



ACADEMIA NACIONAL DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y ESTRATÉGICOS
ANEPE

REVISTA POLÍTICA Y ESTRATEGIA

N° 115 ENERO - JUNIO 2010

EL APOORTE DE LA DEFENSA NACIONAL EN LOS 200 AÑOS DE LA INDEPENDENCIA DE CHILE

- VIGENCIA DEL PENSAMIENTO DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS RIQUELME EN EL BICENTENARIO DE CHILE
- LA CONDUCCIÓN DE LA DEFENSA EN 4 MOMENTOS: 1810-1860, 1860-1910, 1910-1960 Y 1960-2010
- CHILE EN EL MARCO DE LAS COOPERACIÓN INTERNACIONAL: SIETE DÉCADAS EN OPERACIONES DE PAZ
- EL APOORTE DE LAS INSTITUCIONES DE LA DEFENSA NACIONAL AL FORTALECIMIENTO DE LA IDENTIDAD NACIONAL
- LA DEFENSA Y SU APOORTE AL DESARROLLO NACIONAL, UNA MIRADA A 200 AÑOS

**EDICIÓN ESPECIAL EN EL AÑO DEL
BICENTENARIO CHILE 2010**

FUERZA AÉREA DE CHILE, HISTORIA E IDENTIDAD NACIONAL[∞]

IVÁN SIMINIC OSSIO*

RESUMEN

En la conmemoración de los 200 años de la independencia de Chile, es necesario conocer parte de la historia de los hombres e instituciones que han contribuido decisivamente al logro de los objetivos nacionales. Entre estas, se encuentra la Fuerza Aérea de Chile como institución fundamental de la república, la cual ha enfocado sus esfuerzos en garantizar la integridad territorial, contribuir a la proyección internacional, cooperar a la disuasión, apoyar el desarrollo y la cohesión nacional y fomentar los interés aeroespaciales, siendo protagonista en un gran número de eventos de amplia significación nacional.

Palabras clave: *Aviación, aeronáutica, Fuerza Aérea de Chile, desarrollo nacional, líneas aéreas.*

ABSTRACT

THE CHILEAN AIR FORCE, HISTORY AND NATIONAL IDENTITY

In the bicentennial anniversary of Chile, arises the need to know the history of men and institutions that have made a capital contribution to achieve the national objectives. Among them, The Chilean Air Force appears as a fundamental institution of the Republic, that has focused its efforts to guarantee the territorial integrity, to contribute to the international projection, to cooperate to deterrence, and support the development and national cohesion, as well as to foster the aerospace interest, being an important actor in a wide array of national significance events.

Key words: *Aviation, aeronautics, Chilean Air Force, national development, airlines.*

* Integrante del Departamento de Investigación y Difusión de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile y profesor de la cátedra de Historia Aeronáutica Nacional en la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado. Es autor de diversos estudios sobre historia aeronáutica. Corresponsal para medios especializados en aviación civil y militar y articulista sobre temas de poder aéreo para diversos medios académicos chilenos y extranjeros. Academia de Guerra Aérea, Chile. ivansiminic@vtr.net

[∞] Fecha de recepción: 170610
Fecha de aceptación: 280610

INTRODUCCIÓN

Este año, junto con la conmemoración del Bicentenario del inicio del proceso de independencia de Chile, se recuerda también el 80° aniversario de la fundación de su Fuerza Aérea de Chile y el 97° de su aviación militar. Una somera revisión de algunos de los acontecimientos más relevantes de la trayectoria de nuestras alas uniformadas nos conduce al relato de algunos de los aspectos que han contribuido decisivamente a fortalecer ciertos aspectos de la identidad nacional.

Si entendemos el concepto de nuestra identidad nacional como el conjunto de circunstancias que han permitido la progresiva e inacabada construcción de las características del ser chileno –esto es la sucesión de costumbres, valores, cultura e historia del país– es claro que la revisión de la trayectoria de ochenta años de continuos servicios a la patria que la Fuerza Aérea de Chile aporta una multiplicidad de hechos realmente notables que deben ser considerados en el análisis.

