra, si bien no le corresponde cumplir misiones de combate, debe estar capacitada para llevar a cabo tareas de enlace y transporte u otras que el Alto Mando de la Fuerza Aérea pudiera requerir. Los aviadores, sin distinción alguna, conformando el "Poder Aéreo Nacional", montan guardia permanente en los cielos de la Patria.

La aviación civil tiene dos ramas bien definidas:

1.- Rama Comercial: Esta rama incluye las líneas aéreas de transporte y los denominados "trabajos aéreos" que tienen por finalidad prestar apoyo especial a la agricultura, a la pesca y a otras actividades industriales de superficie, como también a la protección de recursos naturales y a la investigación científica.

Entre el personal que labora con Licencias Aeronáuticas para las diversas disciplinas profesionales en esta rama de la aviación civil, la ejecución de las operaciones de vuelo corresponde a pilotos que, después de haber recibido su formación básica en las Escuelas de Vuelo de Clubes Aéreos, Escuelas de Vuelo Civil independientes o en las Escuelas dispuestas para oficiales de las Fuerzas Armadas y de Orden, deben seguir sus estudios teóricos y prácticos en cursos de aviación especiales más avanzados.

2.- Rama No-Comercial: Este grupo está formado por los Clubes Aéreos, los propietarios de aeronaves particulares y los servicios de aviación de reparticiones públicas y de empresas privadas que cuentan con personal debidamente entrenado.

Los Clubes Aéreos, que constituyen el objeto principal en la exposición del presente documento, son corporaciones privadas con personería jurídica, que disponen de aviones propios de la Institución dispuestos para ser usados por todos sus asociados, a condición del pago de una cuota de incorporación, mantenerse al día en sus cuotas sociales mensuales, ser titular de una Licencia Aeronáutica de piloto en estado vigente, y someterse a los estatutos y reglamentos internos y a la Reglamentación de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En algunos casos muy contados, el Club Aéreo es propietario del predio del aeródromo en el cual mantiene sus instalaciones.

Los Clubes Aéreos organizan en sus Escuelas de Vuelo la enseñanza teórica y la instrucción práctica de vuelo, en base a programas standard que deben ser aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Estas Escuelas disponen de la infraestructura mínima requerida para la "enseñanza de sala".

La dotación de aviones de un Club Aéreo depende de los recursos económicos de que pueda disponer la Corporación, habiendo Clubes que actualmente sólo cuentan con un avión para todos los propósitos, o sea, para la instrucción de alumnos y para la práctica de vuelo de los pilotos ya calificados.

Adquirir sus aviones y darles el mantenimiento técnico en el invariable grado cualitativo exigido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, significa para los Clubes Aéreos un gran esfuerzo, más aún ahora que dejaron de contar con franquicias para la importación de repuestos, que el combustible y los lubricantes de aviación están afectos a gravámenes y que no se dispone de la tradicional ayuda económica, lo que dificulta enormemente las actividades de vuelo a estas corporaciones de

aviación no mercantiles.

Los aviones de los Clubes Aéreos no están protegidos por primas de seguro, pues ello significaría elevar los costos de operación aún más de lo que ya están. En la mayoría de los casos, un Club Aéreo está prácticamente imposibilitado de reponer un avión que haya sufrido un accidente quedando dañado en un grado irrecuperable, como tampoco le sería posible reparar ese avión si el daño recibido así lo permitiese, siendo de esta forma como muchos Clubes Aéreos pequeños han perdido sus aviones y tenido que paralizar sus actividades.

La conservación de la infraestructura imprescindible es otro factor que involucra un desembolso considerable a los Clubes Aéreos, ya que la mantención de sus instalaciones y del aeródromo base, en el estado exigido por la Autoridad Aeroáutica, resulta impostergable y constituye una obligación y una garantía para la seguridad de vuelo.

FORMACION DEL PILOTO PRIVADO-AVIONES

Un aviador civil, con Licencia Aeronáutica de Piloto Privado de aviones, normalmente se inscribe como socio en un Club Aéreo e inicia su carrera como Alumno Piloto en la Escuela de Vuelo de ese Club, previo cumplimiento de los requisitos médicos y educacionales contenidos en el Reglamento de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cancelación de la cuota de incorporación al club y el valor del Curso.

El Curso Regular de Vuelo Básico, comprende un "período de sala" en el cual se imparte la enseñanza de materias distribuidas en ramos entre los cuales están los de Aerodinámica, Meteorología, Navegación, Fisiología de Vuelo y otros. Por otra parte, este Curso incluye la instrucción práctica de vuelo, impartida en una ordenada secuencia de lecciones de acuerdo a un Programa Standard internacional.

La duración del Curso Regular para la obtención de la Licencia de Piloto Privado-aviones es de aproximadamente ocho meses, al finalizar este período, el Alumno debe rendir y aprobar los exámenes internos de la Escuela de Vuelo de su Club, antes de ser presentado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Autoridad que le administrará exámenes teóricos y prácticos antes de otorgarle su Licencia.

El Cuerpo de Instructores de Vuelo está debidamente calificado y en posesión de la correspondiente Habilidad otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, previa la reunión de los requisitos y aprobación de los exámenes teóricos y prácticos estipulados por esa Autoridad. Estos Instructores llevan a cabo su tarea sin percibir absolutamente ninguna remuneración, encontrando el tiempo necesario en sus días laborales y restándosele a aquellos de merecido descanso, motivados solamente

por su ideal de traspasar sus conocimientos, en una actividad que saben importante para su Club Aéreo y para su Patria.

Los Clubes Aéreos se preocupan de hacer cumplir a sus socios las disposiciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, reservándose el derecho de reglamentar el uso de su material de vuelo a su juicio y criterio, normalmente las Escuelas de Vuelo de estas Corporaciones mantienen una estrecha vigilancia sobre el nivel de entrenamiento que presentan todos sus pilotos asociados.

EL MANTENIMIENTO AERONAUTICO

En el ámbito aeronáutico hay ciertamente aviones antiguos, pero no así aviones viejos. Dicho en otras palabras, una aeronave no tiene posibilidades de perder su estado seguro para el vuelo ni se permite su operación sin esa condición de aeronavegabilidad, lo cual es controlado severamente por la Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo único y centralizado que depende directamente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y sometido a régimen de organización y de administración militar para todos los efectos, lo que garantiza un alto grado de seriedad y de seguridad al no permitir la dilución de responsabilidades.

La cantidad de aviones civiles que hay en Chile es relativamente pequeña; su propiedad se transa en un mercado reducido; su existencia y operación se realiza en un círculo también reducido, y, la Dirección General de Aeronáutica Civil mantiene un completo y actualizado catastro de todas las aeronaves civiles y propietarios que existen en el país, incluyendo la historia técnica completa de tales aeronaves y de todo sus componentes y elementos.

El mantenimiento aeronáutico se realiza en base a revisiones periódicas distribuidas en cantidades específicas de horas de vuelo, con una política predominantemente progresiva, y todos los cambios de piezas, reparaciones, modificaciones y alteraciones al diseño original se hacen en estricto acuerdo al Manual de Mantenimiento de la Aeronave, Boletines, Circulares y Ordenes Técnicas, información toda ésta, que publica y emite el fabricante y que la Dirección General de Aeronáutica Civil hace que se cumpla fielmente, por medio de su Reglamento de Aeronavegabilidad y demás disposiciones mandatorias.

Para la ejecución de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves y de todos sus componentes, la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga su autorización a Entidades Técnicas de Aeronáutica que satisfagan todas las exigencias consideradas por ese Organismo Competente, dirigiendo tales trabajos un Ingeniero Aeronáutico secundado por un Supervisor de Mantenimiento y laborando allí personal de mecánicos con amplios estudios profesionales que poseen Licencia otorgada por la Autoridad de

Aeronáutica Civil.

En aeronáutica no están permitidas las modificaciones ni alteraciones que se aparten de las especificaciones del fabricante, lo cual es controlado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las Entidades Técnicas de Aeronáutica conservan el registro de todos los trabajos de mantenimiento realizado a cada aeronave, lo cual es revisado por la Dirección General de Aeronáutica Civil en las inspecciones anunciadas o sorpresivas que hace a dichas entidades.

Después de llevarse a cabo algún trabajo de mantenimiento a una aeronave, ésta debe ser sometida a una serie de pruebas en tierra y en vuelo, antes de ser devuelta al servicio.

SEGUNDA PARTE "HISTORIA DEL VUELO CIVIL CHILENO"

INTRODUCCION A LA HISTORIA DEL VUELO CIVIL CHILENO

En la historia universal del vuelo en aeroplano, Chile se sitúa como el segundo país en elevar un avión nacional y en el primero que cultivó y desarrolló en este Continente dicha forma de vuelo, desde antes de la Primera Guerra Mundial, paralelamente a las naciones europeas que dieron el principal impulso a lo que constituyó la novedad en los primeros años del siglo que ya termina.

En efecto, siendo los Estados Unidos el país que hizo la primera contribución concreta para el vuelo en aeroplano, al elevar los hermanos Wright su primitivo biplano en 1903, Chile sería el segundo país de América que vería volar un avión de su nacionalidad, cuando el 21 de Agosto de 1910, el joven aviador civil Cesar Copetta despegó pilotando un biplano Voisin adquirido en Francia por los señores David Echeverría y Jorge Covarrubias, lo cual hizo desde los potreros de la Chacra Valparaíso, ubicada en la comuna de Ñuñoa en Santiago, donde hoy se levantan los edificios de la Villa Frei.

Asumiendo su dependencia de Francia, nación que tuvo el liderazgo aeronáutico hasta antes de la Primera Guerra Mundial y emulando al genial piloto y constructor de aviones brasileño Santos Dumont radicado allí, los precursores civiles chilenos de la aviación no contaban, para la adquisición de aviones y repuestos ni para el aprendizaje de vuelo, con mayores recursos que su gran entusiasmo y los talleres ciclistas donde construían y reparaban sus "injertados" aeroplanos, haciendo grandes esfuerzos por mantener viva la nascente actividad aérea civil que hoy conocemos en su madurez.

NUESTROS PRECURSORES

LUIS ALBERTO ACEVEDO; Joven campeón de ciclismo, perteneciente al Club Estrella de Chile, Acevedo, que había vuelto al país después de realizar estudios de aviación y de vivir amargos momentos de pobreza en Francia, trajo consigo un monoplano Bleriot de 50 HP y el 21 de Mayo de 1912 hizo vibrar de emoción al público santiaguino, con sus impecables maniobras y evoluciones sobre la capital, volando a cuatrocientos metros de altura. Semanas más tarde, deleitó a los porteños en Valparaíso y luego se trasladó con su aeroplano por mar hasta Antofagasta e Iquique, donde continuó sus demostraciones aéreas. A fines de diciembre, el aviador Acevedo se trasladó por ferrocarril al sur y se detuvo en Chillán, donde sus pobladores presenciaron el vuelo de un avión por primera vez el día 25 de ese mes. Acosado por las deudas contraídas a causa de su estada en Francia, y por los reiterados ataques de la prensa en su contra, Acevedo decidió establecerse en la localidad de San Pedro en Concepción. Allí, en un ensayo de vuelo, batió el récord nacional de altura alcanzando con su Bleriot los 3.180 metros. El 13 de Abril de 1913, en un intento por unir en un vuelo sin escalas las ciudades de Concepción y Santiago, el aviador Acevedo perdió la vida cuando su frágil Bleriot cayó al río Bío-Bío frente a Concepción pocos minutos después del despegue. Fue así como el aviador civil Luis Alberto Acevedo, se convirtió en el primer mártir de la causa aeronáutica chilena cuando aún no cumplía los 27 años de edad. Horas antes de que Acevedo pereciera se produjeron escenas muy tristes causadas por su deplorable situación económica y su inquebrantable decisión de realizar el ambicioso vuelo, pese a que sus pocos amigos trataron de hacerlo desistir hasta los instantes previos a su salida. La prensa publicó lacónicamente: "Acevedo ha muerto". El pueblo manifestó su pesar y consternación (quizás arrepentimiento) aglomerándose para visitar el catafalco monumental que las autoridades ordenaron levantar, cerca del Palacio de la Moneda. Se decretó Duelo Nacional. El Aviador había "caído del cielo" y muerto por su ideal, hostigado por su pasión y saboreando el olvido y la ingratitud de quienes ahora lo lloraban.

