



Especial ficha histórica
agosto/2015

**Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Más alas para difundir la historia

Carabineros de Chile, sobre los cielos de la Patria

Hemos querido dedicar esta ficha que contiene una síntesis de la historia de la aviación de Carabineros de Chile con ocasión de los 66 años transcurridos desde que ocurriera el fatal accidente en el que el Teniente René Barrera Vásquez, ***“quien envuelto por un frente de mal tiempo, cuando traía en vuelo desde los Estados Unidos de Norteamérica uno de los dos primeros aviones para el Club de Carabineros”***, cayó fatalmente sobre las arenas colombianas.

Con esta investigación, podrá considerarse imposible poder volver a afirmar que la aviación al interior de Carabineros de Chile, se iniciara en 1948, tal como lo hemos leído en algunas otras fuentes.



**Teniente de Carabineros, señor René Barrera Vásquez
(1918 – 1949)**

A la luz de algunos antecedentes concretos podremos ir adentrándonos en otro trabajo de investigación que nuestra corporación pone a vuestra disposición, tarea que nos ha merecido interés y dedicación, pues nos da la oportunidad y la forma para honrar con su publicación, la admiración que sentimos al conocer y recordar la vida y obra de aquellos primeros aviadores mártires de Carabineros de Chile. Al mismo tiempo este sencillo trabajo nos permite difundir parte importante de la rica y valerosa historia que esa querida institución policial construye sin descanso al recorrer nuestros cielos y caminos en pos de la tranquilidad y auxilio de todos los chilenos.

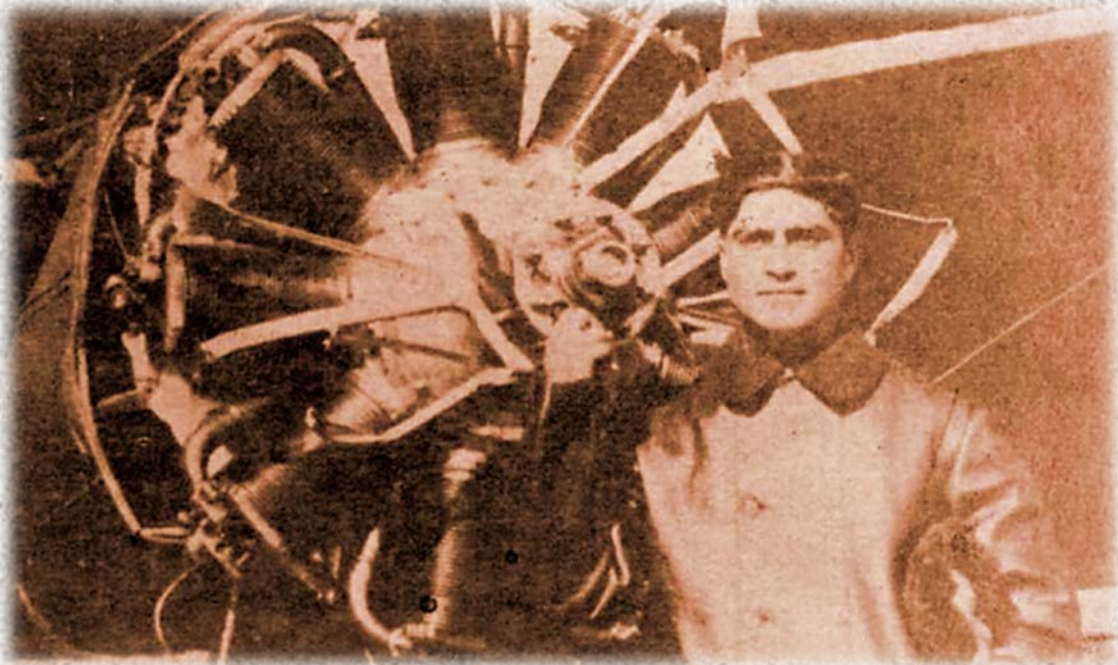
**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Reseña histórica de la aviación en Carabineros de Chile

Orígenes

Escudriñando algunos libros y documentos históricos, nos encontramos con los primeros antecedentes referidos a nuestra investigación, esta es la vida sobre el Mayor de Carabineros, don José del Carmen Ojeda Pacheco. En 1916, siendo Sargento 2º de Ejército y alumno de la Escuela de Aeronáutica Militar, Ojeda, un chilote de carácter fuerte, volaba en los frágiles aviones Sánchez-Besa y Blériot que ese plantel militar poseía para instruir a tan seleccionados hombres.

Natural le era el cumplir con las tareas propias del servicio y también volar con magistral desempeño, prueba de ello será el obtener para su Patria el doble record sudamericano de altura: en agosto de 1919 y nuevamente a fines de noviembre del mismo año.



Ojeda después de batir por segunda vez el Record Sudamericano de Altura en 1919, luce orgulloso delante del avión Bristol que perdiera la hélice durante la hazaña y que el diestro piloto lo aterrizara planeando y sin novedad.

El 20 de agosto recibe las felicitaciones escritas del Ministro de Guerra como reconocimiento a su “valor y serenidad”
(Fotografía: Revista Fuerza Aérea Nº 256- 2012)

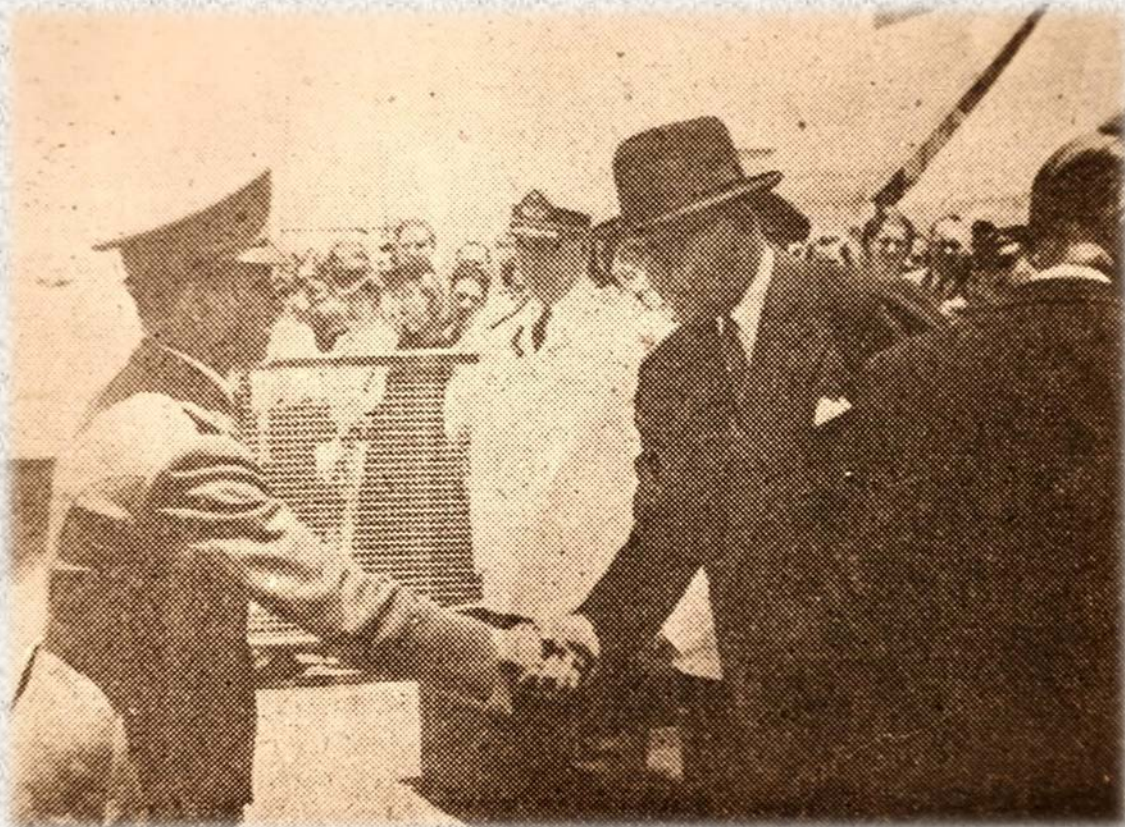
En julio de 1920 es movilizado al norte de Chile con lo que constituyó la primera Escuadrilla de Aviación donde permanece hasta abril de 1921. A su vuelta a Santiago se encuentra que la Superioridad militar ha dispuesto que sólo los oficiales puedan desempeñar actividades como pilotos, situación que mermará el interés por las alas, al igual que otros en similar posición.

En 1925 decide nuevos rumbos e ingresa al Cuerpo de Carabineros del Ejército dedicado por esos días a funciones policiales en el sector rural. Con su experiencia y luego de haber aprobado el curso regular de Aspirante a Oficial de Carabineros, es nombrado Subteniente de ese cuerpo y asignado a una Tenencia en Puerto Natales. En 1927 tras la unificación con la Policía Fiscal, continúa cumpliendo las nobles funciones en cada destinación que recibe. En su hoja de servicios lo vemos realizando cursos de equitación, labores como Instructor de Topografía, Tirador escogido de carabina y revólver y otro tanto que le permite acogerse a retiro en 1943 con el grado de Mayor de Carabineros de Chile.

Un año antes de su retiro y con fecha 6 de noviembre de 1942, recibe el oficio N°917 donde se le autoriza oficialmente el poder llevar en su uniforme verde, el distintivo de Piloto Aviador cuyo título data de noviembre de 1916.

Ojeda sea quizás el primer oficial de Carabineros de Chile, en llevar las “Alas doradas con la estrella solitaria” sobre su pecho verde.