Más aún, si observamos que el proceso de establecimiento de la aviación militar en nuestro país es un continuo que se inició formalmente en 1913 con la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar (hoy Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado) y que devino en la autonomía institucional lograda el 21 de marzo de 1930, la historia del aporte que nuestra aviación uniformada ha hecho a la historia nacional es un recuento prácticamente centenario. Y es que el espíritu que ha animado desde siempre a nuestros hombres de armas que optaron por las vicisitudes del vuelo –los de antes y los de hoy– ha sido siempre el mismo: transitar por los caminos del cielo para el mayor beneficio de la patria que los ha cobijado.

Ya hacia el fin de la Primera Guerra Mundial –conflicto que por razones entenedibles demoró por el lapso de cinco años el desarrollo de las aviaciones latinoamericanas–, nuestras alas militares supieron aprovechar los beneficios que el término de dicha conflagración trajo en relación con la disponibilidad de nuevo y mejor material aéreo y por la posibilidad de contar con experimentados oficiales europeos para inyectar nuevos conocimientos y mística a la aeronáutica local. Ambas alternativas fueron adoptadas por los gobiernos de la época, facilitando la posibilidad de allegar a las líneas de vuelo nuevos aviones y también contratando a destacados aviadores ingleses para servir de instructores en el campo aéreo de El Bosque.

EL DESAFÍO DE VENCER A LA CORDILLERA DE LOS ANDES

Sin duda que el primer logro que fue fiel reflejo del nuevo rumbo adoptado en Chile por su aviación fue el cruce de la cordillera de los Andes por su parte más

alta, empresa que desde 1913 venía siendo intentada sin suerte por aviadores de ambos lados del macizo de roca y hielo. El Congreso chileno, luego de un primer y fallido lance del chileno Clodomiro Figueroa en diciembre de 1913, claramente observó que la tarea merecía la más alta atención de las autoridades y estableció por ley un premio para quien lograra realizar la hazaña; y es que eran considerables las implicancias que un logro de esa magnitud podía tener sobre el espíritu de la población nacional, generalmente muy interesada y pendiente de todo aquello que se relacionara con el desarrollo de la aeronáutica.

Algo similar ocurría allende los Andes, desde donde varios y destacados aviadores intentaron sucesivamente y sin éxito hacer el cruce entre 1914 y 1917. Sin embargo, el honor de ser el primero –ya sabemos– le estaba reservado al joven teniente chileno Dagoberto Godoy Fuentealba quien, el 12 de diciembre de 1918, y premunido de un sencillo mapa y a los mandos de un monoplano monomotor Bristol M.1C con motor Le Rhône de 110 hp, de la Primera Compañía de Aviación, despegó a las 05: 05 horas desde El Bosque para –con pleno respaldo institucional– emprender la tarea.

El valiente Godoy, luego de elevarse a unos 4.000 metros y enrumbar decididamente su descubierta avión hacia la zona de las más altas cumbres, logró colarse entre fríos tremendos y corrientes traicioneras para cruzar a la altura del monte Tupungato (6.570 metros) y descender a las 06: 35 horas en Lagunitas, cerca de Mendoza. Por su hazaña, Godoy recibió el reconocimiento y el afecto amplio y sincero de chilenos y argentinos, y su regreso por tren a Santiago el 17 de diciembre fue una recepción francamente apoteósica, digna de héroes. Años después se decretaría el 12 de diciembre como fecha oficial de la aeronáutica chilena.

Años después, cuando la aviación internacional empezaba a dar muestras de su capacidad para emprender retos mayores a través de la realización de extensos raids continentales, desde el lado chileno también se intentó una empresa superior, como lo fue el vuelo entre Santiago y Río de Janeiro. El 29 de agosto de 1922 los capitanes Diego Aracena y Federico Baraona iniciaron el cruce de los Andes hacia el Atlántico para llevar un saludo escrito del presidente Arturo Alessandri con motivo de la celebración de los 100 años de la Independencia del Brasil. Este sacrificado vuelo –en resumidas cuentas– significó que Aracena, a bordo de un monomotor de Havilland DH-9, lograra llegar hasta las cercanías de la ciudad brasileña, entregando finalmente el encargo presidencial.