CLODOMIRO FIGUEROA PONCE .- Vinculado también al deporte ciclístico, en 1912 surge como aviador civil el más longevo y esforzado de nuestros precursores en las actividades aéreas. El joven Clodomiro Figueroa quien, después de una serie de peripecias de viaje y de una corta estadía en Francia, (país donde sorprendió a su instructor de vuelo por la rapidez de su aprendizaje y gran dominio de las maniobras enseñadas en tierra y practicadas luego como único ocupante del avión, de acuerdo a la técnica de enseñanza empleada en aquella época), regresó a Chile no sin antes haber tenido que dejar empeñado su reloj y su equipaje en Argentina para pagar el pasaje del ferrocarril transandino. Con restos de aparatos accidentados dió vida un monoplano que llamó "Caupolicán". Con este aeroplano, Figueroa cumplió en 3 horas y 20 minutos el cruce Batuco-Valparaíso-Santiago el 25 de marzo de 1913 en vuelo ininterrumpido, con lo

cual conquistó el récord americano de distancia para Chile. Este popular aviador civil cuya trayectoria llenaría por lo menos dos tomos de publicaciones referentes a muchos otros vuelos famosos en Chile, Perú y Ecuador, realizó el 1 de Enero de 1919 el primer Correo Aéreo Nacional, al despegar con una bolsa de correspondencia desde el Club Hípico de Santiago dirigiéndose a Valparaíso, aterrizando en Playa Ancha y regresando en las últimas horas de la tarde a la Capital en su Bleriot 80 HP y posándolo en la elipse del Parque Cousiño (ahora Parque O'higgins), con otra valija de correspondencia que repartió personalmente y de puerta en puerta. Figueroa es autor de un libro con el título de "Como me Hice Aviador".

DAVID FUENTES Y EMILIO CASTRO.- En 1913 se sumaron otros dos jóvenes aviadores civiles chilenos a la pléyade de precursores: David Fuentes y Emilio Castro. Fuentes divulgó el vuelo con pasajeros en su Bleriot biplaza, cumpliendo notables hazañas como fueron el primer crucero nocturno entre Talcahuano y Concepción, el crucero Concepción-Santiago sin aterrizajes intermedios, el récord americano de altura con pasajero, la travesía del estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y Porvenir con pasajero, el primer vuelo de instrucción impartido en Chile teniendo a bordo Instructor y Alumno, siempre con su Bleriot biplaza de 80 HP al que diera el nombre de "Talcahuano", llevó como pasajero hasta Valparaíso al más grande de todos los precursores internacionales de la aeronáutica, el brasileño Alberto Santos Dumont que se encontraba de visita en Chile y pidió anticipadamente que Fuentes hiciera ese vuelo con él. Fuentes se hizo también piloto de globo en 1917. Por su parte, Emilio Castro junto a Clodomiro Figueroa ofreció las primeras exhibiciones aéreas combinadas en Santiago y en provincias, cumpliendo una muy destacada actuación en todas sus presentaciones y en sus vuelos de crucero por la Zona Central.

EL AEREO CLUB DE CHILE

Los admirables vuelos que venían realizando en Chile los pioneros civiles, despertaron vivo interés en los diversos círculos nacionales, contribuyendo a formar conciencia de la necesidad de organizar una institución destinada a trabajar por el progreso de la aviación civil. Lisandro Santelices de "El Diario Ilustrado" tomó la iniciativa y junto con Eduardo Molina Lavín, Armando Venegas e Ignacio Jilberto, echaron las bases de la institución que se proyectaba crear y que llevaría por nombre "AERO CLUB DE CHILE". El 2 de Abril de 1913 quedó constituido oficialmente el primer Directorio de la nueva institución.

Tras la obtención de su personería jurídica el 3 de Junio de 1913, EL AERO CLUB DE CHILE adquirió terrenos en Batuco para prácticas de vuelo; también inició la publicación del "Boletín del Aero Club de Chile", cuyo primer número apareció en Noviembre

de 1913, conteniendo amplia información aeronáutica nacional y extranjera. Para contribuir al progreso y difusión de la actividad aeronáutica en todo el territorio nacional, la institución gestionó y obtuvo de las Autoridades de la época, que los aeroplanos, motores y accesorios fueran transportados a un costo mínimo por vía marítima o ferrocarril, lo que favoreció las exhibiciones aéreas en provincias.

En Octubre de 1913, el Aero Club de Chile inauguró en la Quinta Normal la primera exposición de modelos de aviones que se organizara en Sudamérica. En aquella misma época inició los trámites de afiliación a la Federación Aeronáutica Internacional, con sede en París, gestiones que quedaron interrumpidas a causa del estallido de la Primera Guerra Mundial.

En 1916, el Aero Club de Chile organizó la primera Conferencia Panamericana de Aviación, que tuvo lugar en Santiago y a la que asistieron delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Paraguay, Uruguay y Perú. La amplia difusión que tuvo esta conferencia, la primera en su género realizada en el mundo durante la Gran Guerra, contribuyó a formar conciencia respecto al empleo futuro de la aviación como medio de transporte y turismo.

Lamentablemente, la intensa y fructífera tarea cumplida por el "Aero Club de Chile" en los primeros años, a causa del desabastecimiento derivado de la guerra en Europa, se vio muy pronto seguida de un período de receso que acabaría con el colapso de la Institución por la falta de medios económicos. No obstante, el Aero Club de Chile organizó un curso de vuelo en globo en 1917 y otro en 1918, antes de agotarse.

En 1920, sólo tres aviadores civiles, Figueroa, Fuentes y Castro continuaban llevando a cabo prácticas esporádicas de vuelo en tres viejos Bleriot, sin medios ni recursos de ningún tipo y sin apoyo oficial alguno. Los efectos de la guerra y la aparente indiferencia de las autoridades respecto al desarrollo del vuelo civil en Chile, dificultaba los esfuerzos de estos tres heroicos precursores a quienes, ya enfriado el entusiasmo popular por la "novedad del siglo", ahora se les consideraba como aventureros sin importancia ni destino. La aviación civil agonizaba.

EL PERIODO INTERMEDIO

A comienzos de 1923 llegó a Chile el caballeroso aviador civil dinamarqués Pedro Hansen, enviado por la fábrica de aviones Curtis de los Estados Unidos, para instalar una Escuela de Aviación Civil, contando para ello con todo el apoyo oficial de nuestro país. En ese mismo período, David Fuentes perdió su glorioso Bleriot "Talcahuano" en un accidente sufrido por un alumno suyo, lo que motivó su retiro definitivo de las actividades aéreas. Por su parte, paralelamente al aviador

Hansen, Clodomiro Figueroa organizó una escuela de aviación civil, disponiendo de cuatro viejos aviones reparados en su improvisado taller mecánico. Contaba además con la ayuda del entusiasta y abnegado aviador militar, Teniente Sr. Carlos Montecino quien combinaba sus labores de oficial piloto en el Servicio de Aviación Militar, con aquellas de la instrucción de vuelo a personas modestas que se inscribían como alumnos pilotos en la Escuela de Figueroa.

EL CLUB AEREO DE CHILE

En los años veinte, las potencias europeas y Estados Unidos, que ya tenían un gran desarrollo aeronáutico y al finalizar la guerra comenzaban a organizar con mucho éxito sus propias líneas aéreas comerciales, presionaban conjuntamente con los fabricantes de aviones al Gobierno de Chile, pretendiendo instalar en nuestro país, lo mismo que en otras repúblicas latinoamericanas, sus compañías de aeronavegación y escuelas de aviación civil, estas últimas para la formación de pilotos que pudiesen pagar el valor del aprendizaje y comprar aviones para su uso individual. Esta situación significaba que Chile difícilmente tendría la oportunidad de desarrollar su propia aviación comercial y tampoco podría masificar la de turismo o deportiva.

En un desesperado intento por hacer resurgir el "Aero Club de Chile", en Julio de 1926 asumió su presidencia don Raúl Edwards McClure, hombre de altas vinculaciones en nuestra sociedad, de gran iniciativa y de amplios conocimientos de aeronáutica, quien, entre sus primeras acciones, preparó un gran Festival Aéreo destinado a recolectar fondos para impulsar diversos proyectos de fomento de la aviación civil. Esta reunión se llevó a cabo en la Base Aérea El Bosque el 11 de Septiembre de 1926, con asistencia del Presidente de la República don Emiliano Figueroa, el ministro Coronel Sr. Carlos Ibañez, otras autoridades civiles y militares, y un numeroso público que presenció maravillado y absorto el novedoso espectáculo, en el que participaron los seis aviadores civiles que había entonces y numerosos pilotos del Servicio Militar de aviación.

A causa del prematuro fallecimiento de don Raúl Edwards McClure, surge la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez, creador del "Poder Aéreo Nacional". En efecto, en tan triste coyuntura, el visionario y entonces Comandante Sr. Arturo Merino Benítez, a la sazón Jefe del Servicio Militar de Aviación, en su calidad de Presidente accidental del Aero Club de Chile, procede a citar a una Asamblea Constituyente para el 5 de Mayo de 1928 en las instalaciones de la Escuela de Aviación, ubicadas en el Aeródromo "El Bosque".

Como primera medida se acordó abrir un nuevo Libro de Registro de Socios y designar un Directorio Provisorio que tuviese las atribuciones para obtener la constitución legal del "CLUB AEREO

DE CHILE" (actual Club Aéreo de Santiago), como se denominaría en lo sucesivo esta nueva Corporación. Esta sería la primera de las tres grandes instituciones de aviación independientes que conformarían el "Poder Aéreo de Chile". Al año siguiente se crearía la "LINEA AEROPPOSTAL" (actual Línea Aérea Nacional) y en 1930 la "FUERZA AEREA NACIONAL"(actual Fuerza Aérea de Chile).

La Directiva del Club Aéreo de Chile quedó constituida de la siguiente forma: Presidente Comandante Arturo Merino Benítez, Vicepresidente Salvador Sanfuentes, Secretario Capitán Rafael Sáenz, Prosecretario Subteniente Jorge Lathrop, Tesorero Aviador Civil Aladino Azzari, Protesorero Teniente Julio Bocaz, Directores Comandante Ramón Vergara, Aviador Civil Emilio Etchegaray y Teniente Roberto Costabal. Este Directorio trabajó sin descanso y con gran eficacia, planificando la marcha de la nueva corporación de aviación civil que obtuvo su personería jurídica por Decreto Nº 2.274 de 20 de Noviembre de 1928. El Club Aéreo de Chile recibió además un avión biplano Moth Cirrus para la instrucción de alumnos pilotos, que provenían de niveles socio-económicos altos y medios los que, al amparo de la camaradería institucional, se sumaban con profundo idealismo y hermandad a la causa aeronáutica nacional como aviadores civiles.

El Gobierno y el Alto Mando de la naciente Fuerza Aérea Nacional autorizaron en 1930, el traspaso de otros siete aviones Moth Cirrus al Club Aéreo de Chile, con lo cual las actividades aéreas de la Institución adquirieron un ritmo vertiginoso. El 11 de Mayo de 1929 se daba comienzo al primer curso regular de vuelo del Club Aéreo de Chile con nueve alumnos, en el recinto del "Aeródromo El Bosque" (actual Base Aérea "El Bosque"). En este mismo año se crea en Temuco la primera filial del Club Aéreo de Chile en provincia, y muy pronto el entusiasmo se extendió a casi todas las ciudades y pequeñas localidades del país, de Arica a Punta Arenas se consolidaba así la rama civil no-comercial de la aviación nacional, que surgió al calor de la confraternidad entre aviadores militares y aviadores civiles.

CREACION DEL AEROPUERTO "LOS CERRILOS"

El movimiento aéreo civil cada vez mayor y el carácter militar del Aeródromo "El Bosque", hicieron ver la necesidad de crear un nuevo "hogar" para el desarrollo de la aviación no militar en Santiago. En el año 1929, el industrial estadounidense Daniel Guggenheim donó al Gobierno de Chile la suma de quinientos mil dólares de la época, con el fin declarado de que nuestro Gobierno "se comprometiese a fomentar el desarrollo de la aviación civil", en sus ramas Comercial y No-Comercial.

Con parte de esta suma -equivalente a cuatro millones de pesos de la época- se adquirió el fundo Los Cerrillos al Arzobispado de Concepción, con el objeto de habilitar el Aeropuerto de Santiago donde, con absoluta independencia y en su propio ambiente las

alas de ambas ramas de nuestra aviación civil, se expandieron aceleradamente.