El segundo piloto aviador de uniforme verde, llegará en 1943, cuando el entonces Teniente Julio Gallardo Donoso obtenga su brevet de piloto de turismo, el que será entregado personalmente por el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos.



El Teniente Julio Gallardo Donoso con impecable uniforme color verde tras recibir su ansiado distintivo de piloto, es felicitado por S.E. el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos

Al año siguiente le siguen el Teniente Mauricio von Teuber Stevens, quien había egresado en 1936 de la Escuela de Carabineros como Brigadier de Carabineros. Ya con el grado de teniente, en 1944 entró al Club Aéreo de Valparaíso, que funcionaba en El Belloto, en donde obtuvo la licencia de piloto de turismo.

Un año después fue llamado como oficial de reserva a la Fuerza Aérea graduándose de piloto militar de Reserva, el 12 de diciembre de 1945, quedando habilitado para pilotar aviones Fairchild PT-19 y Vultee BT-13. Llegará a ser el primer Instructor de Pilotos de Carabineros y primer Piloto de Guerra de la institución en mayo de 1954 quien además a lo largo de su carrera obtendrá innumerables logros para la aviación institucional y nacional como se explica cuando en 1955 al ser enviado con el grado de Mayor de Carabineros, a la Comisaría de Chuquicamata, sirvió como jefe Ad honorem del aeródromo "El Loa". Allí, con el aporte de Chile Exploration y mientras era presidente del Club Aéreo de Calama, se encargó de regular la actividad aérea, bogando por pavimentar una cancha de aterrizaje de 2.700 metros de longitud y mejorar las instalaciones con un edificio que sirviera como terminal de pasajeros.

Por otra parte, aparece en la historia aérea institucional, la figura del Alférez Juan Salinas Cereceda, quien será el primer Carabinero del Escalafón a Contrata en recibir el título de Piloto de Turismo.

En 1945 también reciben los títulos de piloto el Teniente Héctor Tobar Lucci, en Valparaíso; el Teniente Ernesto González Alegría, en Rancagua; el Teniente Luis Paredes Quezada, en Concepción y en Curicó hace lo propio el Escribiente de Carabineros Luis Cubillos Calvo, fallecido dos años más tarde en accidente aéreo en Panguilemu.

En 1946, los brevetados aumentan a siete, encabezados por el entusiasta Director de la Escuela de Carabineros, Coronel Guillermo Villouta Ruiz, en Santiago; el Teniente Fernando Guzmán Ferrari, en Angol, que varios años más tarde habrá de realizar un interesante curso de planeadores en España, el Mayor Manuel Concha Mora y el Teniente René Barrera Vásquez, en Antofagasta; el Teniente Nolberto Núñez Gajardo, en Santiago, desaparecido en vuelo cuando era transportado herido a la capital en un avión de la FACH, en 1949; el Teniente Garcerán Monje, en Los Ángeles, y en San Felipe el Teniente Joaquín Chinchón Herrera.

En 1947 se gradúan como pilotos los Tenientes Sergio Márquez Molina; Rafael Cepeda Pomareda; el Capitán Guillermo Fuentes Besoain, que años más tarde habrá de ser el primer Presidente del Club; los Tenientes Guillermo Aguilera Riquelme; Raúl Figueroa Escobar; León Iracabal Irigoín, Edmundo Olmos Cossío, Fernando Sepúlveda Gormaz, y René Laulie, este último brevetado en San Fernando y de cuyo Club fue un activo Secretario.

Nombres todos conocidos en su mayoría, dejaron una huella profunda y definida en su trayectoria por Carabineros, tanto en las actividades aéreas, como en la dirección de la Institución.

En su espíritu estaban las ansias de conquistar el espacio infinito y en sus corazones, el deseo de unirse a través de la Institución para lograr fines comunes del servicio, prueba de ello lo será el plan de "Policía Aérea", que el Teniente Gallardo enviara a la Dirección General, y que pesara favorablemente al momento de aprobar el plan para dar vida al Club Aéreo "Carabineros de Chile".

A raíz de dicho acontecimiento, comenzó dentro de la institución, la posibilidad de contar con un servicio aéreo. Incluso en el mes de septiembre, el General Director Pedro Silva Calderón, defendió la idea de crear un grupo aéreo. Lamentablemente, dicha idea no prosperó.

Durante el mando del General Director, Reynaldo Espinosa Castro (1947-1950), comprendió y aprobó el real valor de la aviación acogiendo la iniciativa y dispuso la cooperación institucional.

Es así, que con fecha 16 de junio de 1948, se crea el “Club Aéreo Carabineros de Chile”. *“Ese mismo día – y para el sólo objeto de presidir la primera sesión– se designó una directiva provisoria”* (1).

Su primer directorio estuvo compuesto por los siguientes señores Oficiales:

Presidente: **Capitán Sr. Guillermo Fuentes Besoain.**

Vice Presidente: **Teniente Sr. Julio Gallardo Donoso.**

Secretario: Teniente **Sr. René Barrera Vásquez.**

Pro Secretario: **Teniente Sr. Edmundo Olmos Cossio.**

Tesorero: Teniente **Sr. Sergio Márquez Molina.**

Pro Tesorero: **Teniente Sr. Mauricio von Teuber Stevens.**



Sr. Reynaldo Espinosa Castro
General Director de Carabineros
(1947 – 1950)

Como primera tarea, el Directorio se abocó a efectuar las presentaciones de estilo, con el objeto de ser reconocidos legalmente, logrando obtener su Personería Jurídica mediante Decreto N° 3176, de fecha 6 de agosto de 1948 del Ministerio de Justicia, siendo reconocida su existencia legal en la Institución mediante Orden General O.S.2. N° 1415, de fecha 25 de agosto de 1948.

El acta N°1 de fundación del Club Aéreo, definía a la entidad: fomentar dentro de la institución el gusto y el uso del transporte aéreo; dar la posibilidad de realizar cursos de pilotaje y perfeccionamiento; y sentar las bases para la creación de un servicio experimental Aeropolicia, ya en práctica en otros países.

Sin lugar a dudas, los fundadores tuvieron una gran visión, ya que no tan solo integraron a la institución el placer de volar, también vislumbraron la posibilidad de ayudar el arduo trabajo policial desde el aire.

El primer antecedente histórico de patrullaje aeropolicial ocurre el 17 de julio de 1948 tras la desaparición de la lancha N°88 “Raquelita” y sus tripulantes perteneciente a la Caleta “Infiernillo” del puerto de San Vicente. El día anterior, una patrulla terrestre había encontrado destrozada la lancha con solo uno de sus ocupantes amarrado a los restos. ...Madres, esposas e hijos de los pescadores perdidos esperaban aún el milagro! Carabineros de Chile continuaba la búsqueda por tierra.

De inmediato dos jóvenes oficiales pilotos de Carabineros en su afán de costumbre por servir a la comunidad, solicitaron prestado un avión Fairchild a un Club Aéreo de la región, con el que tras dos horas y veinte minutos sobrevolaron sin éxito algo más de 400 kilómetros de costa con la intención de encontrar los cuatro pescadores restantes y dar consuelo al dolor de estas modestas familias. En esta noble actitud de la dimensión humana, más allá del “histórico” vuelo realizado, se aquilata el real espíritu de servicio que siempre predomina en los hombres y mujeres de Carabineros.

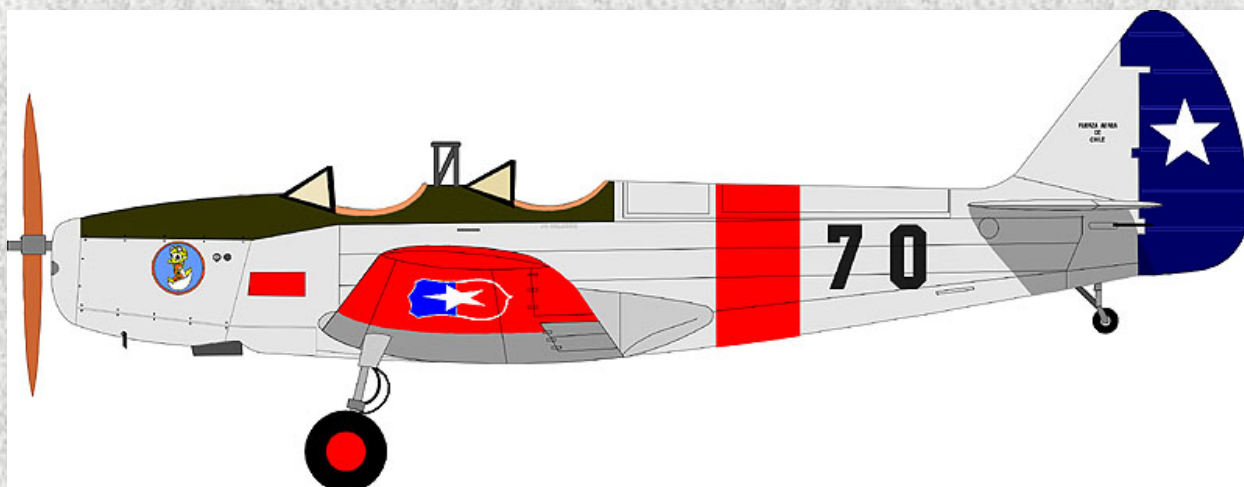
La primera quincena de marzo de 1949, nos presenta otra trascendente actividad a destacar, se trata del Primer Gran Raid Aéreo al sur de Chile que se realizara por oficiales pilotos de Carabineros de Chile.