A medida que los aviones mejoraron su fortaleza y rendimientos, el cruce de los Andes naturalmente dejó de tener el magnético atractivo de los primeros

años. Lo cierto es que la cordillera ya había sido superada de distintas formas y los ímpetus de los aviadores se enfocarían de ahí en adelante hacia otros objetivos igualmente apremiantes, como la conquista de las fronteras interiores y la utilización de la aviación como elemento de desarrollo económico en general, ámbito en que la aviación militar nacional tendría bastante que decir.

Como fuera, la saga de los pioneros de la aviación nacional se enriqueció enormemente con este sólido reto sudamericano de principios del siglo pasado, y sin duda fue una vivificante competencia que vio desplegar lo mejor de los espíritus de aviadores de distintas nacionalidades de esos tiempos, en una entrega de arrojo, espíritu deportivo y patriotismo digna de ser recordada para siempre.

EXTENDIENDO LAS ALAS NACIONALES A TODO CHILE

A contar de 1925 la autoridad militar nacional decidió visionariamente que el influjo efectivo de la aviación debía hacerse presente en todo el país, dictándose en consecuencia la llamada Directiva N° 6 en agosto de ese año. Dicho instructivo hizo suyos conceptos tan fundamentales para el desarrollo nacional como el de estimular el nacimiento de la aviación comercial, el fomento de la conciencia aérea en la ciudadanía, y la necesidad de extender las alas nacionales a todo el territorio.

Si bien por diversos motivos el estado material de nuestra aviación era cuestionable, dicho mando se preocupó de adquirir rápidamente un par de aviones Junkers de paso por Chile en esos días, para así hacer acción las palabras y establecer con ellos los rudimentos del primer servicio aéreo militar nacional, el que logró llegar –modesta pero sucesivamente– hasta alejadas localidades en las tareas de traslado de pasajeros y correspondencia. Si bien dicho servicio fue de corta duración, lo cierto es que echó las bases de lo que a los pocos años fructificaría como la Línea Aeropostal Santiago-Arica, inaugurada en marzo de 1929, misma que permitió la conquista progresiva de las rutas aéreas hacia el norte de la patria, en un servicio de transporte de pasajeros, carga y correo que sería el antecedente directo de la fundación oficial de la Línea Aérea Nacional en 1932.

Pero no solo de llegar hacia el norte se preocuparon los aviadores de la época: el sur también estuvo entre sus planes. Además de fundar en 1926 el Grupo Mixto de Aviación N° 3 en la ciudad de Temuco, el mando aéreo decidió dotar a la ciudad de Puerto Montt de una unidad de aviación que permitiera iniciar y sostener la exploración de las zonas situadas más al sur, mayormente desconocidas y muy difíciles en términos de navegación aérea. Así fue como en julio de 1929 se fundó en el modesto campo aéreo de La Chamiza la Escuadrilla de Anfibios N° 1, cuyo

nombre reflejaba precisamente el objeto de su presencia en dicha zona: Línea Aérea Experimental Puerto Montt-Aysén.

Paralelamente, y para intentar cubrir las rutas aéreas existentes entre la capital y las ciudades de Temuco y Puerto Montt, el mando también estableció un servicio de transporte entre dichos destinos usando para ello aviones de bombardeo de diversos tipos extraídos de las líneas de vuelo de los grupos operativos que habían sido fundados en 1926. Este servicio fue conocido como Línea Aérea Nacional Central y fue de corta duración.