LA AVIACION CIVIL ADQUIERE CARACTER

La experiencia triste y desastrosa del terremoto que asoló en 1939 la zona Talca-Chillán-Concepción, tuvo la virtud de abrir los ojos de quienes aún dudaban de los aviones como medio de transporte urgente y eficaz para la comunicación entre lugares aislados. Junto a los recién llegados bimotores alemanes Junker Ju. 86 y otros aviones de la Fuerza Aérea de Chile y de Línea Aérea Nacional, los pequeños aviones de los Clubes Aéreos vecinos a la zona afectada, llevaron alimentos, medicamentos, personal médico y técnico, y trajeron a muchos heridos hasta Santiago. Esa fue la primera contribución importante que prestara el "Poder Aéreo Nacional" a nuestra Patria en tiempos de emergencia y dolor, ratificando ampliamente las palabras que un día dijera el precursor de nuestra aviación, don Clodomiro Figueroa Ponce: "Porque Chile necesita de la aviación, hagamos aviación". Confirmó también la visionaria iniciativa del Comandante Arturo Merino Benítez al impulsar su creación y desarrollo.

Tomando entonces conciencia de la importancia de la Aviación Civil para Chile, el Parlamento Nacional aprobó y fué promulgada el 29 de Julio de 1940 la Ley Nº 6.602, que destinó en favor de la Línea Aérea Nacional y del Club Aéreo de Chile (incluidas sus filiales de provincias) la contribución que se establecía en la Ley Nº 3.852. Este impuesto afectaba a las mercaderías que se embarcaran o recibieran en los puertos de la República. El producto de esa Ley resultó, en aquellos años, de un millón doscientos mil pesos anuales, cantidad que favoreció el rápido desarrollo que tendrían las actividades de vuelo civil a partir de 1946. Sin embargo, la demora en la obtención de fondos de la Ley Nº 6.602, sumada al agotamiento de los stocks de repuestos para los aviones, que al ser en su mayoría de origen europeo se vieron afectados por el desabastecimiento causado por la Segunda Guerra Mundial, obligó a buscar otra fórmula de financiamiento para la urgente solución del problema. Así, en lo que al Club Aéreo de Chile correspondía como Institución representante de la aviación civil no comercial en esa época, su Directorio, contando con la valiosa colaboración de los socios Eugenio Covacevic y Carlos Valdovinos a la sazón Subsecretario del Interior, solicitó y obtuvo del Presidente de la República don Pedro Aguirre Cerda, su patrocinio para realizar una Colecta Nacional, que por su finalidad se denominó "Alas para Chile".

El Club Aéreo de Chile-Santiago cooperó con todos los medios de que disponía en la organización y realización de la "Colecta Alas para Chile" (próxima a cumplir su cincuentenario en 1991). Esta erogación popular tuvo lugar el 21 de Agosto de 1941 en la fecha en que se celebraba un aniversario más del primer vuelo realizado por un avión chileno en 1910. la campaña contó con múltiples

facetas, entre las cuales estuvo el arreglo de vitrinas con motivos de aviación en el centro de la capital y el aterrizaje de un avión Piper en la Avenida Bulnes, piloteado por el famoso historiador y entonces Secretario de dicho Club, Capitán de Bandada de la Fuerza Aérea de Chile Sr. Enrique Flores. La firma Besa y Fernández, por aquella época representante de la fábrica de aviones Piper en Chile, donó la aeronave para ser rifada en favor de la Causa. Numerosas casas comerciales y la Fuerza Aérea de Chile aportaron fondos a la Colecta que produjo una suma aproximada a los cuatro millones de pesos. Esta campaña dio comienzo a una etapa decisiva en la vida de la aviación civil chilena, ya que junto a la renovación del material de vuelo, creó en la ciudadanía una nueva mentalidad aérea que duraría muchos años.

NACE LA FEDERACION AEREA DE CHILE

Por iniciativa del Club Aéreo de Chile-Santiago, en 1946 fueron convocados los Clubes Aéreos de provincias a un Congreso de Aviación, con la asistencia de delegaciones que representaban a treinta de las instituciones congéneres. En este evento se llegó al trascendental acuerdo de fundar la "Federación de Clubes Aéreos de Chile", que dos años después pasaría a denominarse "Federación Aérea de Chile". Esta nueva entidad congregó a todos los Clubes Aéreos del país y debió hacerse cargo tanto de la adecuada distribución de la ayuda económica estatal de que gozaba la aviación civil no comercial, como del establecimiento de las relaciones con las organizaciones similares extranjeras. Su primer Presidente fué don José Claro Vial.

LA SEMANA AERONAUTICA

Entre el 12 y el 17 de Diciembre de 1955, el Club Aéreo de Chile-Santiago (hoy Club Aéreo de Santiago), reunió a las Autoridades de Gobierno, Compañías de Aeronavegación, Firmas Importadoras de Aviones e Instituciones Congéneres, en un gran esfuerzo tendiente a formar en los chilenos una conciencia aérea moderna y de hacer resaltar la importancia de la aviación civil en nuestro país. Se trató de la "Semana Aeronáutica", cuyo objetivo, que se cumplió plenamente, fué unir a los aviadores y al pueblo para divulgar la actividad de vuelo, sus fundamentos y las ventajas que para todos los chilenos representa, invitando a participar en forma especial a la juventud. Esta iniciativa tuvo la virtud de dar comienzo al "Período de Oro" de la Aviación Civil Nacional, cuyo ascendente y apogeo tuvo lugar entre los años 1960 y 1970. Se combinó durante la "Semana Aeronáutica", las actividades aéreas con las docentes y técnicas; el festival aéreo y el vuelo popular con la teoría del vuelo; la explicación de los adelantos en las radioayudas a la navegación aérea con las entretenciones populares.

LA AVIACION CIVIL Y SU LABOR DE BIEN COMUN

Los Clubes Aéreos de nuestro país, además de sus actividades de vuelo deportivo y otros de índole personal, que resultan ser muy importantes y esenciales para mantener un adecuado nivel de eficiencia de sus pilotos, cumplen rutinariamente y sin fines de lucro, misiones de bien común y apoyo a la comunidad, ofreciendo a personas que no disponen de recursos económicos para arrendar un avión comercial, la posibilidad de trasladar a enfermos y heridos que requieran de asistencia urgente, desde apartadas localidades hacia centros con mayores posibilidades asistenciales.

Colaboran también los Clubes Aéreos, siempre sin fines de lucro, a las Autoridades Metropolitanas y Regionales, en campañas de alfabetización, medicina preventiva, patrullaje aéreo para la prevención de incendios forestales y otros vuelos de utilidad pública eventual. Estos son realizados por pilotos voluntarios, elegidos entre los más experimentados y que no perciben remuneración alguna, asumiendo incluso su responsabilidad en los riesgos especiales de la aviación sin protección de seguro personal.

En 1960, con motivo de los terremotos, maremotos e inundaciones que destruyeron con violencia inusitada una vasta extensión del Sur de Chile, según se da a conocer en la Tercera Parte del presente documento, la aviación civil tuvo la ocasión de demostrar públicamente a las autoridades y a toda la nación, su gran utilidad, eficiencia, versatilidad y gran espíritu de solidaridad. Fuso entonces todos sus aviones, pilotos y mecánicos a disposición de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, para tender un "puente aéreo" que hiciera posible, con rapidez y eficacia, el traslado de médicos, medicamentos, víveres, funcionarios y elementos a las zonas devastadas, y el traslado desde ellas, de damnificados y heridos que requerían ser atendidos con urgencia en plazas con mayores recursos. Los pilotos aviadores civiles de los Clubes Aéreos, junto a sus camaradas de las compañías de aeronavegación, de la Fuerza Aérea de Chile y de muchas Fuerzas Aéreas extranjeras, participaron y debieron permanecer por semanas en diversos puntos de la región devastada, donde volando incansablemente y con absoluto desprecio al peligro, con sacrificio y coraje, ayudaron a muchas personas que, de no ser por el auxilio rápido y oportuno de las aeronaves habrían perdido sus vidas irremediablemente. Poco tiempo después, a instancias del entonces Presidente de la República don Jorge Alessandri Rodríguez que manifestara su deseo de saludar a los Clubes Aéreos, la Federación Aérea de Chile organizó una Concentración de todas estas Corporaciones de Aviación Civil no comercial, en el Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, la que fue realizada el 16 de octubre de 1960.

Hay ocasiones en que por alguna razón inexplicable queda de manifiesto la justificación de una causa. En efecto, el 28 de marzo de 1965, habiendo convocado la Federación Aérea de Chile a los Clubes Aéreos a una gran "concentración aérea", en que se agruparon 242 aviones y 10 planeadores que llegaron de las más apartadas regiones de Chile, para participar en la ceremonia de presentación al entonces Presidente de la República don Eduardo Frei, del Proyecto de Fomento a la Aviación Civil (el que lamentablemente nunca llegó a materializarse a pesar de su promesa y la intención de hacerlo) y en los precisos momentos en que el entonces Presidente de la Federación Aérea de Chile don Carlos Eastman pronunciaba su discurso y enfatizaba respecto a la importancia del medio aéreo como elemento de ayuda en situaciones de emergencia, se produjo un violento terremoto que afectó a la zona central y dejó una tremenda secuela de daños. Una vez más, el "Poder Aéreo Nacional" tuvo la oportunidad de mitigar el dolor de gran número de personas y de colaborar a las Autoridades, con la eficacia única que le permite el poder abreviar el tiempo y las distancias y romper el bloqueo impuesto por la naturaleza como ningún otro medio es capaz de hacerlo.

Ante la emergencia derivada del terremoto del 8 de Julio de 1971, que afectó a las zonas de Illapel, Salamanca y Quintero, los Clubes Aéreos justificaron una vez más su existencia y el apoyo gubernamental que hasta el año 1982 favoreció su expedito y masivo funcionamiento.

Relatar con detalles todos aquellos sucesos que le ha tocado protagonizar a la aviación civil chilena, en particular a los Clubes Aéreos desde aquel día 21 de Agosto de 1910, cuando César Copetta puso en el aire por primera vez ese avión chileno que se perfiló contra las nevadas cumbres andinas, el rojo del ocaso y el azul del cielo que anunciaba la primavera en nuestra Patria, es tarea difícil en una reseña histórica cuyo único propósito es dar a conocer al lector aspectos fundamentales de lo que ha significado y es verdaderamente la rama civil no comercial de la Aviación Nacional. Han transcurrido momentos de reconocimiento y alegría, momentos de tristeza y soledad, momentos de acción serena y eficiente, y un ya largo tiempo de ingratitud y olvido.

Muchas han sido y siguen siendo las contribuciones hechas por los Clubes Aéreos anónimamente a la Patria, en especial aquellos de provincias la mayoría de los cuales han visto afectado muy seriamente su funcionamiento, después que les fuera retirado el apoyo económico tradicional, a lo que se suman los impuestos al combustible y lubricantes de aviación que consumen y los gravámenes a la importación de repuestos y accesorios para los aviones que constituyen la dotación de estas corporaciones que tanto esfuerzo significaron a sus organizadores, incluyendo la activa y desinteresada participación que le cupo a la Fuerza Aérea de Chile en su formación. Chile debe mucho a los Clubes Aéreos y de ello deben tomar conciencia las Autoridades.

Los Clubes Aéreos no son entidades mercantiles, sino deportivas y

de desarrollo personal y profesional para sus pilotos, los que, gracias a su esfuerzo individual y el apoyo de sus Clubes, se mantienen entrenados y dispuestas como siempre a prestar su ayuda a la comunidad en los términos ya planteados. El aporte de los asociados a un Club Aéreo apenas cubre los costos más indispensables de su funcionamiento, el que cada día resulta más oneroso.

Podría decirse que los Clubes Aéreos, sobre todo los más pequeños y pobres, atraviesan hoy en día por una situación más difícil que aquella que debieron afrontar los precursores del vuelo civil en Chile, pues los primeros aviadores aunque debieron librar una esforzada lucha para lograr sus objetivos, al menos lo hicieron en un ambiente promisorio y lleno de posibilidades humanas y técnicas.

La desinformación y las falsas apariencias, desde hace un tiempo han acentuado los problemas de la mayoría de los Clubes Aéreos para el desarrollo de sus actividades, y estas corporaciones de aviación civil, lejos de ver enfocados los verdaderos fundamentos de su existencia, han sido objeto de conceptos del todo erróneos que les han acarreado perjuicios.