En la cancha de aterrizaje del aeródromo “Las Marías” de Valdivia, aparecen de izquierda a derecha: Alberto Toledo, Ayudante del Prefecto de Investigaciones de Valdivia; Heriberto Vivanco, Jefe del Aeródromo; Teniente Sergio Márquez; Braulio Muñoz, Prefecto de Investigaciones; Teniente René Barrera; General de Carabineros (R) Guillermo Villouta; Mayor Guillermo Fuentes; General de Carabineros Pedro Sepúlveda P., Jefe de la V Zona; Capitán Mauricio von Teuber; Tte. Coronel de Ejército Ramón Salinas, Comandante del Regimiento de Infantería “Caupolicán”; Teniente Coronel de Carabineros Tomás Villanueva, Subprefecto de Valdivia y Capitán José Arias, Ayudante de la V Zona de Carabineros.

Las circunstancias se dieron como una necesidad obvia desde que se creara el Club Aéreo de Carabineros, los oficiales aviadores ansiaban la implantación del Servicio Aéreo en la práctica policial a lo largo del país. Bajo estas premisas, es que el entonces Presidente de la entidad, Mayor Guillermo

Fuentes Besoain organizó este esforzado desafío y lo planteó a la Superioridad Institucional. Con la debida autorización el Mayor Fuentes junto al Teniente von Teuber- quien ostentaba la piocha de Piloto Militar de la Fuerza Aérea de Chile, solicitaron el préstamo de dos aviones Fairchild PT-19 (Nº 70 y Nº71) a esa institución hermana, la que a través del General Jorge Gana Eastman, otorgó todas las facilidades del caso, incluido el combustible necesario.



Avión Fairchild PT-19 de la Fuerza Aérea de Chile. Perfil de uno de los aviones usados durante este primer gran raid.

Ilustración del artista: © Juan Carlos Velasco (JCV)

Los oficiales seleccionados para este primer gran raid fueron el Mayor Fuentes, el Capitán von Teuber y los Tenientes René Barrera, Sergio Márquez. Con este equipo de pilotos se iniciaba en El Bosque un día 10 de marzo, el viaje de cinco días que les llevaría hasta Ancud aportándoles una muy buena experiencia de vida, además de las 32 horas de vuelo en sus algo crudas bitácoras.

Las primeras aeronaves

Es así que, una vez conformado el Club Aéreo, tuvo sus primeros problemas relacionados con la escasez de fondos. Sin el presupuesto necesario no se podrían adquirir aviones y el esfuerzo realizado sería en vano. Además, no se justificaría la existencia de aquella corporación.

Para responder aquella interrogante, el directorio tuvo una idea: realizar un Gran Festival para reunir fondos. El 16 de junio de 1949, se montó un grandioso espectáculo en el Estadio Nacional. Participaron bandas de Carabineros y la Fuerza Aérea. Con carreras de motocicletas, automóviles, presentación del Cuadro Verde y un encuentro futbolístico entre las escuelas de Carabineros y de Aviación. Concurrieron sesenta mil espectadores, quienes repletaron el coliseo de Ñuñoa y aplaudieron las demostraciones. Finalmente, se recaudó un millón 260 mil pesos, convirtiéndose en un record en aquellos años.



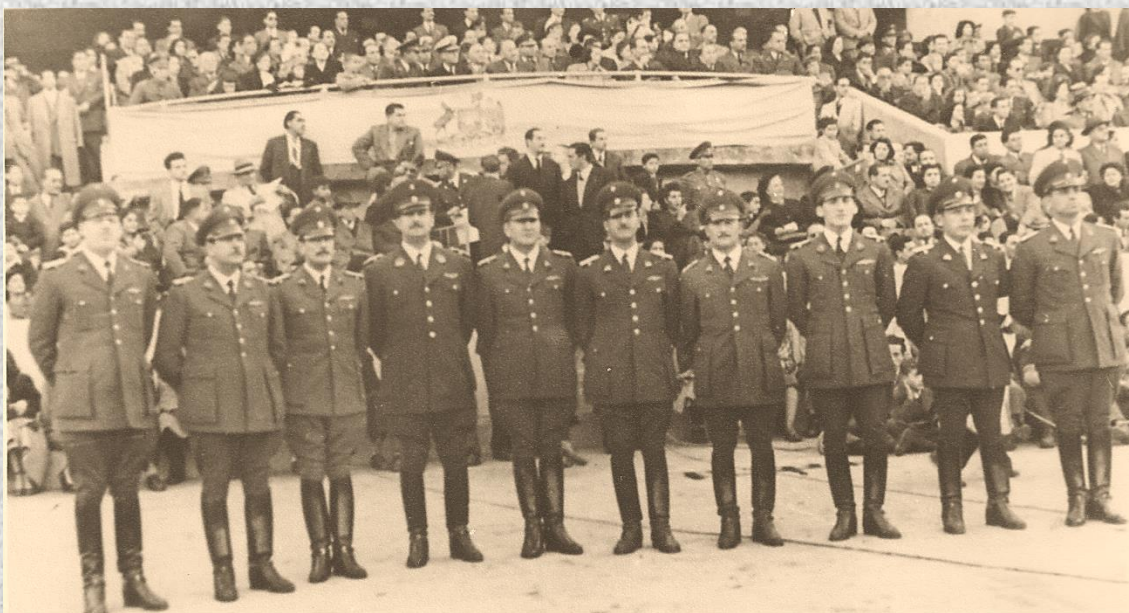
Palco con algunos de las autoridades asistentes al Gran Festival para reunir fondos. Vemos al General Director de Carabineros, Reynaldo Espinosa Castro; al Ministro del Interior Contralmirante don Inmanuel Holger Torres conversando con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, don Aurelio Celedón Palma.

(Fuente: Revista Carabineros, mayo – junio 1949)



Vista general de público asistente al Gran Festival para reunir fondos donde se realizó un encuentro futbolístico entre las Escuelas de Carabineros y la de Aviación.

(Fuente: Revista Carabineros, mayo – junio 1949)



Oficiales Aviadores de Carabineros de Chile presentes en el Gran Festival de recaudación

Con ese dinero, dispuesto por toda la ciudadanía, se comisionó a tres oficiales de Carabineros: el Mayor Sr. Guillermo Fuentes Besoaín, Capitán Sr. Mauricio von Teuber Stevens y el Teniente Sr. René Barrera Vásquez, quienes viajaron a la fábrica de aeronaves Cessna Aircraft, ubicada en la ciudad de Wichita, Kansas, Estados Unidos. Donde recibieron capacitación de los aviones adquiridos: Un Cessna C-140, biplaza destinado a la formación de pilotos y un Cessna C-170, cuadiplaza destinado para el traslado de comitivas policiales y patrullajes.



Capitán Mauricio von Teuber S.; un ejecutivo de Cessna; Mayor Guillermo Fuentes B., y Teniente René Barrera V., en la fábrica Cessna de Wichita, Kansas, EE.UU.

El traslado de estas máquinas, se realizó vía aérea, cruzando diversos países de América Central y Sudamérica.

Tras un breve chequeo y revisión del plan de vuelo, se decidió que los mandos del C-170 los tendría el Capitán Sr. Mauricio von Teuber (quien contaba con más horas de vuelo y experiencia) (2) y en calidad de copiloto iría el Jefe de esta Comisión, Mayor Sr. Guillermo Fuentes. Mientras que, el C-140, fue piloteado por el Teniente Sr. René Barrera.(3) El viaje se realizaba sin contratiempos, las turbulencias del Caribe habían sido superadas sin problemas.



De regreso a Chile durante una escala que hicieran en Managua. El Mayor Guillermo Fuentes; el Jefe de la Fuerza Aérea de Nicaragua, Coronel Carlos Eddie Monterrey (4) y el Teniente René Barrera V.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. Fuerza Aérea de Chile, Comando en Jefe. Ayud. N.º 235.— SANTIAGO, 20 de agosto de 1949.— Al señor General REYNALDO ESPINOSA CASTRO, General Director de Carabineros de Chile. Presente.— En nombre de la Fuerza Aérea de Chile y mío propio, tengo el sentimiento de enviar a U. S., y por vuestro intermedio a los señores Jefes y Oficiales del Cuerpo de vuestro digno mando, las expresiones de profundo pesar por el sensible y trágico fallecimiento del Teniente señor René Barrera Vásquez, destacado miembro del Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuyo desaparecimiento enluta a las alas de la Patria y abre la primera página de la historia de los mártires de esa noble Institución, que entregaron su vida en aras de la valiosa y grande causa aérea nacional. Con los sentimientos de la más alta y distinguida consideración, tengo el agrado de saludar a U. S. como su afmo. y S. S. (Ido.) AURELIO CELEDON PALMA, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Acontecía el 14 de agosto de 1949, día que se convirtió en un día gris para la travesía. El aparato piloteado por el Teniente Barrera, fue envuelto en medio de un frente de mal tiempo, accidentándose en la costa Colombiana, cerca de Cabo Arusi y la aldea de Nuquí, perdiendo la vida. (5)

De esta forma, se convirtió en el primer mártir de la Aviación Policial Chilena.



Nota de condolencias donde se expresa el profundo pesar que la Fuerza Aérea sintió ante el trágico fallecimiento del Teniente René Barrera Vásquez, enviada al General Director de Carabineros de Chile por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Aurelio Celedón Palma.