Pero si el hecho de extender las alas nacionales hacia la zona sur era un reto, abrir los caminos aéreos hasta Magallanes era una tarea de marca mayor que no había sido intentada nunca antes y que perfectamente podría equipararse en dificultad con el cruce de los Andes de las décadas anteriores. En este sentido, fue a comienzos de 1930 que el comandante Arturo Merino Benítez, a bordo de un bombardero Junkers R42 que originalmente participaba en la búsqueda de una tripulación caída en las cercanías de Puerto Montt, decide lanzarse en la conquista del sur más austral, llegando hasta la ciudad de Punta Arenas el 27 de enero de ese año, y cumpliendo de paso aquel objetivo estratégico planteado por la Directiva de 1925 ya mencionada. Todo un triunfo de la voluntad de él y de su tripulación.

Sin embargo, este notable vuelo de Merino –si bien meritorio– no significó más que la prueba inicial e indelible de que la tarea se podía realizar, pues no fue sino hasta 1936 que la Fuerza Aérea Nacional –ya independizada de su origen militar y naval– logró organizar un servicio aéreo en forma entre el continente y la zona magallánica. Este fue el caso de la conocida como Línea Aérea Experimental Puerto Montt-Magallanes, que sirvió dichas rutas con –entre otros– dos poderosos aviones Sikorsky S-43 especialmente adquiridos. Agreguemos que no sería sino hasta 1945 que la Línea Aérea Nacional se hizo cargo finalmente de los vuelos comerciales a esa zona, al fundar su propio Servicio Experimental Santiago-Punta Arenas. Meritorio resulta recordar también que la propia Fuerza Aérea Nacional había clavado su bandera en Magallanes con el establecimiento en diciembre de 1930 de la Escuadrilla de Anfibios N° 2 y el levantamiento de la primera de sus bases operativas en la zona, en Cabo Negro (a la que sucedería tiempo después la recordada base de Bahía Catalina).

Luego de la llegada final de la empresa estatal a Punta Arenas en 1945, cierta prensa de la época sostuvo con gran razón que “... *ahora Chile no era sino un solo paño cosido de punta a punta por los hilos firmes y seguros de los viajes de*

la LAN". Sin embargo, y aún teniendo presente el origen militar de la que por décadas fuera nuestra línea de bandera, fue el esfuerzo de la aviación militar primero y de la Fuerza Aérea después, el que proporcionó a Chile la visión y las bases de un transporte aéreo de carácter realmente nacional.

EFICIENCIA ANTE LOS DESASTRES DE LA NATURALEZA

El reciente terremoto de 2010, que tanta destrucción y dolor trajo para gran parte de nuestros compatriotas, no fue la primera catástrofe que vio el accionar eficiente de nuestra Fuerza Aérea. El proceso por el cual la numerosa ayuda llegó rápida y fluidamente a la mayoría de las zonas afectadas, y que significó emplear medios propios y también coordinar los esfuerzos de muchas naciones que acudieron en ayuda de los damnificados, no es sino el capítulo más reciente de una larga trayectoria de servicios prestados ante los frecuentes azotes con que la naturaleza ha afectado a nuestro territorio y a nuestra gente.

Fue a contar del 24 de enero de 1939, con ocasión del terremoto que afectó principalmente a la zona centro sur de Chile, que la institución debió empuñarse decisivamente en el auxilio de los connacionales afectados por un sismo que golpeó con fuerza devastadora a las ciudades de Chillán y Concepción, movimiento telúrico que trajo generalizada y extendida destrucción y muerte. Ante este desastre, la Fuerza Aérea organizó su primer puente aéreo, tarea que se emprendió con todo el material volante que estaba disponible en esa época. Desde Santiago se llevó la ayuda hasta las ciudades de Chillán, Concepción y Temuco, y desde allí la carga fue llevada por tierra o por pequeños aviones pertenecientes a los clubes aéreos locales. Este magnífico esfuerzo se extendió a lo menos durante un mes, en el que se verificaron cerca de 330 vuelos de diversa naturaleza. Las cifras más generales disponibles nos hablan de más de 1.000 pasajeros transportados, 160 especialistas de la salud (entre médicos y enfermeras), cerca de 414 heridos de diversa consideración y unas 25 toneladas de carga, además de la coordinación de la ayuda llegada por diversas vías y procedente de países vecinos.