Ciertamente hay problemas muy particulares que escapan al control de nuestras autoridades y que son de difícil solución, como es el término de la producción de aviones civiles de origen estadounidense, especialmente de los tipos que conforman la dotación normal de los Clubes Aéreos. Esta situación tiene su origen en 1982 y obedece a razones de índole industrial y administrativa en ese país. No obstante, la Fuerza Aérea de Chile a través de la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, en un esfuerzo por paliar la falta de aviones que aqueja a los Clubes Aéreos, ha desarrollado un interesante proyecto de producción de un eficiente avión que al menos podría solucionar el problema de la instrucción de vuelo civil. Esta brillante iniciativa de ENAER es digna del más elevado reconocimiento y apoyo.

TERCERA PARTE- "LOS TRAGICOS ACONTECIMIENTOS DEL AÑO 1960

INTRODUCCION

En un comunicado de prensa del año 1960, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile General del Aire don Diego Barros Ortíz (recientemente fallecido en 1990), expresaba lo siguiente:

"En Mayo último, Chile sufrió un desastre de magnitud sin precedentes en la historia y que dejó tras sí, una terrible secuela de ruinas y devastación. Bastaron escasos instantes para

aniquilar la admirable obra llevada a cabo por sucesivas generaciones de ciudadanos laboriosos y emprendedores que erigieron ciudades y fundaron industrias de las que con toda justicia se enorgullecía el país".

"De inmediato, la Fuerza Aérea, las empresas nacionales de aeronavegación comercial y los clubes aéreos movilizaron sus efectivos para auxiliar a las poblaciones damnificadas. Estas encaraban una situación extremadamente grave pues, a los resultados inmediatos de los sismos, se añadía el total aislamiento derivado de inutilización de las vías de transporte de superficie. Fese a las limitaciones materiales, a las diversas condiciones climáticas y a la carencia de elementos adecuados, nuestra Aviación abordó con ánimo y decisión la tarea que le correspondía y logró solucionar, en los primeros momentos, proporción muy apreciable de los graves problemas planteados".

"Poco después, cuando la opinión pública mundial se hubo impuesto de las verdaderas dimensiones del desastre, naciones hermanas y amigas acudieron en socorro de los habitantes de las zonas devastadas. Innumerables aviones extranjeros empezaron a surcar los cielos de Chile aportando su valiosa cooperación. Se organizó entonces un Puente Aéreo que, merced a su operación permanente, procuró decisiva ayuda a las regiones asoladas por la catástrofe. El Puente Aéreo, integrado por pilotos de diversas nacionalidades, demostró una vez más cuán efectiva es la fraternidad aérea internacional y cuán sólidas son las vinculaciones que establecen entre sus miembros un nexo indestructible".

"En esos días de ardua e incesante labor, en que debimos hacer frente a las más dramáticas vicisitudes, todos los aviadores participantes, tanto chilenos como extranjeros, revelaron ser poseedores de una elevada jerarquía espiritual y técnica. Sin sus abnegados y generosos empeños, las consecuencias de la tragedia hubieran sido sobrecogedoras. Derrochando capacidad y entusiasmo, luchando hora a hora y día a día contra los peores obstáculos, comprobaron las insospechadas energías que el hombre es capaz de desarrollar cuando actúa impulsado por el deseo de servir a sus semejantes en desgracia o cuando lo mueven estímulos superiores. Por su trabajo tesonero y eficiente, cumplido sin vacilaciones, despreciando peligros y arrojando duros sacrificios, los tripulantes nacionales y extranjeros que participaron en la operación del Puente Aéreo se han hecho acreedores a la gratitud de la patria".

"Chile y su Fuerza Aérea agradecen de todo corazón el inapreciable y fraternal concurso recibido de las alas hermanas de Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Cuba, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra, México, Panamá Perú, Unión Soviética, Uruguay y Venezuela. Esa ayuda, brindada con absoluto desinterés en nombre de hermanos ideales de solidaridad humana, contribuyó a mitigar los sufrimientos de las poblaciones devastadas y, además, sirvió para demostrar cómo, por sobre las

fronteras de todo orden que separan a los pueblos, el hombre sigue siendo capaz de realizar acciones altruistas que lo dignifican y prestigian".

DESCRIPCION DE LA CATASTROFE

A las 06:02 horas de la mañana del 21 de Mayo de 1960, se produjo en Chile un terremoto de $7,3/4$ grados de magnitud (Escala Richter). Su epicentro fue la Península de Arauco, al Sur Concepción. Al día siguiente, a las 15:12 horas del 22 de Mayo, otro movimiento telúrico sacudió una extensa zona ubicada 500 kilómetros más al sur del epicentro del sismo anterior.

Informes técnicos dieron a conocer que el domingo 22 hubo en realidad dos terremotos: el primero de ellos a las 15:12 horas, de magnitud $7,1/2$ grados en la Isla de Chiloé. El segundo, medio minuto después, tuvo su centro en Valdivia y su magnitud alcanzó casi a los 9 grados en la Escala de Richter.

Simultáneamente, en la costa afectada por los sismos, se generó un maremoto que arrasó las poblaciones de Puerto Saavedra, Toltén, Queule, Corral, Bahía Mansa, Maullín, Ancud y Castro. Este fenómeno se propagó por el Océano Pacífico, extendiéndose hasta los Océanos Artico e Indico. En Valparaíso la ola alcanzó una altura de 1,50 metros, mientras que en las islas del archipiélago Juan Fernández, ubicadas en la misma latitud, fue superior a los 7 metros. Dieciseis horas después de producido el maremoto en Chile, la ola llegó a Hawai y más tarde a las costas del Japón.

Los terremotos que asolaron la región comprendida entre Ñuble y Chiloé, fueron clasificados entre los más desastrosos de que se tenga memoria en el mundo. La fuerza de los movimientos sísmicos y de los maremotos provocó la destrucción de miles de viviendas. En escasos instantes, gran parte de la población de aquellas provincias quedó sin albergue. La destrucción afectó no sólo a las viviendas, sino también a gran número de escuelas, industrias hospitales, edificios públicos y comerciales. La topografía del Sur de Chile quedó modificada por hundimientos de tierra y elevaciones que, en algunas partes, variaron substancialmente el paisaje. La fuerza destructora de los sismos arrasó también con las instalaciones eléctricas, las redes de agua potable, las de alcantarillado y las vías férreas, además de las instalaciones portuarias, puentes y otras obras.

Muchas personas murieron tal vez pensando de que se trataba del fin del mundo, al ser arrastradas por las olas o sepultadas por los derrumbes y grietas que se abrían en la tierra.

IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA ZONA AFECTADA

SUPERFICIE

La zona afectada por los sismos, inundaciones y maremotos tiene una longitud de 750 kilómetros, o sea, casi la correspondiente a Gran Bretaña o España. Su superficie total alcanza a 140.433 kilómetros cuadrados y aunque constituye sólo el 19% del área total del país tenía mucha más importancia que la que pudiera indicar ese porcentaje, pues correspondía el 65% de la tierra cultivable.

POBLACION

La población total de la zona, al ocurrir los fenómenos mencionados, se estima que era de 2.386.000 personas, o sea, el 31% de la población del país en esa época, con una densidad de 17 habitantes por kilómetro cuadrado. El 52% de dicha población vivía en zonas rurales y el resto en centros urbanos. Mientras la población urbana de la zona afectada componía sólo el 23% del país, los habitantes rurales de la región representaban el 47%. La población activa de estas provincias, estimada entonces en 790.000 personas, representaba el 24% de sus habitantes y el 30% de los pobladores activos del país. El 43% de la población activa regional se dedicaba a la agricultura y la ganadería, el 8% al comercio, el 15% a la industria, el 6% a otras actividades productoras de bienes y el 28% a la prestación de servicios.

EL PODER AEREO EN ACCION

15 minutos antes de las siete de la mañana del sábado 21 de Mayo, una llamada de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile comunicó la noticia del terremoto de Concepción al Grupo de Aviación Nº 7, basado entonces en el Aeropuerto Los Cerrillos. Se ordenó que un avión a reacción de esa Unidad efectuara un vuelo de reconocimiento visual de la zona, para conocer la magnitud de la catástrofe.

A las siete de la mañana un piloto de caza despegaba su Lockheed F-80 rumbo al Sur. Minutos más tarde sobrevolaba Concepción, Lebu, Chillán, Linares, etc., apreciando los efectos devastadores del terremoto. Poco más de una hora después aterrizaba y se detenía en la plataforma del aeropuerto Los Cerrillos entregando su informe a las autoridades de la Fuerza Aérea de Chile.

Dada la gravedad de la situación, la Fuerza Aérea de Chile fue declarada en estado de alerta. Lo mismo hizo la Federación Aérea de Chile, llamando a través de la radiotelefonía comercial y el teléfrago a los pilotos de los Clubes Aéreos a presentarse en sus respectivos aeródromos, poniendo así todos sus efectivos y

aviones a disposición de la Fuerza Aérea de Chile. Otro tanto hicieron las compañías de aeronavegación comercial chilenas existentes en aquella época.

EL PUENTE AEREO

El Grupo de Transporte Nº 10 puso en acción sus planes de emergencia e inició un Puente Aéreo entre Santiago y la zona afectada por el terremoto. Para este efecto se disponía de unos diez aviones Douglas C-47 y DC-3.

En la misma mañana se despachó vía aérea, personal médico, enfermeras, técnicos, medicamentos y cuanto elemento pudiera ser requerido con urgencia.

El segundo terremoto (día 22) sorprendió al Puente Aéreo en plena actividad. Tres aviones Douglas C-47 estaban descargando frazadas, alimentos y medicamentos en el Aeródromo de Hualpencillo (antiguo terminal aéreo de Concepción), cuando un prolongado y violento ronquido anunciaba un nuevo movimiento sísmico. Mediante un equipo de radio de emergencia de la Base Aérea de la "Chamiza" en Puerto Montt (hoy inexistente), se dió a conocer los efectos desastrosos de este terremoto.

Inmediatamente se dispuso que los aviones prolongarían su vuelo hasta las zonas afectadas por este segundo movimiento sísmico.

Desde ese instante se consolidó a través del cielo de Chile el Puente Aéreo más grande del mundo llevado a cabo hasta esa fecha en tiempos de paz, para hacer llegar en forma urgente la ayuda a millares de damnificados.

En este Puente Aéreo participaron casi todos los países de las Americas y varios de Europa. Los Clubes Aéreos efectuaron en ese Puente, misiones de enlace entre los terminales a los que llegaban los grandes aviones de transporte, y aquellos puntos en que sólo podían aterrizar y despegar los aviones livianos.

Hasta el 13 de Julio se voló una distancia de 1.147.200 kilómetros, los que significaron más de 5.736 horas de vuelo que equivalen a 239 días (8 meses) en el aire, suficientes para dar 280 vueltas alrededor del mundo.

Para hacer posible la realización del Puente Aéreo se debió multiplicar el esfuerzo humano. Desde el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, hasta el último hombre, debió triplicar su trabajo; unos planificando las operaciones y otros volando los aviones, alistándolos en tierra y efectuándoles el mantenimiento necesario acuciosamente, para que a las 05:00 horas de cada día las aeronaves se encontraran listas para hacerse al aire nuevamente.

En el intertanto, los meteorólogos proporcionaban durante las 24

horas del día pronósticos e informes de secuencia en Español y en Inglés, a todas las tripulaciones nacionales y extranjeras.

Este trabajo fue completado con transmisiones constantes a todo el país, dando a conocer detalles de las variaciones atmosféricas. El resultado obtenido fue de que ningún avión sufrió accidente o tuvo emergencias por causas meteorológicas.

En la Torre de Control de los Cerrillos, cuando éste era el Aeropuerto Internacional de Santiago, se atendía normalmente sesenta operaciones diarias. Durante el período comprendido entre el 25 de Mayo y 12 de Julio, se atendieron un promedio de 125 operaciones diarias, siendo 149 las del día 28 de Mayo.

LUGARES UNIDOS A TRAVES DEL PUENTE AEREO

Concepción: Ya hemos conocido del auxilio prestado a Concepción y las circunstancias en que se realizó.

Lebu y Cañete: Estas dos localidades cuentan con aeródromos de los respectivos Clubes Aéreos. Ocurrido el terremoto en la zona, y después de efectuado el reconocimiento aéreo, se planificó de inmediato el envío de auxilios, siendo así como la primera ayuda recibida por esas ciudades fue a través del aire.