El 24 de agosto de 1949, el Cessna C-170 arriba al Aeropuerto de Los Cerrillos, Santiago. El cual venía acompañado desde San Felipe por el Aeronca L-3B (que más tarde sería adquirido por el club), al mando del Teniente Julio Gallardo Donoso. Una vez aterrizados en el aeropuerto, se realiza una sencilla ceremonia de recepción de la nueva aeronave, debido a la tristeza que embarga a cada uno de los oficiales, por tan lamentable pérdida de un camarada. Luego es guardado en un hangar del aquel entonces Grupo de Transporte Nº 1 (actual Grupo Nº 10) de la Fuerza Aérea de Chile.

Para reemplazar al Cessna C-140 accidentado, el Club Aéreo adquiere, el Aeronca L-3B (CC-PAD, ex CC-KAC), (c/n 9633), perteneciente al piloto Sr. Aladino Azzari, quien a su vez lo había adquirido al Club Aéreo de Los Andes. El 21 de marzo de 1950 se concreta la venta, siendo registrado con la matrícula estatal: CC-EPB Nº 0329, el 23 de junio de 1950.

Este Aeronca, es protagonista de un nuevo hecho que enluta nuevamente a Carabineros. La tarde del 3 de abril de 1953, se accidenta en la zona de la Cuesta Chacabuco.

A los mandos iba el primer piloto que vio nacer la Aviación Policial Chilena, el Teniente Julio Gallardo Donoso, quien falleció producto del impacto. Convirtiéndose en el segundo mártir. Su pasajero, Jorge Riveros Ibarra, jefe de prensas de la revista Zig-Zag, resulta herido y sobrevive. Al lugar del accidente, llega personal de Carabineros del control Chacabuco y un solitario motorista que circulaba por el sector.



Teniente de Carabineros, señor Julio Gallardo Donoso

Su evolución

A pesar de la pérdida de dos camaradas es sus inicios, el Club no bajó su pasión por el bello arte de volar.

Es 1950, y se abren los cupos para formar a los primeros pilotos del Club Aéreo. Nueve oficiales de distintas unidades se presentaron al llamado de los cuales dos debieron retirarse por no disponer de tiempo suficiente. Entre ellos, destacó una dama que colocó la nota femenina en aquel primer curso. Su nombre era, Marta Contreras Quiroz, enfermera universitaria que ejercía su profesión en el Hospital de Carabineros, desde 1947. Finaliza la formación con solo tres "aguiluchos", el Mayor Raúl Pérez Saa, Teniente Humberto Limongi Sánchez y Marta Contreras Quiroz. Con gran esfuerzo y

motivada por su esposo, realizó su primer vuelo sola el 15 de marzo de 1951 a los mandos del noble Aeronca L-3B. Rindió su examen final, el 16 de agosto de 1951. Desde aquel entonces, es reconocida como la primera mujer piloto policial del país.



Mayor Sr. Raúl Pérez Saa, Capitán de Bandada (Fach) Sr. Carlos Toro Mazotte, Señora Marta Contreras y el Teniente Sr. Humberto Limongi Sánchez, los tres integrantes del primer curso del Club Aéreo de Carabineros, posan luego de haber recibido sus piochas. Santiago, 13 de agosto de 1951. (Fuente: Revista Carabineros de Chile, mayo 1987).

Para enero de 1950, se logra un acuerdo importante. El Teniente Julio Gallardo, propone la idea de que todo el personal institucional pudiera ser socio sin la necesidad de ser piloto, sino para hacer uso de alguna aeronave, en casos de emergencia o cualquier otra situación. Tras haber sido discutida, tuvo su aprobación, con lo que se logró tener un mejor financiamiento de las operaciones.

Con motivo de la visita a la zona de Puerto Montt del Presidente de la República, don Carlos Ibáñez del Campo, en 1953. Se realizó el primer patrullaje policial en un avión y el primer contacto radial entre la aeronave y un carro radiopatrulla. A los mandos, se encontraba el Capitán Sr. Mauricio von Teuber.

Durante 1952, el Club Aéreo de Carabineros, por intermedio de la Caja de Previsión de Carabineros, el Club Aéreo de Chile (de Santiago) y con ayuda del gobierno, logran adquirir un terreno para la creación de un nuevo Aeródromo para la ciudad de Santiago. A ese recinto aeronáutico se le dio el

nombre de Tobalaba. Se inauguró el 6 de noviembre de 1954, siendo en la actualidad su sede y base de operaciones.

El 22 de agosto de 1954, es presentado en solemne ceremonia el primer avión ambulancia. Se trata de un Cessna C-170, adaptado para estas funciones. Como parte de la ceremonia, se graduó un curso de pilotos. Además, se encontraban los integrantes del primer curso, quienes no habían recibido su diploma correspondiente. Marta Contreras lo recibe de manos del General Director Sr. Jorge Ardiles Galdames.

Hacia 1959, se adquieren tres nuevas aeronaves, los Cessna C-182B Skylane (CC-EPD, CC-EPE, CC-EPF). Representaron un gran salto tecnológico, ya que estaban equipados con un completo panel para vuelos por instrumentos (IFR). Se caracterizaron por ser los primeros monomotores con tren de aterrizaje triciclo. La flota de instrucción se componía de Aeronca 7AC Champion y Champion 7EC Traveler.



Aeronca 7AC Champion CC-EPE. Preparándose para realizar el primer vuelo solo de un piloto alumno.
(Archivo Club Aéreo de Carabineros).



Cessna C-182B Skylane sobrevolando la Cordillera de los Andes. (Archivo Museo Histórico de Carabineros).

Nacimiento de la Brigada Aeropolicial

A once años de la creación del Club, el 17 de febrero de 1960, nace la unidad netamente institucional: La Brigada Aeropolicial de Carabineros. Para dar cabida a esta nueva repartición, se consideraron los importantes servicios aéreos prestados, como por ejemplo: traslados de personal, Elementos de auxilio, transporte de personal enfermo o accidentado y movilización de autoridades y jefes de Carabineros en comisiones especiales.

A solo tres meses de ser creada, la Brigada Aeropolicial, enfrenta su primera misión en ayuda de sus compatriotas. El 22 de mayo de 1960, un terremoto azota la zona sur del país. Esta unidad, despliega todas sus aeronaves, realizando misiones de apoyo logístico, puentes aéreos, traslado de personas heridas y envío de uniformados. Esta fue la primera vez que la ayuda de Carabineros era entregada por aire. Este aporte contribuyó a reforzar a los vuelos realizados por la aviación civil y militar.

En 1961, se adquiere el primer bimotor: un Beechcraft D-50 Twin Bonanza (CC-EPF), con el cual, la Brigada Aeropolicial cumplió misiones con personalidades del Gobierno y del Alto Mando Institucional.

Un dato interesante es que en primera instancia, el mantenimiento de las aeronaves era realizado por mecánicos del Club Aéreo de Chile o de la Fuerza Aérea. Para solucionar dicha situación, surge la idea de formar a un mecánico. En 1962, José Pedreros L., fue el primer mecánico.

El 27 de junio de 1964, se realiza la ceremonia de entrega de los monomotores Cessna C-185C Skywagon (CC-ECG, CC-ECH), destinados a ser utilizados como aviones-ambulancia. Estas aeronaves, adquiridas por el gobierno a través del programa Alianza para el Progreso, fueron proporcionadas a la institución a raíz de un convenio con el Servicio Nacional de Salud (SNS). Mediante el cual, a Carabineros le correspondió formar técnicos en primeros auxilios, para que se desempeñaran en zonas apartadas de Antofagasta y Puerto Montt entre 1965-1967.



Cessna C-185C Skywagon CC-ECH. En la ceremonia de entrega junio de 1964.
Nótese la insignia de la Alianza para el Progreso. (Archivo Club Aéreo Carabineros).

Durante 1963 y 1964, pilotos y aeronaves son enviados a la zona de Palena, donde cumplen misiones de vuelo con motivo de los problemas fronterizos originados en el sector.

El 6 de febrero de 1965, se accidentó un Douglas DC-6B N°404 de LAN-Chile, en el Cajón del Maipo mientras realizaba el cruce de la Cordillera de los Andes. Conocida la noticia, las aeronaves de la Brigada inmediatamente despegaron desde Tobalaba rumbo al lugar de la tragedia. Cincuenta minutos más tarde, un Champion, piloteado por los Tenientes Jaime Domenech Zapata y Daniel Henríquez Reyes, proporcionaron la posición del avión accidentado. Para lograrlo, el aparato se había elevado a una altura superior a los 12 mil pies, superando la altura máxima recomendada por el fabricante.

Entre 1964- 1965, las aeronaves cambian su registro CC-EP (Estatual Policial) por CC-KK (Club Aéreo). Este cambio obedeció a que las aeronaves fueron adquiridas por el Club Aéreo y no por el Gobierno. Pero al realizar esta re-matriculación, seguirían prestando apoyo a la institución. En cambio, la matrícula CC-EP, quedó sin efecto y cambió por CC-EC (Estatual Corfo). Esa sería el nuevo registro de una aeronave adquirida por el gobierno y facilitada a la Brigada Aeropolicial.

Se adquiere en mayo, un Cessna 206 Super Skywagon (CC-KKE). Primer monomotor para cinco personas. A fines de 1965, los pilotos están nuevamente en la zona sur del país. Más de tres meses

permanecen en el sector de Laguna del Desierto, aterrizando en pistas no preparadas, donde demuestran su adecuado entrenamiento. Sin el apoyo aéreo, el personal habría tenido serias dificultades de subsistir, en una zona apartada y desolada. Lamentablemente, el 6 de noviembre, fallece el Teniente Hernán Merino Correa, alcanzado por el impacto de una bala en un confuso incidente con Gendarmería Argentina.