Nuevamente en 1960 le correspondió a la institución asumir un rol protagónico ante el cataclismo de intensidad desusada y extraordinaria que el 21 de mayo afectó a la zona de la ciudad de Valdivia, y que se extendió en una serie de movimientos telúricos posteriores hacia una importante porción del territorio nacional entre Concepción y Chiloé. Apenas se tuvo conocimiento cabal de los efectos del desastre, la Fuerza Aérea se encargó de montar un puente aéreo de magnitud superior en la historia de la aviación mundial en tiempo de paz.

Las operaciones aéreas comenzaron el mismo día de la catástrofe con el sobrevuelo de exploración y reconocimiento efectuado por un caza F-80 del Grupo de Aviación N° 7. Una vez rendidos los informes de dicha salida, la Fuerza Aérea fue declarada de inmediato en estado de alerta y el Grupo de Aviación N° 10 dio los primeros pasos para montar el puente aéreo a la zona. La entonces decena de aviones de transporte de la institución fue activada rápidamente para el traslado de la primera ayuda médica directamente a las zonas afectadas, y muchos de los aviones empleados debieron sufrir las violentas réplicas en la zona misma de las operaciones. Considerando que la institución solo poseía esa modesta cantidad de aparatos especializados, fue absolutamente necesaria la llegada de otros medios aéreos de países amigos, mismos que la FACH pasó a coordinar desde el momento de su arribo al país. En general, los números de esa época nos recuerdan que la carga trasladada hasta el sur ascendió a unas 3.200.000 libras, hubo unas 8.600 personas evacuadas (la mitad de las cuales le correspondió directamente a la FACH). En total, participaron unos 111 aviones de diversa nacionalidad, y la Fuerza Aérea llegó a localidades hasta las que nunca antes lo había hecho, estableciéndose numerosas bases menores y correspondiéndole papel protagónico a las unidades establecidas en Temuco y Puerto Montt.

En relación con el mismo fenómeno natural, a la FACH le cupo también gran protagonismo en el apoyo a llamada Operación Riñihue, hercúleo esfuerzo de ingeniería y trabajo físico destinado al reencauzamiento de las salidas del colapsado lago del mismo nombre, y cuyo acumulado contenido (debido al bloqueo del río San Pedro) amenazaba con inundar de forma desastrosa a la ciudad de Valdivia y una zona de 100.000 habitantes. Involucradas la mayoría de las dependencias estatales, la FACH colaboró activa y prontamente con sus unidades de helicópteros para establecer y mantener abiertas las vitales líneas de comunicaciones que permitieron el ingreso de la ayuda terrestre para subsanar el problema de esa aislada zona del territorio nacional, y con el continuo abastecimiento de las múltiples partidas de trabajadores que concurrieron con su esfuerzo para lograr el debido desagüe del lago.

Como es posible observar en la prensa de la época, la Fuerza Aérea de Chile fue una digna y eficiente servidora de la patria ante tantos momentos de apremio y de dolor, y recibió el reconocimiento agradecido de toda la ciudadanía.

Pero no solo ante estos y otros muchos desastres naturales la institución ha sabido hacerse presente, pues cotidianamente participa en situaciones en las que, de una u otra manera, es necesario prestar auxilio desde el aire, y en las cuales la ciudadanía siente y percibe que puede contar con su Fuerza Aérea. Solo recordemos que fue en mayo de 1950 que se produjo la fundación del Servicio Aé-

reo de Búsqueda y Salvamento, tradicional repartición cuyo accionar ha permitido prestar oportuna ayuda en infinidad de casos que, sin ser necesariamente constituyentes de calamidad pública, sí han significado muchas veces para las personas afectadas la diferencia entre la vida y la muerte.

PROYECCIÓN MÁS ALLÁ DEL CONTINENTE

El deseo de extender las alas a todos los puntos del territorio nacional también recibió la contribución de los hombres del aire. Una vez conquistadas las fronteras interiores, fue necesario abrir la ruta aérea hacia nuestra más lejana posesión insular, la Isla de Pascua. Incorporada a Chile en 1888 gracias a la acción del marino Policarpo Toro, la isla no fue visitada por aire desde Chile sino hasta el 20 de enero de 1951, oportunidad en la que el histórico avión anfibia PBY-5A Catalina N° 405 de la FACH –el famoso Manutara– unió la ciudad de La Serena con la isla luego de una travesía de casi 20 horas de vuelo ininterrumpido.