Los Angeles, Angol y Victoria: A pesar de que los destrozos y víctimas causados por el terremoto en estas ciudades y sus alrededores no fueron de la consideración de los de Concepción, Valdivia, Osorno y Puerto Montt o Chiloé, y aún cuando se carecía de noticias que dieran a conocer la magnitud de la catástrofe, en el momento se dispuso que los aviones del Puente Aéreo alcanzarán hasta esas ciudades, llevando alimentos, medicamentos, personal médico, enfermeras, etc. Al mismo tiempo, se evacuaron todos aquellos heridos o damnificados que necesariamente debían ser trasladados a los centros de atención especialmente creados para este efecto.

Temuco: Al grupo de Aviación Nº3, con asiento en Temuco le correspondió, durante el período de emergencia que vivió la zona sur del país, ser una de las Unidades de mayor importancia por el gran tráfico aéreo que por allí pasaba, por sus actividades propias de vuelo, de abastecimiento, de mantenimiento de aviones y helicópteros y, en general, como Unidad de Apoyo de las diversas Sub-Bases que fue necesario crear para lograr dar cumplimiento en mejor forma a las misiones encomendadas por la Superioridad de la Fuerza Aérea de Chile.

En la Provincia de Cautín, los movimientos sísmicos y el maremoto obligaron en forma inmediata al abastecimiento por vía aérea de víveres y vestuario a los pobladores de las zonas devastadas, por haberse destruido todas las vías de comunicación de superficie. Como el Grupo Nº 3 no disponía de los medios y elementos

suficientes para prestarles esa ayuda, aceptó desde el primer momento la cooperación espontánea del Club Aéreo de Temuco, que puso a disposición de la Unidad todo su material de vuelo y pilotos, iniciando al mismo tiempo una organizada campaña, solicitando a los habitantes de Temuco, a través de las radioemisoras y la prensa locales, donaciones de alimentos y ropas. Como las distancias hacia las zonas que sufrieron mayores daños eran grandes y los aviones tenían poca velocidad y autonomía, fue necesario constituir Sub-Bases de Operaciones, de acuerdo a los estudios de las necesidades urgentes de estos lugares. Así, surgieron las Sub-Bases de El Rudi, Nahuenté, Fanguipulli y Villarrica.

Valdivia: Valdivia fue una de las ciudades más castigadas por la naturaleza. Dadas la importancia de la zona y el peligro que significaba una posible inundación a causa del aumento de nivel del Lago Riñihue, la Fuerza Aérea estableció un terminal en el Aeródromo de "Las Mariás" y habilitó un helipuerto cercano al hospital de emergencia instalado por el Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica.

El Terminal Aéreo se convirtió en el centro neurálgico de la zona de Valdivia. A él llegaban las personas en busca de noticias, del alivio que traían los aviones y de la solución que para algunos significaba el ser evacuados.

Los helicópteros de la Fuerza Aérea de Chile y los de la Fuerza Aérea Argentina trabajaron sin descanso día tras día, ya fuera para trasladar heridos o enfermos, ya para llevar abastecimiento, patrullar los ríos y las inundaciones, para dar seguridad a los pobladores damnificados y tranquilidad a las autoridades que estaban encargadas de dirigir la vida en esa zona.

Debido a las condiciones meteorológicas, muy cambiantes en esa zona, en repetidas oportunidades se debía cerrar el aeródromo; ante esta eventualidad, se producía una verdadera competencia entre aviadores argentinos y chilenos, norteamericanos, peruanos, venezolanos, etc., para buscar el descenso preciso, entrar a Las Mariás, llevar el alivio y evacuar niños, cientos de los cuales eran enviados por sus familiares a Santiago en busca de mayor seguridad.

Después, cuando el nivel de las aguas del río Calle-Calle llegó hasta el aeródromo de Las Mariás y ya no pudieron operar allí los bimotores Douglas C-47, DC-3 y los Curtiss C-46, aviones pequeños de instrucción y enlace de la FACH y aviones de instrucción y de turismo de Clubes Aéreos, comenzaron a operar desde una cancha de emergencia habilitada en el fundo "Las Parras".

Osorno: Fue ésta una de las ciudades que recibió mayores daños por el impacto del terremoto, y como cabecera de la Provincia del mismo nombre, fue otro de los terminales que la FACH estableció para hacer llegar la ayuda del Puente Aéreo.

Desde este terminal, al que llegaron más de 100.000.000 de libras de carga, se distribuyó todo tipo de pertrechos a La Unión, Río Negro, Lanco, etc., en aviones livianos de Clubes Aéreos y de la Fuerza Aérea.

Por otra parte, desde el terminal aéreo fueron evacuados hacia Santiago centenares de personas que quedaron sin hogar a causa del terremoto.

Fuerto Montt: Fue Puerto Montt una de las ciudades que sufrió los más graves perjuicios ocasionados por los terremotos. Ante el aislamiento en que quedó la Base Aérea "La Chamiza" por la destrucción del puente que la unía con la ciudad, el Mando Superior de la Fuerza Aérea dispuso que se habilitara la pista del Aeropuerto El Tepual, que sólo contaba con 2.000 metros de largo. Debido a la gran cantidad de carga que se recibía en ese Terminal aéreo, se adquirió un galpón de estructura metálica que sirvió de bodega. Se organizó también, urgentemente una torre de control, un radiofaro y se dispusieron todos aquellos elementos necesarios para la operación de los aviones del Puerto Aéreo hacia ese Terminal.

En total fueron trasladadas por aire 4.415 personas damnificadas en la zona de Chiloé, 2.445 de las cuales fueron traídas a Santiago.

Por otra parte, los aviones y helicópteros que operaron bajo el control del Comando General de las FF.AA conjuntas, transportaron entre el 28 de Mayo y el 16 de Junio de 1960, 380.419 libras de abastecimiento desde Puerto Montt a los siguientes lugares: Ancud, Achao, Butachauque, Castro, Chaulinec, Cabo Quedal, Capilla Nueva, Cucao, Contao, Curahue, Curaco, Chulin, Las Cuyas, Futaleufú, Huellelhue, Huillín, Huillinco, Maullín, Mehuín, Leibún, Melinka, Meulín, Mocoçuñi, Osorno, Puelpún, Palena Alto, Quellón, Quenuir, Quilán, Rilán, San José, Tacón y Tenún.

OPERACION RINIHUE

A causa del terremoto del 22 de Mayo, el terreno de la ribera del río San Pedro, desagüe natural del Lago Rinihue, se deslizó en varios puntos formando tres tacos que obstruyeron el río. Por consiguiente, el agua que fluye al Rinihue desde otros cinco lagos, hizo subir el nivel de éste, con lo cual se tornó muy peligrosa la situación. Ingenieros, obreros y equipo de construcción de ENDESA, con la cooperación de otras entidades públicas -Fuerza Aérea especialmente- dieron comienzo a grandes trabajos de emergencia para controlar el desagüe hacia Valdivia, los que fueron efectuados en forma sistemática y normal.

DESEMPEÑO DE LAS FUERZAS ARMADAS Y DE ORDEN

En aquella época, correspondió al Ejército, a Carabineros y a

Investigaciones llevar a cabo arduas tareas de administración, vigilancia y organización de servicios en la superficie, no obstante lo cual hubo muchos pilotos de estas reparticiones, que ya empezaban a disponer de medios aéreos propios, que volaron con gran eficiencia y valentía en sus aviones o en los de Clubes Aéreos a los que pertenecían como socios pilotos. Otro tanto hicieron pilotos de la Armada de Chile.

CONCENTRACION DE CLUBES AEREOS

Una vez que se normalizó la situación y comenzó la reconstrucción de la región devastada, la Federación Aérea de Chile convocó a todos los Clubes Aéreos a una Concentración en el Aeródromo de Tobaraba en 1960. Esta gran reunión tuvo por objeto hacer una muestra de todos los aviones civiles al Presidente de la República don Jorge Alessandri Rodríguez, quien deseaba presentar sus agradecimientos a los pilotos por su participación en el Puente Aéreo. El presidente Alessandri pronunció encomiásticas palabras al referirse a los Clubes Aéreos, prometiendo prestar toda la ayuda posible para el fomento de la aviación civil, en particular a dichos Clubes.

CONCLUSIONES

La experiencia tan terrible que le tocó vivir a Chile en 1960 tuvo características de cataclismo.

Si bien es cierto que las armas modernas pueden producir daños horribles, sus efectos, al menos son conocidos en la teoría y en la práctica por el hombre, y al estar sujeto su empleo a las intenciones y voluntad de éste, también es el hombre el que tiene la capacidad de impedir su uso, neutralizarlo o al menos atenuar sus consecuencias. No sucede lo mismo con los fenómenos de la naturaleza, en especial aquellos tan desconocidos como son los que tienen su origen bajo la superficie de la tierra, cuya ocurrencia nos coge por sorpresa y cuya fuerza puede llegar a ser insospechadamente destructora, sin que los humanos podamos hacer nada para evitar el desastre consecuente, excepto evaluar las consecuencias, movilizar organizadamente los recursos de que se pueda disponer, hacer las reparaciones, tomar conciencia de la experiencia vivida y nunca olvidar de que lo sucedido podría volver a ocurrir en cualquier momento, ya que no se trata de un hecho casual y remoto sino que una posibilidad latente.

Chile vive amenazado constantemente por terremotos, maremotos, aluviones e inundaciones y/o una combinación de todos ellos, como sucedió en 1960 y en otras ocasiones. Entonces el vehículo terrestre, si se puede mover, lo hará para llegar solamente hasta el puente cortado, el taco producido por el derrumbe u otros obstáculos naturales que impiden su avance; la embarcación zarpará y se desplazará para llegar sólo hasta donde pueda

atracar, y los elementos que de ella se desembarquen y sean transbordados al vehículo terrestre tendrán su destino hasta donde la vialidad lo permita; Es el medio aéreo el único que ofrece al hombre la posibilidad de romper el bloqueo y el aislamiento impuestos por la naturaleza, y hacerlo con la eficiencia que se ha dado a conocer en este documento. Es por ello que ha sido escrito sin la intención de herir ningún tipo de susceptibilidades, sino por el contrario, hacer un planteamiento serio de situaciones verídicas vividas en Chile, para llamar la atención de las Autoridades y del público en general, en el sentido de que nuestro país, más que ningún otro, debe cuidar celosamente de su aviación civil, protegiéndola de situaciones puntuales y coyunturas pasajeras, que pudieran ponerla en peligro de desaparecer como herramienta fundamental de una nación que debe protegerse de los embates que la Naturaleza le propina periódicamente.

La Aviación Civil no rentada, o sea los Clubes Aéreos, atraviesan desde hace ya algún tiempo por los cielos más difíciles de su existencia. Es hora pues, de meditar en la historia trágica de nuestra Patria en este siglo que ya termina, en las grandes posibilidades y soluciones que han ofrecido los Clubes Aéreos en los tiempos difíciles, donde se han demostrado siempre dispuestos a dar su apoyo a la comunidad... y en esas sencillas palabras que visionariamente dijera el Aviador Civil Precursor, don Clodomiro Figueroa Ponce: "PORQUE CHILE NECESITA DE LA AVIACION, HAGAMOS AVIACION".

CBE 91/3140
Ant. 91/3140



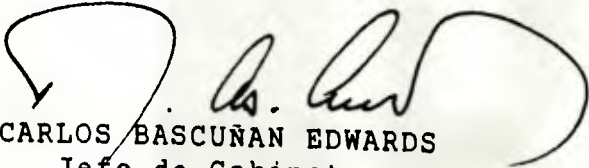
Señor
Eneas Grisolia Corbaton
Presidente Federación Aérea de Chile
Presente

De mi consideración:

Por especial encargo de S.E. el Presidente de la República, tengo el agrado de acusar recibo de la invitación que le hiciera llegar para asistir a la inauguración del 1º Encuentro Nacional de la aviación Civil, ENACI'91, a efectuarse el 22 de Marzo próximo a las 17 hrs.

Lamentablemente, por razones derivadas de sus actividades de Gobierno programadas con antelación, al Presidente no le será posible acceder a esta invitación. No obstante por mi intermedio, le reitera sus agradecimientos y le hace llegar un cordial saludo.

atentamente, Sin otro particular, le saluda


CARLOS BASCUÑAN EDWARDS
Jefe de Gabinete

Santiago, Marzo 11 de 1991.



GAB.PRES. 0328/90

Santiago, Mayo 16 de 1990

Señor

Eneas Grisolia Corbatón

Presidente de la Federación Aérea de Chile

Presente

Estimado señor:

Por encargo de S.E., el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, me dirijo a usted para agradecerle el envío de las conclusiones de ENACI'90.

El Presidente me encarga le señale que valora el esfuerzo, desplegado por la Federación Aérea que usted preside, en pro del desarrollo de la aeronáutica nacional.