Entre 1966-1967, se habrían adquirido tres Cessna 337 Super Skymaster (CC-KKC, CC-KKG, CC-KKI). Dichas aeronaves tuvieron un corto periodo. Se conoce que dos se habrían accidentado, mientras que el tercero fue enajenado y vendido a un particular. Tal vez, el reemplazo de los C-337, fueron los bimotores Cessna C-310K (CC-KKJ) y Cessna C-320D Skyknight (CC-ECJ). Debido a que comenzaron a prestar servicios en 1967. A mediados de los 60, también se inician los vuelos populares que se realizan los fines de semana y festivos para socios y funcionarios de la institución. Este beneficio se mantiene hasta hoy.

Durante 1967 se registraron nuevos acontecimientos históricos para el Club. Se adquieren cuatro Cessna C-150G (CC-KKG, CC-KKI, CC-KKK, CC-KKL), destinados a reemplazar a los Champion en el área de instrucción. También el 28 de agosto de 1967, el Mayor de Carabineros, Ernesto González Alegría, se convierte en el primer paracaidista.(6)

Poco después, efectuó su salto oficial de graduación, en compañía de la primera mujer paracaidista. Teniente Ingrid Olderock, hechos acontecidos en el Aeródromo Tobalaba. A partir del 14 de abril de 1969, la recién creada Rama de Paracaidismo dejó de ser parte exclusiva del Club y pasó a ser deporte oficial en la institución de Carabineros. Luego se profesionalizó y cuenta con variados reconocimientos, destacando su participación en campeonatos nacionales. El Grupo de Operaciones Especiales (GOPE), también posee un grupo de paracaidismo. Se especializa en saltos tácticos policiales y ha participado en los campeonatos Inter-Fuerzas Armadas.



Entrega del material de vuelo FH-1100 CC-ECL y CC-ECK en 1969. Junto a ellos se encuentra el Hughes 269C CC-KKO. (Archivo Museo Histórico de Carabineros).

En 1968, se renueva la flota y son adquiridos dos Cessna Skyhawk (C-172I CC-KKB y C-172K CC-KKC), un Cessna C-182J Skylane (CC-KKH) y un Cessna C-402 bimotor (CC-KKN). El 27 de septiembre de 1969, se realiza en Tobalaba, la ceremonia de recepción de los primeros helicópteros. Siendo estos: dos Fairchild-Hiller FH-1100 (CC-ECK, CC-ECL) y un Hughes 269C CC-KKO, de instrucción. Los FH-1100 arribaron al país por intermedio del programa Alianza para el Progreso, impulsado por los EE.UU entre 1961-1970 para ayudar de manera Económica, Político y Social a los países de América Latina.



Hughes 269C CC-KKO. Preservado en el Museo Histórico de Carabineros. Fecha: 21/07/2015.
(Autor: José Rodríguez Valencia)

La hazaña de “El Gato Rojo”

Una nueva página se escribía en la historia aeronáutica nacional y, en especial en la de Carabineros de Chile. Se realizaba un vuelo sin escalas entre Punta Arenas- Arica.

El 25 de febrero de 1970, el Teniente Jaime Domenech y el ingeniero aeronáutico Francisco Bravo Aracena, solicitaron la autorización del alto mando para realizar un raid aéreo, sin escalas, que uniría Punta Arenas y Arica por intermedio de un oficio dirigido a la Jefatura de la Brigada Aeropolicial. El motivo de esta proeza, fue producto de la inauguración de la pista de aterrizaje de Puerto Natales, bautizada como “Julio Gallardo Donoso”(7), en memoria al primer piloto de Carabineros y fundador del Club Aéreo de Puerto Natales. Se utilizaría un Cessna 206 (CC-KKM), bautizado como “El Gato Rojo”. Le instalaron dos estanques de combustible auxiliares ubicados en el interior de la cabina, con una capacidad total de 1.078 litros. Otorgándole una autonomía de 21 horas 30 minutos. El propio General Director de Carabineros, don Vicente Huerta Celis, daba su autorización el 27 de febrero, a sólo dos días de su solicitud.



El Gato Rojo arribado en Arica. (Fuente: Revista Carabineros de Chile, abril 1987).

La aeronave despegó desde el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo (Chabunco), el 6 de marzo a las 06:58 AM. Con rumbo norte por la Cordillera de los Andes. Después de haber volado 18 horas 17 minutos, cubriendo 2.480 millas arriban al Aeropuerto de Chacalluta a las 01:15 AM, del sábado 7, donde fueron recibidos por autoridades, jefes, oficiales, representantes de la prensa y público numeroso.

Sus protagonistas ocuparon las primeras portadas de los diarios. A su regreso a Santiago, fueron recibidos en el Palacio de La Moneda por el Ministro del Interior, Patricio Rojas, quien le expresó el reconocimiento del gobierno.

Tal sería el impacto de la noticia, que el mismísimo Presidente de la Cessna Aircraft Company, señor Delbert Roskman, hizo entrega de una placa por la valerosa y eficiente preparación técnica y profesional, demostrada por aquellos aviadores cuando visitó nuestro país, en abril de 1970, debido a su gira por Sudamérica.



De izquierda a derecha: El ingeniero aeronáutico Sr. Francisco Bravo; Teniente, Sr. Jaime Domenech; Sr. Delbert Roskman, Presidente de Cessna Aircraft Company; General Subdirector, Sr. Joaquín Chinchón y el General Inspector, Sr. Jorge Aranda.

(Fuente: Revista Carabineros de Chile, mayo 1970).

Nuevo material de vuelo se adquiere para ser puestos en disposición de la Brigada. Cinco Cessna TU-206D Turbo Skywagon (CC-KKP, CC-KKQ, CC-KKR, CC-KKS, CC-KKT) equipados con el sistema Roberston STOL, un bimotor Cessna C-421A Golden Eagle (CC-KKA) y dos helicópteros Hughes 269C (CC-KKD, CC-KKU). El bimotor 421, se convierte en la primera aeronave con cabina presurizada de la institución.

Son recibidos en una ceremonia realizada en Tobalaba, que contó con la presencia del Ministro del Interior, Ministro de Economía, General Director de Carabineros, Presidente del Club Aéreo de Carabineros, Director de Aeronáutica, entre otros invitados. En la ocasión hubo un reconocimiento especial para la Fuerza Aérea de Chile, por su colaboración en la formación de pilotos de helicópteros y paracaidistas.

Han pasado muchos años desde la creación y esta ha alcanzado una evolución tecnológica que se vio plasmado en dichas aeronaves. En 1970, eran diecisiete aviones y cinco helicópteros. También se inician los vuelos populares realizados los fines de semana para los socios y personal de la institución, beneficio que se mantiene hasta el día de hoy.

A finales de 1971, el Club Aéreo Institucional, ve nuevamente incrementada su contundente flota. En aquella ocasión son adquiridos tres monomotores Cessna C-210K Centurion (CC-KKT, CC-KKY, CC-KKZ) y dos bimotores Piper Navajo B (CC-KKV, CC-KKW), además de un Piper Pressurized Navajo (CC-KKX).

Cambio de jerarquía

Siendo la Aviación un medio de transporte necesario para las actividades en Carabineros y además del hecho de contar con modernos aviones y helicópteros, el 24 de abril de 1972, el alto mando institucional, a través de la Orden General O.S. 1 N°11.631 decide elevar la Brigada Aeropolicial a la categoría de Prefectura Aeropolicial, situación que permitió aumentar la dotación de oficiales, pilotos y mecánicos especialistas.

Desde aquel entonces hasta hoy, ofrece una gran variedad de servicios. Los que son, en el orden policial: Patrullar el territorio, controlar el flujo vehicular, advertir sobre un incendio forestal y traslado de jefes a comisiones. Moviliza equipos y elementos policiales; como elementos de apoyo a ciudadanos, transporta enfermos, rescate de víctimas de accidentes y damnificados por desastres naturales.

En su calidad de factor de bienestar: transporta al personal y su familia a sus nuevos destinos, asimismo, traslada médicos, medicinas y otros insumos. Finalmente, en su rol docente, la Prefectura es una verdadera academia policial del aire, ya que forma y perfecciona pilotos de avión, helicóptero y entrena sus respectivos mecánicos. Para 1975, son adquiridos los Fairchild Swearingen SA-226TC Metro II. Estos bimotores turbohélice, con capacidad para 18 pasajeros, fueron utilizados para el traslado de personal o carga a diversos puntos del país, gracias a sus excelentes características de largo alcance y su cabina presurizada. Uno de ellos con configuración VIP, sirve para el traslado del General Director de Carabineros y su comitiva. Prestaron servicios hasta 1981, año a partir del cual comienzan a ser vendidos. Uno de ellos, el ex CC-ECN y C-07, es adquirido por la empresa Aeronor Chile y registrado como CC-CBL.

Con el propósito de dar cabida a estas aeronaves, aquel año se inauguraron cuatro nuevos hangares con un techado total de 10.000m² y una losa principal de concreto. También se construyó, en el costado poniente del aeródromo, un hangar completo dividido en taller principal y zonas de hangaraje para helicópteros. Incluyó la obra cuatro helipuertos, dos de ellos iluminados.

Llegada de nuevos helicópteros y una nueva rematriculación.

Con fecha, 1 de octubre de 1976, se presentaron a las más altas autoridades seis aeronaves del tipo ala rotatoria, BO-105CB. De origen alemán y fabricados por la prestigiosa empresa Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). Estas aeronaves significaron un gran progreso tecnológico en la institución. Posee dos turbinas Allison 250 C-20B de 420 HP c/u, puede operar en condiciones extremas, es maniobrable y rápido. Además su compartimiento trasero facilita el ingreso de camillas. Se hizo entonces posible programar patrullajes diarios sobre el área metropolitana y en las carreteras. Mantienen contacto directo con radiopatrullas, fuerzas especiales y otras reparticiones. Fueron registrados: C-09, C-10, C-11, C-12, C-13 y C-14.