Con la llegada del Manutara a Rapa Nui, la Fuerza Aérea de Chile contribuía a un logro de importancia política y estratégica, pues se afianzaba nuestra soberanía en la zona, se abría una nueva ruta aérea de capital importancia en la proyección hacia las naciones del Pacífico, y quedaba palmariamente demostrada la capacidad de la institución y su compromiso superior con los objetivos nacionales. Pronto la isla sería visitada regularmente por los aviones Douglas DC-6B de la institución y en su momento la propia LAN iniciaría vuelos comerciales de itinerario.

En el mismo sentido debe entenderse el proceso de penetración aérea hacia el continente antártico. Fue también este una muestra de la tenacidad de los hombres del aire para entregar a Chile sus esfuerzos en pos de objetivos superiores, en este caso llegar hasta una región extrema del mundo donde el país tenía y tiene objetivos estratégicos que cumplir. Hoy en día, las operaciones aéreas hacia la llamada Tierra de O'Higgins son habituales y no llaman mayormente la atención sino cuando la institución es llamada a efectuar complicadas operaciones de enlace o rescate. Sin embargo fue en 1947 cuando se hizo el primer vuelo de un avión chileno en la zona mediante el expediente de embarcar un hidroavión Vought-Sikorsky OS2U-3 Kingfisher en una unidad naval despachada hacia la región. En dicha operación conjunta los efectivos navales y aéreos nacionales se hicieron presentes allí para fundar y levantar la primera base chilena, conocida como Base Antártica Arturo Prat, en la isla Decepción.

Acto seguido, y luego de numerosos vuelos en la zona, fue el 28 de diciembre de 1955 que el anfibia PBY-5A Catalina N° 406 de la FACH, llamado Skua,

unió en vuelo sin escalas la ciudad de Punta Arenas con la isla Decepción, en un vuelo de 675 millas y casi 7 horas de duración, consolidando la unión de ambos continentes y dando pie para futuras exploraciones aéreas. Luego de otras actividades igualmente pioneras, en 1979 la institución lograría iniciar la construcción de una pista de aterrizaje en terrenos aledaños a la base meteorológica Eduardo Frei Montalva.

LA FUERZA AÉREA Y EL DESARROLLO NACIONAL

Además de los hechos reseñados, qué mejor ejemplo para graficar el aporte de los hombres del aire al desarrollo integral del país que referirnos a los esfuerzos hechos en el sentido de establecer la institucionalidad aeronáutica nacional, entendida esta como la base orgánica y reglamentaria sobre la cual asentar de forma segura y armónica el despliegue de la aviación civil y comercial en los cielos de la patria.

Fue en 1928 que el mismo Arturo Merino Benítez fundó el Club Aéreo de Chile, corporación que –apoyada y dirigida desde la propia aviación militar– tuvo un papel fundamental en la posterior creación y desarrollo de la mayoría de los clubes aéreos nacionales, un proceso que permitió extender decididamente los beneficios de la aviación civil independiente a la ciudadanía, y respecto de la cual ya en 1925 –en la Directiva N° 6 ya citada– se reconocía su importancia como mecanismo de progreso nacional y como elemento de reserva de la aviación militar. Consecuencialmente al crecimiento de la aviación civil deportiva, en 1946 es fundada la Federación Aérea de Chile para dedicarse al fomento y desarrollo de la aviación civil.