Reciba mis cordiales saludos,

Carlos Bascuñán Edwards
Jefe de Gabinete Presidencial

CBE/ppc

c.c. : Arch. Corr. Correspondencia



J
SANTIAGO, 26 de Abril de 1990.
Nº 150/90

Su Excelencia
Presidente de la República
don PATRICIO AYLWIN AZOAR
Palacio de La Moneda
Presente

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de saludarle y a la vez hacer mención a nuestro Primer Encuentro Nacional de Aviación Civil -ENACI'90, que se efectuó entre los días 12 al 15 de Abril de 1990 en el Aeródromo "Los Cerrillos"

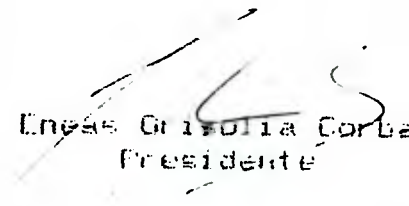
Este Encuentro Nacional tuvo el objetivo fundamental de difundir y fomentar el quehacer aeronáutico nacional, para lo cual se contó con la participación y asistencia de las distintas disciplinas aéreas que se practican en nuestro país como son: Planeadores, Paracaidismo, Aeromodelismo, Ales Delta, Ultralivianos, Helicopteros, etc. Como asimismo, de las ramas aéreas de las Fuerzas Armadas, quienes en sus respectivas versiones no bélicas, de ayuda a la comunidad se hicieron partícipes siendo de gran atracción para el público en general.

Fue de especial interés para la aviación civil y para FEDACH, organizadores de este evento, tomar contacto con Su Excelencia, con el objeto de integrarlo a la actividad aérea civil y su quehacer en el contexto nacional. Para ello se gestionó con la debida antelación una entrevista personal, inclusive a través del señor Jefe de Gabinete, don Carlos Bascuñan, la cual no pudo concretarse debido principalmente a sus múltiples gestiones Presidenciales. En vista de ello, hicimos llegar nuestra invitación a la Inauguración del Primer Encuentro Nacional de Aviación Civil, efectuado el día 12 de Abril pasado, ocasión que contamos con la grata asistencia de el señor Edecán de la Fuerza Aérea de Chile en vuestra representación.

Debido a la importancia que reviste para la aeronautica civil deportiva la realizacion de este tipo de eventos y al significado que para FEDACH constituy6 el 6xito de la mismo, es que nos permitimos adjuntar a la presente las conclusiones de ENACI '90, como asimismo, la descripci6n de lo que representa nuestra Instituci6n, Federaci6n A6rea de Chile. Desearnos dejar con ello en clara transparencia los objetivos del mismo y los fondos recaudados que ir6n en directo beneficio de la recuperaci6n del patrimonio nacional que constituyen las aeronaves civiles de Clubes A6reos. Es cierto, que los fondos son insuficientes para la recuperaci6n total de aeronaves, pero no es menos cierto que con 6ste se da el primer paso hacia un objetivo por a6os relegado por falta de financiamiento.

Sin otro particular y agradeciendo desde ya vuestra atenci6n, saluda atentamente a Su Excelencia

FEDERACION AEREA DE CHILE


Enay Grisolia Corbat6n
Presidente

Adj: Conclusiones ENACI '90
Descripci6n Federaci6n A6rea de Chile

Aviación civil tiene encuentro

El más grande encuentro nacional de la aviación civil se materializará los días 12 -día inaugural-, 13, 14 y 15 próximo en el Aeropuerto Los Cerrillos de nuestra capital.

La información la dio a conocer el presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia, cuyo organismo está organizando este primer encuentro de la aviación civil como una manera de difundir cada una de las disciplinas aéreas a la comunidad en general, y muy especialmente a la juventud.

El dirigente nacional al conversar con "La Tercera" señaló que el evento aeronáutico cuenta con el más amplio y decidido apoyo de la Fuerza Aérea, de su Comandante en Jefe, general Fernando Matthei; de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y de cada uno de los subalternos a cargo de las diferentes unidades. De tal manera que -agregó- se contará con la presencia masiva, en donde no se descarta la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones", el Museo Aeronáutico con exposición de aviones antiguos en vuelo y estática, paracaidismo, etcétera.

Expresó, asimismo, que tanto la Armada, Ejército y Carabineros, a través de la aviación de esas ramas, se harán presentes con la exhibición de rescate aéreo y otras demostraciones que, con toda seguridad, serán de atracción para el público.

Indicó, a propósito de esta pionera de la aviación civil nacional, que la Asociación Chilena de Mujeres Pilotos "Alas Andinas" también participará activamente en este Primer Encuentro.



Un fin
de semana
de película

FESTIVAL

AEREO

También podrá
volar en familia



Encuentro nacional de la aviación civil

- Vuelos populares
- Aviones ultralivianos
- Un evento para el público; para que usted participe.
- Show
- Paracaidismo
- Aeromodelismo
- Exhibiciones acrobáticas

Aeropuerto Cerrillos
13-14-15 de abril. Todo el día

14/ CRONICA

Se realizará este fin de semana

Encuentro nacional de la aviación civil

La aviación civil emprende el vuelo, este fin de semana, en el Aeropuerto Los Cerrillos. Los días viernes 13, sábado 14 y domingo 15, se llevará a cabo el primer encuentro nacional de la aviación civil, donde participarán 73 clubes aéreos desde Arica a Punta Arenas.

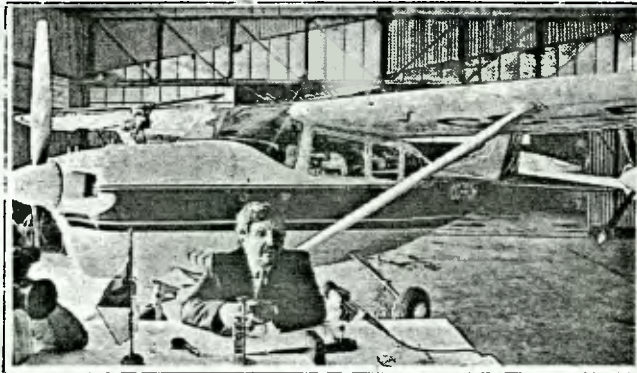
Así lo dio a conocer en la mañana de ayer el presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia, quien anunció que en la muestra estarán presentes diversos aviones, entre los cuales se incluyen los ultralivianos, el Pillán, aviones de fumigación y, además, exhibición de paracaidismo, aeromodelismo, planeadores, alas delta y, para el público, vuelos populares, como así también la exhibición de aviones acrobáticos.

Por otra parte, durante el desarrollo de la muestra aeronáutica, los aficionados en aeromodelismo Mario Navarrete y Jorge Miranda, intentarán batir el récord nacional de esta especialidad, efectuando un vuelo entre la localidad de Chimbarongo y Santiago (Aeropuerto Los Cerrillos), cubriendo una distancia de 165 kilómetros con dos aviones en miniatura manejados a control remoto desde una camioneta que seguirá

el trayecto de las pequeñas aeronaves.

El presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia, dijo que "la aviación civil, no comercial, ha tenido una importante misión de servicio en la historia aeronáutica nacional. Esta motivación es la que impulsa a los miembros de la Federación Aérea a continuar estimulando este deporte que beneficia a la comunidad". Agregó que para la realización del Encuentro Nacional de Aviación Civil, Enaci '90, "se cuenta con el apoyo de la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Aviación del Ejército, Aviación de la Armada y de Carabineros de Chile".

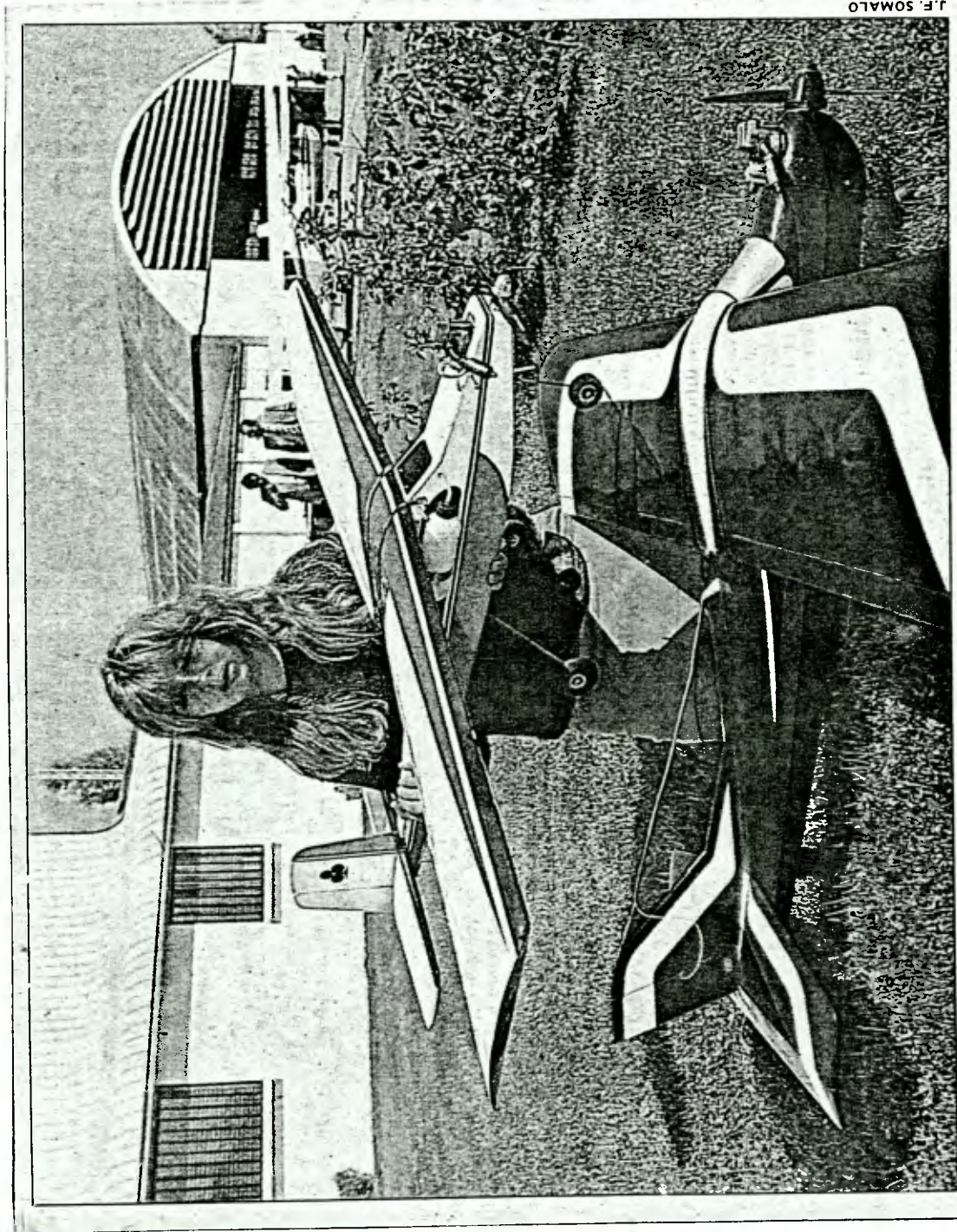
El dirigente, junto con invitar a toda la familia chilena a participar de la muestra aérea, cuyo horario de atención al público se inicia a las 10.00 horas y en forma continuada, estimó que "el atractivo que la aviación ejerce sobre el público, hizo que la Federación haya contemplado efectuar este encuentro, para tener un mayor contacto con la ciudadanía, los cuales pueden disfrutar de vuelos populares y de las diferentes demostraciones aeronáuticas".



El primer encuentro nacional de la aviación civil se llevará a cabo este fin de semana, según lo dio a conocer el presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia.

EL MERCURIO

Santiago de Chile, Miércoles 11 de Abril de 1990



J.F. SOMALO

PRIMER ENCUENTRO DE AVIACION CIVIL. — Entre el viernes próximo y el domingo se realizará en el aeropuerto "Los Cerrillos" el Primer Encuentro de Aviación Civil, organizado por la Federación Aérea de Chile (FEDACH). El evento contará con una exposición de aeronaves y exhibiciones de paracaidistas, alas delta y acrobacias en el aire, a cargo de un grupo de pilotos afiliados a la entidad. En la foto, dos de los aeromodelos que participarán en una de las competencias. (C 9)

EN EL AEROPUERTO LOS CERRILLOS :

Efectúan I Encuentro De Aviación Civil

- El evento, organizado por la Federación Aérea de Chile, estará abierto al público entre los días 13 y 15 de abril, y contará con exhibiciones de paracaidismo y vuelos populares.