Durante el verano 1976-1977, algunos fueron trasladados a la costa de la zona central con el objetivo de realizar patrullajes en las playas. Por los buenos resultados alcanzados, se determinó la creación, el 28 de enero de 1977, de la Subcomisaria de Helicópteros de la Prefectura Aeropolicial.



MBB BO-105CB, C-12. Realizando un salvataje en el litoral central en 1977.
(Revista Carabineros de Chile, diciembre 1978).

De esta forma, el BO-105, reemplazó de sus funciones al FH-1100, que fue relegado a tareas de formación de pilotos hasta 1981, año en que fue vendido a un particular. Mientras que el único Hughes 269C, fue dado de baja hacia 1976 y preservado en Tobalaba, a la entrada de la Prefectura. En 1995 es donado al Museo Histórico de Carabineros. Siendo exhibido en la actualidad, junto a un Champion 7EC Traveler, cuyo registro y número de serie es desconocido.

Una nueva y última re-matriculación se les asignó a las aeronaves adquiridas para el uso de Carabineros por intermedio del gobierno. A partir de octubre de 1976, es eliminado el registro CC-EC, por una nueva matrícula de uso exclusivo para Carabineros y que sería definitiva: C-00 (Carabinero-Número).

Orden de las aeronaves con el cambio de registro.

Registro anterior	Tipo	c/n	Nuevo registro
CC-ECH	C-185C Skywagon	1850683	C-02
CC-ECJ	C-320D Skyknight	320D0110	C-03
CC-ECC	SA-226TC Metro II	TC-211	C-04
CC-ECD	SA-226TC Metro II	TC-212	C-05
CC-ECE	SA-226TC Metro II	TC-213	C-06
CC-ECN	SA-226TC Metro II	TC-214	C-07
CC-ECK	FH-1100	159	C-08

Nueva renovación del material.

A finales de 1977, se envía una nueva comisión a la fábrica Cessna Aircraft Company, esta vez para adquirir material C-182Q Skylane II y C-210M Centurion II. Estos fueron traídos en vuelo, como de costumbre y arriban a Santiago durante el mes de enero de 1978. Son inscritas en el Registro de Aeronaves, el 3 de febrero de 1978.

Cessna C-182Q Skylane II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna en vuelos de pruebas.	Datos
CC-KKD	18266095	(N759MD)	En servicio.
CC-KKE	18266096	(N759ME)	Vendido en 2011 a un particular. Re-reg CC-ACF.
CC-KKJ	18266097	(N759MF)	W/O el 06/06/1987. Contra un cerro en la Quebrada de Macul, Santiago. Sin víctimas fatales.
CC-KKM	18266098	(N759MG)	En servicio.

CC-KKN	18266099	(N759MH)	Vendido en 2011 a un particular. Conserva su registro.
CC-KKO	18266100	(N759MJ)	En servicio. Es utilizado por la Rama de Paracaidismo del Club Aéreo.



Cessna C-182Q Skylane II CC-KKD. Regresando a Tobalaba después de un vuelo local junto a funcionarios de la institución. Fecha: 8 de febrero de 2015. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

Cessna C-210M Centurion II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna en vuelos de prueba.	Datos
CC-KKU	21062332	(N761LC)	W/O el 27/02/2008. En una cancha municipal de Peñalolén, Santiago. Fallecen sus seis tripulantes y otras seis personas en tierra.
CC-KKX	21062333	(N761LD)	Vendido en 1998 a un particular. Re-reg CC-PVI.
CC-LLA	21062334	(N761LE)	W/O el 10/10/2001. En Quebrada La Chimba, Antofagasta. Fallecen sus seis tripulantes.

Así de esta forma, los nuevos Skylane II, reemplazaron a los Cessna C-150G y C-172 en el área de instrucción. Misma situación pasó con los Centurion, adquiridos en 1971 y por los Centurion II en 1978. También son enajenados los Piper Navajo B y el Pressurized Navajo.

Otro hecho destacado, fue que el 3 de febrero de 1978, se abre en el Registro de Aeronaves DGAC Chile, la segunda matrícula del Club, CC-LL. Esto se debió al aumento considerable del material de vuelo.

Período 1980-1989.

Arriban al aeródromo de Tobalaba en noviembre de 1980, siete nuevas aeronaves: Cuatro Cessna U-206G Stationair 6 II y tres Cessna C-210N Centurion II. Son inscritas en el Registro de Aeronaves, el 11 de diciembre de 1980. Con esta flota, se reemplaza al material Cessna TU-206D Super Skywagon, adquiridos en 1970.

Cessna U-206G Stationair 6 II

Registro.	c/n.	Registro utilizado por Cessna para vuelos de prueba.	Datos.
CC-LLC	U20605904	(N6466X)	Re-Reg C-61.
CC-LLD	U20605909	(N6472X)	W/O en Enero 1990. Cerro El Chiflón, III Región. Fallecen sus ocupantes.
CC-LLE	U20605913	(N6480X)	W/O el 27/10/1993. Cerro La Aguja, X Región. Fallecen sus ocupantes.
CC-LLF	U20605919	(N6488X)	Re-Reg C-60.



Cessna U-206G Stationair 6 II CC-LLF. Arribando a Tobaraba después de haber realizado prácticas de paracaidismo en el Aeródromo Los Cuatro Diablos de Melipilla. Recinto que pertenece al Club Aéreo. (Autor: Antonio Segovia Rentería).

Cessna C-210N Centurion II

Registro	c/n	Registro utilizado por Cessna para vuelos de prueba.	Datos.
CC-LLG	21064127	(N5223Y)	Re-Reg C-59.
CC-LLH	21064129	(N5229Y)	Vendido en 2011 a un particular. Conserva su registro.
CC-LLI	21064133	(N5239Y)	Re-Reg C-58.

En reemplazo de los primeros Piper Navajo, son adquiridos en EE.UU, cinco nuevos Piper PA-31- 310 Navajo C. Los que refuerzan el traslado de emergencia y transporte del personal. Arribaron durante el mes de octubre de 1981.

Piper PA-31 310 Navajo C

Registro	c/n	Datos.
CC-KKA	31-8112068	Re-Reg C-55
CC-KKB	31-8112069	Re-Reg C-56
CC-KKC	31-8112070	W/O 03/02/1986. Cerro El Fraile, Coyhaique. Fallecen sus tripulantes y pasajeros.
CC-KKF	31-8112071	W/O 12/11/1987. Cerca de la Carretera Panamericana 5 Sur, Santiago. Fallecen sus tripulantes.
CC-KKG	31-8112074	En servicio.



Cessna C-210N Centurion II CC-LLG y Piper PA-31 310 Navajo CC-KKA en Tobalaba.
(Revista Carabineros de Chile, noviembre 1992).

Las misiones realizadas por los helicópteros en ayuda de la comunidad, son reconocidas y recordadas como de alta complejidad. Un hecho destacado fue el acontecido en Santiago, durante el incendio que afectó a la Torre Santa María, el 21 de Marzo de 1981.

En dicha ocasión, dos helicópteros BO-105CB, matrículas C-13 (pilotado por el Teniente Juan Oliveros Muñoz con el Teniente Luis Malagueño Cifuentes como copiloto) y C-14 (pilotado por Mayor Sr. Luis Godoy Rodríguez con el Capitán Jorge Mora Cortés de copiloto). Acudieron al llamado realizado a la

base de Tobalaba a las 10:30 Hrs, arribando al lugar del suceso en tan solo 3 minutos. Al momento de posarse en la azotea del edificio, fueron recibidos por una nube de humo y fuertes corrientes ascendentes producidas por la alta temperatura.

A pesar de esos inconvenientes, los pilotos demostraron su gran nivel de profesionalismo, logrando rescatar a 29 sobrevivientes. A esto debemos sumar los rescates realizados durante los crudos inviernos de 1982, 1986, 1993 y 1997 respectivamente.



**Diferentes vistas de la operación de rescate realizada por los BO-105CB C-13 y C-14.
Durante el incendio de la Torre Santa María, en Santiago. (Revista Carabineros de Chile, marzo 1981).**



Tripulaciones de los helicópteros C-13 y C-14, siendo felicitados por el Jefe de la Prefectura Aeropolicial, en nombre del Alto Mando y de su repartición. (Revista Carabineros de Chile, marzo 1981).

En julio de 1981, se suman a la flota dos nuevos BO-105. Uno de ellos modelo CBS (C-15), más largo y de mayor capacidad y el otro, modelo CB (C-16). Durante 1982, se adquiere un nuevo helicóptero de instrucción, Bell 206A Jet Ranger, matrícula C-08, reemplazando al FH-1100. Un segundo Bell Jet Ranger, es adquirido en 1987, siendo registrado C-07. Durante 1983, son adquiridos dos nuevos BO-105. Uno modelo CBS, matrícula C-17 y el segundo, modelo CB, que reemplazó a uno accidentado en febrero de 1982. Fue registrado C-12.



MBB BO-105CBS C-15, en un traslado aeromédico. (Revista Carabineros de Chile, Octubre 1981).
Este fue el esquema utilizado por los helicópteros entre 1976-1999.