En marzo de 1930, junto con la creación de la Fuerza Aérea Nacional como entidad independiente de los servicios de aviación militar y naval, se crea la entonces conocida como Dirección de Aeronáutica, actual Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), entidad que tuvo por misión original el estudio de las leyes, reglamentos y convenios de aeronavegación y el control de su aplicación en el país. Esta dirección tendría a su cargo, además, la Línea Aérea Nacional, los aeropuertos y aeródromos, los servicios meteorológicos y radiotelegráficos, la confección de la carta aeronáutica nacional, el personal de la aviación civil, todas las tramitaciones derivadas de dichas materias y, en general, la fiscalización de la aeronavegabilidad de las aeronaves que operaran en el país. Una labor gigantesca que se ha mantenido hasta el presente, y cuya adecuada ejecución ha significado que el trabajo realizado en estas materias tenga unánime reconocimiento internacional. Así, y solo como ejemplo, la responsabilidad de la DGAC en el control de

la seguridad de las operaciones aéreas se extiende hoy, por mandato internacional, sobre un área de 31,9 millones de km², mismo que se extiende por América, Oceanía y el continente Antártico. Si se entiende el concepto de *seguridad aérea* como un activo nacional, resulta más que claro el papel capital que desempeña este organismo del Estado relacionado con la FACH.

Es en 1948 que la FACH juega también un protagonismo principal en la fundación de la Junta de Aeronáutica Civil, organismo estatal que en sus inicios tuvo por misión principal el ordenamiento reglamentario de las empresas de aviación chilenas fundadas en la posguerra y la organización en general de negocio de cabotaje y de traslado de carga aérea hacia y desde el exterior, y los mecanismos que regularon la entrada de transportistas extranjeros a la actividad aerocomercial chilena.

Finalmente, no podemos dejar de referirnos a dos cuestiones de gran importancia para el desarrollo nacional: una de ellas es el creciente papel que justificadamente ha adquirido la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) dentro de la proyección internacional de nuestro país en el concierto aeronáutico mundial, tanto en lo referido a su rol como lugar de encuentro de actividades aerocomerciales, como en lo referido a la oportunidad de proyección de la cada vez más importante imagen-país. Nacida al alero de la FACH como una feria de materiales aeronáuticos y de defensa en 1980, este evento ya lleva realizándose cada dos años e ininterrumpidamente por un lapso total de treinta y se ha alzado por mérito propio como una de las muestras del rubro más importantes del mundo.

El segundo aspecto a mencionar es el aporte que ha hecho la FACH al proceso relacionado con el empleo profesional del espacio exterior con fines de investigación pacífica, una actividad cada vez más orientada a apoyar la proyección internacional del país y las actividades de contenido económico. Sus orígenes se encuentran en las experiencias obtenidas con el uso del satélite FASAT-Bravo en 1998 y la anterior creación del Comité de Asuntos Espaciales en 1980, actividad toda que ha permitido la discusión a nivel superior del Estado de materias de la más alta importancia y que durante este año 2010 permitirán, entre otras cosas, la puesta en órbita de una nueva unidad satelital y el adecuado funcionamiento de la compleja infraestructura técnica necesaria para su adecuado uso y aprovechamiento, además del marco jurídico-organizacional requerido.

CONCLUSIONES

El camino recorrido ha sido largo, pero provechoso; no exento de sacrificios personales, pero también pleno de realizaciones. La historia se ha encargado de

recoger cada uno de los hitos con que la Fuerza Aérea de Chile ha aportado tanto a la identidad nacional –la *personalidad* nacional, si se quiere–, como aquellos relacionados directamente con el desarrollo concreto y cuantificable de nuestro país. Desde los primeros retos que significaron hacerse al aire en frágiles máquinas para cumplir objetivos modestos, hasta los desafíos de mayor cuantía, aquellos que no habrían podido lograrse sin aquilatar debidamente cada uno de los pasos anteriormente dados. Desde la temprana visión de aquellos que juzgaron necesaria y reclamaron la aviación para Chile, como la entrega profesional de aquellos que durante décadas han mantenido encendido el entusiasmo para obtener de la aviación y sus progresos los beneficios que dicha actividad necesariamente debe seguir proporcionando a la patria día a día. Es el aporte cotidiano que los *caballeros del aire* –como los calificara alguna vez el fundador Merino Benítez– hicieron y siguen haciendo para el logro del bien común y el cumplimiento de los destinos del país.