La realización del Primer Encuentro de Aviación Civil (ENACI '90), los días 13, 14 y 15 de abril en el aeropuerto "Los Cerrillos", anunció ayer el Presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia Corbaton.

En conferencia de prensa, efectuada en el aeródromo Tobalaba, informó que en el evento participarán miembros de los 73 clubes que integran la Federación, a lo largo de todo el país, y representantes de la Fuerza Aérea, de aviación naval, de Carabineros y del Ejército.

En la ocasión se mostrarán al público asistente exposiciones de aeronaves, maniobras de rescate aéreo, paracaidismo, alas delta, planeadores, aviones ultralivianos, vuelos de helicópteros. Además, se habilitarán stands donde las diferentes empresas aeronáuticas y escuelas de vuelo exhibirán sus novedades.

"Considerando el atractivo que la aviación ejerce sobre el público, la Federación ha contemplado abrir este encuentro nacional para un más estrecho contacto con la ciudadanía. Durante los tres días del evento, se efectuarán vuelos populares, a cargo de la FACH y el Ejército, que tendrán un costo de \$1.000, y también mostraremos el desempeño de un globo aerostático", detalló el dirigente.

Grisolia señaló que ENACI '90 tendrá como gran atractivo la participación de dos aeromodelistas que intentarán batir el récord nacional para ese tipo de aparatos, efectuando un vuelo de larga distancia entre la localidad de Chimbarongo y Santiago.

Se trata de Mario Navarrete y Jorge

Miranda, afiliados a la Federación de Aeromodelismo, que partirán con sus naves a las 10 de la mañana del próximo sábado, esperando llegar a Cerrillos a las 12 horas, aproximadamente.

Según dio a conocer Grisolia, la muestra estará abierta al público el viernes 13, a partir de las 10 horas. El costo de las entradas será de \$400 para los adultos y \$200 los niños.

La inauguración se realizará mañana y se espera contar con la asistencia del Comandante en Jefe de la FACH, General Fernando Matthei.

En otro orden, el presidente recordó que la Federación Aérea de Chile tiene personería jurídica desde 1946 y está afiliada a la Federación Aérea Internacional (FAI).

Suad Efendic:

Viene a Chile Especialista en Endocrinología

El Jefe del Departamento de Endocrinología del Karolinska Institute de Estocolmo, Suecia, profesor Suad Efendic viene a Chile por invitación de la Sociedad Chilena de Endocrinología y Metabolismo, con el propósito de dictar una charla sobre nuevos aspectos en el tratamiento de la Diabetes.

El profesor Efendic es uno de los líderes mundiales en el campo de la Diabetes y sus investigaciones abarcan tanto el tratamiento con la prevención de esta enfermedad.

Los Cerrillos: Exitoso Evento De Aeronáutica Civil en Stgo.

Con una considerable asistencia de público continuó desarrollándose ayer el primer Encuentro Aeronáutico Civil, Enaci'90, en el aeropuerto Los Cerrillos de la capital.

La principal atracción del evento la constituyen los vuelos populares que desde las 10 de la mañana, cada media hora, efectúan un avión caza del comando de aviación del Ejército y dos de la Fuerza Aérea, que con más de 40 personas cada uno sobrevuelan Santiago.

También personal especializado de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile, realiza maniobras de rescate y salvamento en helicópteros institucionales.



SIMULACRO DE RESCATE.— Efectivos de la Brigada Aeropolicial realizan una demostración de salvamento a una persona herida en el marco de las actividades del Encuentro Aeronáutico Civil —Enaci'90— que se desarrolla en el Aeropuerto Los Cerrillos. La muestra es organizada por la Federación Aérea de Chile.

EL MERCURIO

Santiago de Chile, Lunes 16 de Abril de 1990



M. GONZALEZ

CULMINO FERIA AEREA. — *Numerosos adultos y niños, como el que aparece en la fotografía, hicieron realidad sus anhelos de tomar contacto con aeromodelos, aviones reales y pilotos en el Encuentro Aeronáutico Civil que se realizó en Santiago durante el fin de semana. La pista de Los Cerrillos se transformó en una multicolor vitrina de la capacidad y experiencia de la aviación chilena.*

Aviación civil despliega alas

Primer Encuentro Nacional se inaugurará el jueves. Chile será sede del Mundial de 1993.

Este fin de semana se realizará el Primer Encuentro Nacional de Aviación Civil, ENACI'90, organizado por la Federación Aérea de Chile, en el aeropuerto de Los Cerrillos.

En la jornada participarán los 73 clubes aéreos que acoge la Federación, distribuidos a lo largo de todo el país.

Eneas Grisolia Corbaton, presidente de la entidad, en conferencia de prensa ofrecida en el hangar del organismo federado, informó que el encuentro se inaugurará el jueves a las 12.00 horas, y funcionará entre el viernes 13 y el domingo 15. La jornada tiene como objetivo difundir y compartir con el público las diferentes disciplinas aéreas, tales como exposiciones de aeronaves, exhibición de maniobras de rescate aéreo, paracaidismo, alas delta, planeadores, aviones ultra-

livianos, exposición y vuelo de helicópteros y muestras estáticas de diferentes empresas aeronáuticas y escuelas de vuelo, "para que la Federación y los clubes aéreos sean conocidos por la comunidad", dijo.

El dirigente federado anunció que Chile será sede del Mundial de Aviación en 1993, en la especialidad de rally. Esta competencia, patrimonio de los europeos, se desarrollará por primera vez en un país latinoamericano.

Le corresponde a la Federación Aérea de Chile la representación nacional e internacional de la Aviación Civil privada no comercial y como tal colabora a los organismos rectores de las actividades aéreas nacionales como internacionales, teniendo directa participación en la Federación Aero-náutica Internacional, FAI, con sede en Pa-

ris-Francia.

El sábado, un equipo de aficionados al aeromodelismo, integrado por Mario Navarrete y Jorge Miranda, intentará batir el récord nacional para este tipo de aparatos con un vuelo de larga distancia, a control remoto, entre la localidad de Chimbarongo y Santiago (160 kilómetros) en un avión miniatura de 5 kilogramos de peso y que funciona con alcohol y un compuesto a base de aceite de castor.

Según los organizadores, la aviación civil no comercial ha tenido una importante misión de servicio en la historia aeronáutica nacional. "Esta motivación aérea es la que impulsa a los miembros de la Federación a continuar estimulando este deporte que beneficia a la comunidad", sostienen.



A todo vuelo será el encuentro de la aviación civil.

Desde paracaidismo a vuelos populares y aeromodelismo en encuentro nacional

Aviadores civiles tendrán fiesta aérea



Los aficionados al aeromodelismo Mario Navarrete y Jorge Miranda intentarán batir el record nacional de esta especialidad, efectuando un vuelo entre la localidad de Chimbarongo y Santiago (Aeropuerto Los Cerrillos), cubriendo una distancia de 165 kilómetros con dos aviones en miniatura, manejados a control remoto.

El hombre siempre ha deseado dominar el espacio y poder volar y, aunque no sea con sus propias alas, utiliza para ello la imaginación y la tecnología. Este fin de semana muchos podrán cumplir sus sueños de niño al subirse a una aeronave, avión o helicóptero, y sentir la emoción de estar en las alturas.

La sensación de volar por primera vez la pueden tener quienes concurren al Encuentro Nacional de Aviación Civil, donde se realizarán vuelos populares y demostraciones acrobáticas.

La novedad, seguramente, la constituirá el avión ultraliviano, que

sólo necesita un espacio de cuarenta metros para aterrizar o despegar y que puede ser fácilmente tripulado por aficionados. En la muestra, además, también estará presente el avión de instrucción de la Fuerza Aérea, el Pillán, como así también aviones de fumigación.

La atracción para el público también será la exhibición de paracaidismo, aeromodelismo, planeadores, alas delta y los aviones acrobáticos. Quienes estén con los pies en la tierra durante la muestra, que se efectuará el fin de semana, en el Aeropuerto Los Cerrillos, también

podrán disfrutar de las bandas instrumentales de las ramas de las Fuerzas Armadas.

Por otra parte, durante el desarrollo de la muestra aeronáutica, los aficionados en aeromodelismo Mario Navarrete y Jorge Miranda intentarán batir el record nacional de esta especialidad, efectuando un vuelo entre la localidad de Chimbarongo y Santiago (Aeropuerto Los Cerrillos), cubriendo una distancia de 165 kilómetros con dos aviones en miniatura, manejados a control remoto desde una camioneta que seguirá el trayecto de las pequeñas aeronaves.



Las aeronaves a control remoto fueron el mayor atractivo del Encuentro Nacional de Aviación Civil, en Cerrillos. En la foto, un pequeño modelo de helicóptero demuestra sus condiciones a pocos metros del suelo.

En encuentro de aviación civil en Cerrillos **Aviones a control remoto y gratos vuelos populares**

Las aeronaves a control remoto, los vuelos populares y diversos stands relacionados con el tema constituyen algunas de las principales atracciones del Primer Encuentro Nacional de Aviación Civil, que se desarrolla este fin de semana en el Aeropuerto Cerrillos.

En la exposición están presentes, además, diferentes disciplinas vinculadas, entre ellas el paracaidismo, alas delta, planeadores, aviones ultralivianos y demostraciones de rescate.

Eneas Grisollá, presidente de la Federación Aérea de Chile, entidad que organiza el evento, manifestó su optimismo por el éxito de este primer encuentro. Agregó que esta muestra fue motivada por la necesidad de abrir la actividad aérea civil no comercial a todo el público.

Para hoy destaca la prueba que realizará un avión en miniatura, de 70 centímetros de largo y 5 kilos de peso, que intentará quebrar en tiempo record la distancia de más de 160 kilómetros existente entre Chimbarongo y

Cerrillos. Esta actividad se desarrollará pasadas las 10 de la mañana.

En el lugar se encuentra un stand del Servicio Aéreo de Rescate, SAR, donde se exhibe el material usado corrientemente por la entidad para realizar su labor. En la tarea de difusión se muestra a los niños fósforos que son capaces de encenderse estando húmedos, un espejo de señales, cascos de pilotos, kit de alimentos de supervivencia y balsas, entre otras cosas.

Con relación a los vuelos populares, éstos tienen un costo de un mil pesos por persona y permiten disfrutar de la sensación de volar y también conocer Santiago desde un ángulo diferente.

Además, la exposición contempla la muestra de decenas de aeronaves en forma estática y demostraciones de diferentes modelos de aeronaves hechos a escala, dirigidas por sistemas de control remoto.

Aviones civiles se apoderaron de un domingo en familia...

Menos impactante que la exposición internacional de aviación Fidae'90, pero mucho más familiar, resultó el primer Encuentro Nacional de la Aviación Civil, que reabrió al público este fin de semana el recinto de Cerrillos, que alguna vez fue el principal aeropuerto capitalino.

En vez de colosales bombarderos, Mirage Pantera, Harrier o F-15, como se exhibieron en la Feria Internacional de Aeronáutica y del Espacio, en ésta hubo aviones más pequeños sobre la losa, en exhibición y en acrobacias o demostraciones aéreas.

Pero en un espectáculo dirigido principalmente al hombre común, que pagó 400 pesos (200 pesos los niños) por enterarse de entidades que participan en la aviación civil, y para disfrutar de un rato de entretenimiento.

Y mientras la reciente Fidae —dedicada especialmente a los intereses internacionales, en especial a la aviación militar— desechó



Carabineros mostró el entrenamiento de sus perros.

este año los vuelos populares, algunos visitantes de Cerrillos se subieron a dos aviones "Namcu" fabricados por Enaer y a algunos helicópteros.

Un grupo de 16 carabineros mostró el nivel de entrenamiento que han conseguido con sus perros; los planeadores pasaron rasando la pista; aviones de instrucción mostraron su pericia en infinidad de acrobacias contra las nubes cúmulos que se desparramaban en el horizonte.

Equipos de radio de res-

cate, distribuidores de piezas para aviones, el Instituto Geográfico Militar, negocios de aeromodelismo, trabajos realizados por diversos colegios capitalinos sobre la materia y, por supuesto, la Fuerza Aérea, instalaron pabellones para dar antecedentes sobre esta actividad.

Y con el encanto de una kermesse, bomberos, boys scouts y Defensa Civil cooperaron con entusiasmo para la animación de esta muestra popular que se clausuró ayer.