En 1986, se incrementa la flota, con la adquisición de otros dos BO-105 modelo LS. El registrado C-18, fue adquirido nuevo de fábrica en Alemania. El 18 de octubre de 2009 resultó destruido en un incendio al interior del hangar de Coyhaique. Mientras que el segundo helicóptero, registrado C-19, comprado a la empresa Helicópteros Andes S.A. es dado de baja en 1993 y donado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, en 1994. En su reemplazo, es adquirido otro BO-105LS, modelo A-3 Superlifter, al cual se le asignó la matrícula C-19 y que arribara en 1994.

Período 1990-1999.

Durante el aniversario Nº 65 de la institución, en abril de 1992. Es presentado, el moderno BK-117. Las características de esta nueva aeronave registrado como C-20, son la de poder trasladar dos camillas y a ocho pasajeros.

En 1992, se adquiere otro Cessna U-206G Stationair 6 II. En primera instancia es registrado con matrícula C-05. En 1998, es traspasado al Club Aéreo cambiando a CC-LLJ. Es enajenado y vendido más tarde a un particular en 2011.



BK-117B-2 C-20, sobrevolando Santiago. (Autor: Antonio Segovia Rentería).

En marzo de 1995, se realiza en dependencias del Club, la presentación de una aeronave que se caracterizó por su modernidad y se convierte en el primer jet institucional, el Cessna C-550 Citation II. A la ceremonia asisten el Ministro de Defensa don Edmundo Pérez Yoma, el General Subdirector de Carabineros don Fernando Cordero Rusque, el Ministro de Salud, don Carlos Massad Abud, y el Subsecretario de Carabineros don Luciano Fouilloux Fernández, entre otros invitados especiales.



Entrega del Cessna C-550 Citation II CC-LLM. Primer Jet de la institución. (Revista Carabineros de Chile, Marzo 1995).

Este Jet-Ambulancia, cubrió la necesidad de trasladar a pacientes desde localidades distantes en un menor tiempo. Pero no tan solo realizó evacuaciones aeromédicas, sino que se convirtió en el Jet de traslado VIP para autoridades institucionales y de gobierno. Su registro fue CC-LLM. En el 2001 es reemplazado por un nuevo Cessna C-550 Citation, modelo Bravo, el cual cumple las mismas funciones asignadas al primer Citation. Es registrado como CC-LLM, el 6 de noviembre de 2001.



Cessna C-550 Citation Bravo C-53, aproximando a Tobalaba, el 28/03/2013. (Autor: Kenneth Brown).

A finales de 1998, arriba la más avanzada tecnología en ala rotatoria, se trata del primer EC-135 T-1, registrado C-01. Fue ensamblado en el hangar del representante en Chile de Eurocopter, por aquel entonces Helitec Ltda. Fue presentado a las más altas autoridades en marzo de ese año. La compra incluiría un total de ocho aparatos, los que renovarían la flota de BO-105, dos de ellos vendidos en 1998 (C-10) y 2002 (C-11). A mediados de 1999, por un tema de facilitar la operación por parte de los pilotos, es modificado su tren de aterrizaje y se le adhiere un tren más alto. A pesar de su modernidad, en 2004, es enajenado de la institución por motivos técnicos y devuelto a Eurocopter. Ante esta situación, el fabricante responde con un BO-105LS A-3 Superlifter, matrícula C-11.



Eurocopter EC-135T-1 C-01, en su base de operaciones de Tobalaba, febrero 1999. El helicóptero presenta el segundo esquema de pintura aplicado a los helicópteros durante el período 1999-2007. (Autor: Claudio Cáceres Godoy).

En enero de 1999, un segundo BK-117, registro C-10. Es comprado por la institución, en conjunto con la intendencia de Concepción. Se accidenta el 31 de diciembre de 2009, en el sector Los Columpios, en la Cordillera de Los Andes. Es enajenado de la institución y vendido a un particular.

También, durante el transcurso de febrero de 1999, arriba un monomotor turbo-hélice el cual sería destinado al transporte de funcionarios o de carga, el Cessna C-208B Grand Caravan. Fue registrado CC-LLT, el 19-02-1999.

Gracias a la capacidad de este avión para transportar 18 pasajeros, se realizaron vuelos itinerarios desde Santiago hasta Arica. Realizando escalas técnicas en La Serena, Copiapó, Antofagasta e Iquique. Los vuelos se realizaban los martes y se regresaba los viernes. Este servicio duró hasta el año 2008. El aparato fue vendido a la empresa Aerocord, durante enero de 2011.



Cessna C-208B Grand Caravan CC-LLT, en Tobalaba, Febrero 1999. (Autor: Claudio Cáceres Godoy).

Período 2000-2009.

En marzo del 2001, es adquirido un Piper PA-31T Cheyenne II, registro C-51. Destinado a complementar el área de instrucción de bimotores y hacer el paso más directo al Citation. Es utilizado para realizar viajes cortos, incluyendo una comitiva de hasta seis personas. También cumple la labor de realizar evacuaciones aeromédicas al poder operar en pistas cortas.



Piper PA-31T Cheyenne II C-51, en Tobalaba. Fecha: 05/04/2015. (Autor: José Rodríguez Valencia).

Se adquiere un Cessna T-210M Turbo Centurion II. Es registrado CC-LLS, el 13-09-2002, y reemplaza al Cessna Centurion, CC-LLA, accidentado el 10 de octubre de 2001, en Quebrada La Chimba. Con el inicio del siglo XXI se deben enfrentar los desafíos del nuevo milenio, el más importante, la renovación de la flota de helicópteros. Considerando que entre los años 2005-2006, el parque de alas rotatorias era de tan sólo diez. Es por eso que se inicia una búsqueda en el mercado, siendo seleccionado el modelo Italiano, AgustaWestland AW-109E Power, seleccionado el año 2006.

La Prefectura, adquiere cuatro helicópteros AW-109E, registrados C-21, C-22, C-23 y C-24, los que arribaron durante el mes de marzo del 2007, siendo ensamblados en las instalaciones del representante en Chile de AgustaWestland, en Tobaraba.

Finalmente, el 27 de abril, las cuatro aeronaves realizan una pasada en formación sobre la Escuela de Carabineros, siendo presentadas a las más altas autoridades del país y de la institución. Con ello, tras 30 años después de la adquisición del material BO-105, es renovado el material de helicópteros.

Inicialmente cada uno fue asignado a las Secciones Aeropoliciales de: Iquique (C-23), Antofagasta (C-22) y Santiago (C-21 y C-24) respectivamente. Cabe destacar que esta renovación vino a incrementar la flota, aumentando en 2007 a catorce.



AgustaWestland AW-109E Power C-21, en Tobaraba. Fecha: 08/03/2014. Este aparato luce el tercer y actual esquema de pintura aplicado a los helicópteros, desde 2007. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

No tan sólo la Prefectura tuvo que adaptarse a las nuevas exigencias que ha tenido la aviación en los últimos años. A mediados del 2008, el Club Aéreo, adquiere dos Cirrus SR-20G3 (G3=Tercera

Generación), matrículas CC-LLK y CC-LLL. Los que arriban a Santiago en vuelo desde Duluth, Minnesota. EE.UU, el 13 de octubre de 2008 a las instalaciones del representante en Chile, Aerocardal Ltda. en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez. De esta forma queda posicionado como el Club Aéreo más moderno en todo Chile.

Las características del material SR-20, es que posee un sistema de aviónica del tipo Avydine, que incluye pantallas digitales. Pero una de las características especiales, es su sistema de seguridad, compuesto por un paracaídas balístico que se activa al momento de presentarse una emergencia. Su estructura está cubierta de fibra de vidrio.

El 15 de mayo de 2008, se anuncia la llegada de un Hawker Beechcraft B-200GT King Air. Esta aeronave cumple el rol de avión de vigilancia especializada en la Zona Norte del país, para combatir el tráfico de drogas, enmarcado en el programa nacional de seguridad pública. Posee cámara de vigilancia con sensores térmicos y nocturno. Se realiza la entrega oficial en su base de operaciones, en la Sección Aeropolicial de Iquique el 9 de abril de 2009, con la presencia de S.E. la Presidente de la República, autoridades de la institución, autoridades regionales y otros invitados. Su matrícula institucional fue C-52.



Hawker Beechcraft B-200GT King Air C-52. en Tobalaba. Fecha: 05/04/2015. (Fotografía: José Rodríguez Valencia).

En abril del 2009, Carabineros reincorpora a su flota un nuevo EC-135P2 +, registrado C-26. Fue presentado en la Ceremonia de Aniversario Nº 82 de Carabineros. Dicha aeronave estaba especialmente habilitada con equipos del tipo FLIR y cámaras, con el fin de realizar patrullajes en

protestas. Lamentablemente, se perdió en un accidente, el 30 de noviembre de 2014, en plena Gran Avenida, Paradero 14, mientras realizaba un operativo policial. El aparato fue accidentalmente impactado en tierra en las aspas del rotor principal por un Carro de Bomberos de San Miguel. Afortunadamente el incidente no generó fallecidos, quedando el piloto con fracturas de gravedad.



Eurocopter EC-135P2+ C-26, en Tobalaba. Fecha: 20/07/2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

Con motivo de las celebraciones de Fiestas Patrias 2009, el 19 de septiembre se realizó la Parada Militar, en la que participaron aeronaves de la Fuerza Aérea, Ejército y Armada. Carabineros fue invitado a participar en esta oportunidad desplegando una formación de tres AW-109E, dos BK-117 y el recién adquirido EC-135. Esa fue la primera vez que aeronaves policiales sobrevolaron la Elipse del Parque O'Higgins durante estas festividades.

Período 2010 – a la actualidad.