No hay como un helicóptero para echar a volar los sueños...

CALCETINES POR MAYOR
\$ 3.020
 IVA INCL. **POR DOCENA**

PANTY FINA
\$ 1.462

Textil Matex
M.R.
COMERCiantES
JOSE DOMINGO CAÑAS 2704
☎ 2238397
 Despachus a provincias



La posibilidad de ver de cerca a los aviones más modernos del país y compartir con sus pilotos fue lo más celebrado del Encuentro Nacional de Aviación Civil que se efectuó en Los Cerrillos.

Jornada final incluyó hasta perros amaestrados

Éxito total logró el Primer Encuentro de Aviación Civil

Con éxito de público finalizó ayer el Primer Encuentro Nacional de la Aviación Civil (Enaci '90), que se desarrolló en el Aeródromo Cerrillos y que reunió durante varias jornadas a exponentes de los clubes de aviación del país y a las diferentes instituciones que forman militarmente a los hombres del aire.

En la evaluación final, algunos de sus participantes destacaron que el encuentro sirvió para que el público capitalino conociera más de cerca todos los aspectos relacionados con la aviación, desde la actividad de los clubes civiles hasta la forma de operar un avión, que era mostrada gráficamente en los stands que se armaron en el hall del aeródromo.

VUELOS

Además, se dio relevancia a la posibilidad que existió durante todos los días para que los espectadores se subieran y volaran en aviones "Twin Otter" y "Casa", del Ejército, y también en otros modelos civiles, puestos a disposición por los pilotos de diferentes clubes nacionales.

Como también el en-

lidad de haber efectuado un vuelo de dos pequeños aviones desde Gimbarongo hasta Los Cerrillos, marcando un récord en la especialidad.

Otro aspecto importante fue la presencia en el encuentro de aviones "no tradicionales", como los ultralivianos y los planeadores, que pudieron ser mirados desde cerca por los asistentes, ya que estuvieron durante todo el tiempo instalados en la losa, "rivalizando" con otros modelos más sofisticados.

Pese a ello, durante la jornada final, no fueron los aviones ni los pilotos el centro de atracción. Esta vez se "robaron la película" unos invitados especiales: los perros amaestrados de Carabineros.

El grupo de animales se lució junto a sus instructores en la losa del aeródromo Cerrillos, demostrando sus habilidades, que fueron desde algunas destinadas a captar la sonrisa de los espectadores hasta difíciles pruebas en que demuestran hasta dónde llega el valor de la instrucción recibida.

Entre lo más aplaudido de su presentación se contó el "ejercicio de la gorra"

animales en labores de ayuda a sus instructores, especialmente cuando uno de ellos simuló caer herido y el perro tomó su gorra y fue a buscar a otros uniformados para que le brindaran ayuda.

Cabe recordar que en el desarrollo del encuentro,

éste fue otra de las "habilidades" mostradas por la policía uniformada, que ya el sábado pasado había sorprendido al público con las acciones del Grupo de Operaciones Policiales Especiales (Gope), con el apoyo de un helicóptero "Volkó".





Helicópteros y aviones en miniatura, posibles de manejar a control remoto, son las principales atracciones de los más pequeños, en el Primer Encuentro de Aviación Civil en Cerrillos.

Buscaban establecer record

Espectacular vuelo de dos aviones a control remoto

Una verdadera hazaña efectuaron los "pilotos" de dos aviones a control remoto, que volaron sin escalas y sorteando diversos tropiezos, desde Chimbarongo hasta las cercanías del aeródromo Los Cerrillos, en la capital.

El viaje se efectuó ayer en la mañana, en el marco del Primer Encuentro Nacional de la Aviación Civil (Enaci '90), y su objetivo era establecer un nuevo record en materia de vuelos de este tipo, ya que el anterior lo había realizado Manuel Contarini, entre San Fernando y la capital.

Esto no se logró debido a que el viaje fue interrumpido, por falta de combustibles, tres kilómetros antes de llegar a Los Cerrillos. Pese a ello, los aeromodelistas Mario Navarrete y Jorge Miranda quedaron satisfechos con lo realizado, explicando que debieron hacer uso de todos sus conocimientos para realizar la experiencia.

Navarrete contó que lo especial del viaje fue que debieron adecuar los aviones. "Los modelos están preparados para volar diez minutos o menos y acá nos demoramos poco más de dos horas. Por lo mismo, a los aviones tuvimos que hacerles diseños especiales y también en lo referido a sus estanques, ya que lo común es que lleven alrededor de 14 onzas de combustible y en este caso, llegamos a las 50 onzas, vale decir, alrededor de un litro y medio. Pese a ello, tuvimos que cumplir con ciertas características técnicas, para que el record, si lo conseguimos, tuviera valor", explicó.

Añadió que el viaje lo hicieron en vehículo, luego que lograran despegar -tras vencer algunos problemas burocráticos- de Chimbarongo: "Nos vinimos en una camioneta, guiando visualmente el avión. La velocidad pro-



Una impecable presentación ofrecieron los efectivos del Grupo de Operaciones Especiales de Carabineros durante la demostración de salvataje desde un helicóptero, en el aeródromo Los Cerrillos.

un record de distancia. A lo mejor en otra feria, más adelante, de nuevo lo intentaremos".

sentación del avión PT-17 que sirvió para entrenar a los pilotos de la Segunda Guerra Mundial del Ejército de Esta-

Director:
ARTURO ROMAN HERRERA
Representante legal:
GONZALO SEPULVEDA CAMPOS
Vicuña Mackenna 1870 Stgo.
Teléfono: 5517087. FAX 5581017

LA TERCERA

"DECIR LA VERDAD AYUDA A LOS PUEBLOS A ENCONTRAR SU PROPIO CAMINO"

Publicación del Consorcio
Periodístico de Chile (COPESA)
Comité Editorial: Germán Picó D.,
Gonzalo Picó D.; Bernardo Pérez
y Arturo Román Herrera.

Participan 72 clubes de diferentes puntos del país

Despegó fabuloso encuentro de aviación

El director de Aeronáutica Civil, general Jaime Lavín, presidió ayer en el Aeródromo de Cerrillos la ceremonia inaugural del Primer Encuentro de Aviación Civil,

Enaci '90.

El evento, que consiste en stands que exhiben diferentes aspectos del quehacer aeronáutico, ha sido organizado por la Federación Aérea

de Chile y se prolongará hasta el domingo 14 de este mes.

Cerca de 72 clubes de aviación, de diferentes puntos del país, están participando en Enaci '90. El encuentro

contempla, además, una serie de actividades relacionadas con la aeronáutica, tales como la realización de vuelos populares -que se efectuarán entre hoy y el domingo entre

las 10 y las 19 horas-, la exhibición de aerodelismo, planeadores y la presentación de globos de aerostato y alas delta.

Una de las actividades más atractivas del encuentro será la presentación de un avión aerodelo, de 70 centímetros de largo y 5 kilos de peso, que tendrá la misión de cubrir en un tiempo récord la distancia entre Chimbarongo y Cerrillos. La prueba se realizará el sábado a las 10 de la mañana.

Un total de 16 stands conforman la muestra. Ellos presentarán una acabada información sobre las escuelas de técnicos aeronáuticos; del Instituto Geográfico Militar; de instrumental aéreo y aerodelismo. En el encuentro tendrá una importante participación el comando de aviación del Ejército.

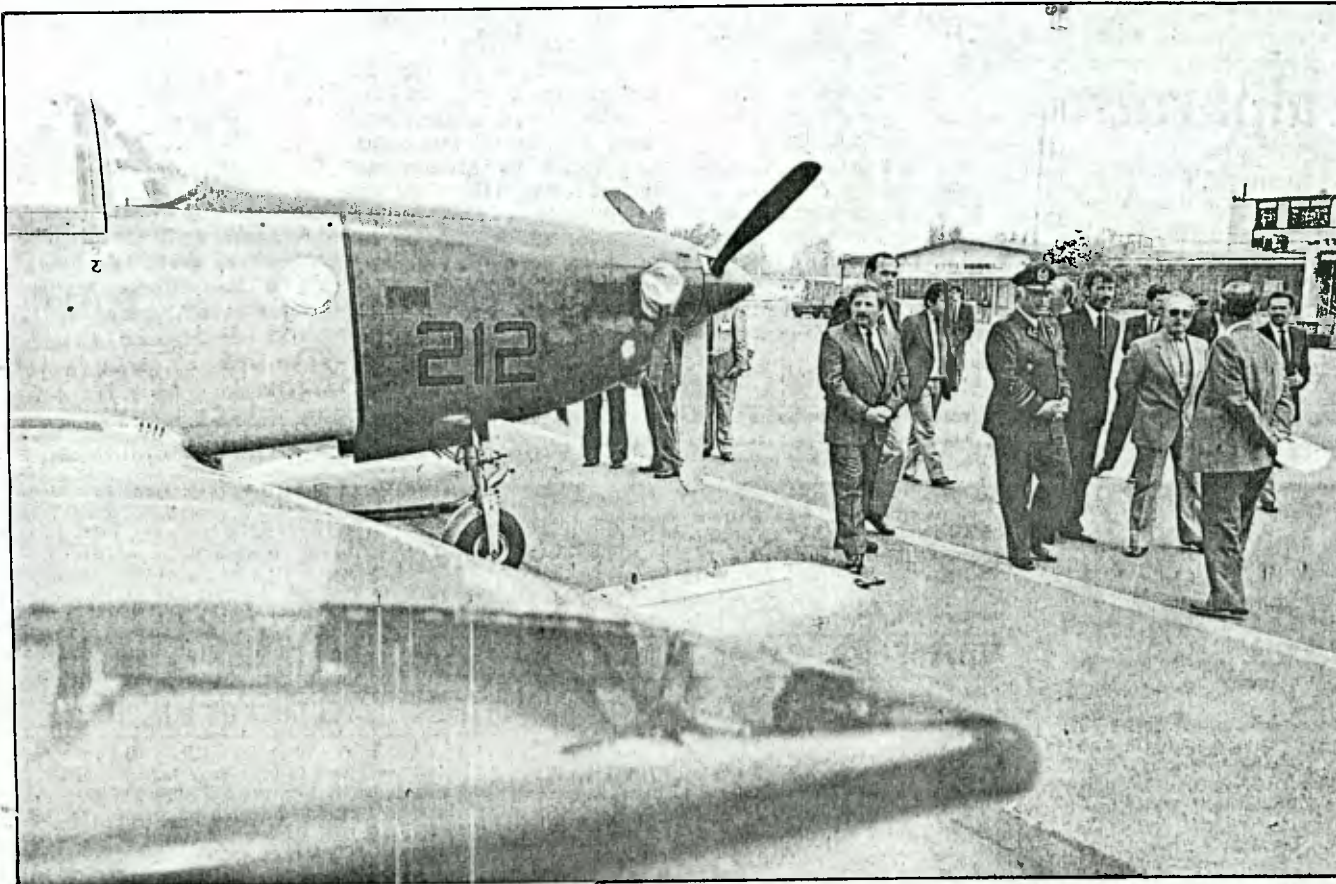
IMPORTANCIA DE LA AVIACIÓN

El presidente de la Federación Aérea de Chile, Eneas Grisolia, fue el encargado de abrir la muestra. El directivo destacó en la oportunidad el importante rol que ha

cumplido en nuestro país la aviación.

"La actividad de la aviación civil -dijo- pareciera nula en el quehacer nacional. Sin embargo, felizmente esto no es así, pues a lo largo y ancho de nuestra loca geografía las alas civiles se extienden por cada rincón. Y no pasa hora ni día en donde un avión civil no esté volando ya con un enfermo hacia un centro asistencial, llevando víveres o medicamentos hacia localidades aisladas, efectuando patrullajes de protección a la riqueza forestal y obviamente surcando los cielos en plan de esparcimiento o participando deportivamente".

"Por ello -agregó- bien sabe el país de la labor humanitaria que ha desarrollado la aviación civil y de apoyo a la comunidad en tantas ocasiones, en que por el rigor de la naturaleza, nuestro suelo ha sido azotado por violentos terremotos y maremotos. Cuando así ha ocurrido ahí han estado nuestros pequeños aviones sorteando los obstáculos imposibles de salvar en un primer momento por los aviones de mayor capacidad".



En el aeródromo Cerrillos partió ayer el Primer Encuentro de Aviación Civil Enaci '90. El evento fue inaugurado por el director de Aeronáutica Civil, general Jaime Lavín.