Durante 2010, cambia de nombre la Prefectura Aeropolicial, siendo renombrada Prefectura Aérea. Nombre que mantiene hasta hoy, incluyendo sus estatutos.

Durante enero de 2010, se adquieren dos Cirrus más, esta vez modelo SR-20G3 (CC-CKF) y un SR-22GTS G2 (CC-CWQ), adquiridos a Aerocardal Ltda., los que serán de gran utilidad cuando en el 27 de febrero de 2010, un nuevo terremoto y tsunami, golpeará a nuestro país. Tal como ha habido sucedido en 1960, Carabineros junto a sus alas verdes volvieron a cubrir la emergencia con diversos vuelos de patrullajes, transportando víveres, realizando rescates y traslado de heridos, entre otras muchas acciones.



Cirrus SR-20G3 CC-LLL. En tierra después de haber finalizado una jornada de vuelos populares. Tobalaba, 3 de febrero de 2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

En septiembre de 2010, arriba un BO-105CBS, adquirido a la Fuerza Aérea de Chile. Se trató del histórico H-61, en servicio con la Fach desde 1986 y que en 1988, es trasladado a la Antártica Chilena. Hoy se encuentra almacenado en Tobalaba.

Durante 2011 dos BK-117 ex Fach H-32 y H-33, se suman a la flota de la institución. Se les registró C-04 y C-02, respectivamente.



Helicóptero BO-105 CBS de la Fuerza Aérea de Chile. (Fotografía: Antonio Segovia Rentería).

En junio de 2011, el Club Aéreo, adquiere un Raytheon B-200 King Air, para reforzar el traslado de comitivas. Fue registrado con matrícula CC-AET.

Debido al incremento de las aeronaves, se decide traspasar algunas de ellas desde el Club Aéreo a la flota de la Prefectura. Esto sucedió a contar de enero del 2012 y se les asignó nuevas matrículas, quedando de la siguiente forma:

Registro anterior	Modelo	c/n	Nuevo registro
CC-LLM	C-550 Citation Bravo	550-0996	C-53
CC-AET	B-200 King Air	BB-1901	C-54
CC-KKA	PA-31 310 Navajo C	31-8112068	C-55
CC-KKB	PA-31 310 Navajo C	31-8112069	C-56
CC-LLS	T-210M Turbo Centurion II	21061616	C-57
CC-LLI	C-210N Centurion II	21064133	C-58
CC-LLG	C-210N Centurion II	21064127	C-59
CC-LLF	U-206G Stationair 6 II	U20605919	C-60
CC-LLC	U-206G Stationair 6 II	U20605904	C-61

El Club Aéreo continuando con su renovación de material, durante julio de 2012, adquiere tres nuevos Cessna, dos modelos C-182T (CC-AHL y CC-AHM) y un Cessna C-206H Stationair (CC-AHK), todos con aviónica Garmin G1000. Fueron ensamblados en el hangar del representante en Chile de Cessna, Aeroservicio, en Tobalaba. En parte, estas aeronaves vienen a reemplazar algunas vendidas durante 2011.



Cessna C-206H Stationair CC-AHK. Saliendo de Tobalaba rumbo al Aeródromo de San Javier, con el fin de realizar un vuelo de instrucción. Fecha: 3 de febrero de 2013. (Autor: José Rodríguez Valencia).

En abril de 2012, se adquiere un quinto helicóptero AgustaWestland AW-109E Power, registrado como C-05.

Al año siguiente, durante el mes de abril de 2013, es presentado un Bell 206B Jet Ranger III, registro C-07, ex CC-CTZ. Este fue adquirido debido a falta de otro helicóptero de instrucción, reemplazando uno similar accidentado anteriormente el 10 de diciembre de 2003, en la Cordillera de Lonquimay, Malleco X Región. Luego, en junio del 2013, es presentado el segundo helicóptero EC-135P2 +, registro C-03.

A finales de 2014, Carabineros de Chile anuncia la compra de un nuevo helicóptero. El AgustaWestland AW-139. Esta aeronave arribó al país el 28 de enero del 2015, a las instalaciones de la empresa Línea de Aeroservicios S.A, en Tobalaba. Fue ensamblado por técnicos de AgustaWestland y personal chileno.

El aparato hizo su debut durante el aniversario Nº 88 de la institución. El propósito principal es apoyar el Plan Cuadrante de Seguridad Preventiva. Está acondicionado para el transporte de tropas, apoyo a zonas fronterizas y traslado de recursos a zonas afectadas por desastres naturales. Su capacidad es de 15 personas y en configuración aeromédica, puede trasladar hasta cuatro camillas.



AgustaWestland AW-139 C-27. Helicóptero más moderno de la institución. Captado en Tobalaba, el 5 de abril de 2015.
(Autor: José Rodríguez Valencia)

Una de las últimas adquisiciones fue un nuevo avión Hawker Beechcraft B-200GT King Air, convirtiéndose en el tercer aparato en operar para Carabineros. Su registro es C-62.

Actual material de vuelo Club Aéreo del Personal de Carabineros.

Registro	Modelo	c/n
CC-AHK	C-206H Stationair	20608342
CC-AHL	C-182T Skylane	18282333
CC-AHM	C-182T Skylane	18282334
CC-CKF	SR-20G3	1929
CC-CWQ	SR-22GTS G2	2275
CC-KKD	C-182Q Skylane II	18266095
CC-KKG	PA-31 310 Navajo C	31-8112074
CC-KKM	C-182Q Skylane II	18266098
CC-KKO	C-182Q Skylane II	18266100
CC-LLK	SR-20G3	1956
CC-LLL	SR-20G3	1958

Actual material de vuelo Prefectura Aérea de Carabineros de Chile

Registro	Modelo	c/n
C-02	BK-117B-2	7197
C-03	EC-135P2 +	1085
C-04	BK-117B-2	7194
C-05	AW-109E Power	.
C-07	B-206B Jet Ranger III	4027
C-08	B-206B Jet Ranger III	3082
C-11	BO-105LS A-3 Superlifter	2057
C-15	BO-105CBS	S-541
C-16	BO-105CB	S-605
C-17	BO-105CBS	S-622
C-19	BO-105LS A-3 Superlifter	2047
C-20	BK-117B-2	7236

C-21	AW-109E Power	11696
C-22	AW-109E Power	11697
C-23	AW-109E Power	11699
C-24	AW-109E Power	11702
C-27	AW-139	31589
C-51	PA-31T Cheyenne II	31T-8020090
C-52	B-200GT King Air	BY-19
C-53	C-550 Citation Bravo	550-0996
C-54	B-200 King Air	BB-1901
C-55	PA-31 310 Navajo C	31-8112068
C-56	PA-31 310 Navajo C	31-8112069
C-57	T-210M Turbo Centurion II	21061616
C-58	C-210N Centurion II	21064133
C-59	C-210N Centurion II	21064127
C-60	U-206G Stationair 6 II	U20605919
C-61	U-206G Stationair 6 II	U20605904
C-62	B-200GT King Air	BB-1932

Alas sobre el uniforme verde

Quizás este trabajo no estaría completo sino incorporara además, una breve reseña sobre la evolución que ha tenido el Distintivo de “Piloto Aéreo” de Carabineros a través de su historia.

Estas “alas doradas sobre las que descansan las carabinas de plata institucionales” y que hoy lucen con orgullo los valientes aviadores del uniforme verde, no nacieron sino hasta inicios de 1951 cuando el distintivo del entonces Club Aéreo de Carabineros brindó un diseño derivado del modelo tradicional de Piloto Militar chileno. Más tarde con la incorporación de la especialidad de Piloto Aéreo, esta misma piocha es la que sufre un leve cambio para luego ser ratificada reglamentariamente en el mes de mayo de 1958.



Primer modelo de distintivo propio usado por algunos integrantes pilotos del Club Aéreo de Carabineros.

Esta insignia bordada en canutillo dorado sobre paño verde fue diseño del Teniente Mauricio von Teuber Stevens y se usó sobre el uniforme institucional durante un corto tiempo antes de que fuera reemplazada por la piocha metálica a comienzos de 1951.



Segundo modelo de distintivo usado por los pilotos del Club Aéreo de Carabineros. (1951)

Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son en color plata con algunos detalles esmaltados color esmeralda para agregar acuciosidad a las armas. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme, además del correspondiente seguro.

Largo: 78 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Anverso y reverso del modelo de piocha en metal con fondo esmaltado para los pilotos del Club Aéreo de Carabineros.

Tamaño reducido para ser utilizado en la camisa o sobre el tradicional coscacho cuyo uso se inició a partir de 1956.

Largo: 55 mm. (Modelo de la década de los 70. Colección Norberto Traub G.)

Otras “alas doradas” usadas por los primeros pilotos del Club Aéreo de Carabineros fueron las correspondientes a Piloto Militar otorgada por la Fuerza Aérea de Chile y de Piloto de Turismo tras cursar en uno de los Clubes Aéreos del país.



Anverso del modelo de piocha de Piloto Militar en metal con fondo de galatita azul oscuro.

Reverso lleva dos pernos con las tuercas correspondientes para prenderlo al uniforme. El fondo en galatita es un plástico duro muy utilizado hasta fines de la década de los cuarenta. Es bastante rígido y con los cambios de temperatura sufre alteraciones a través del tiempo, razón por la cual los fondos son muy quebradizos y no siempre siguen la línea o se adaptan al diseño de las alas de metal. Largo de la base: 95 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Anverso del modelo de piocha de Piloto de Turismo en metal con fondo de galatita azul oscuro.

(Modelo usado entre 1937-1964, año en que cambia la denominación al nombre de origen de los clubes. Ej. Club Aéreo de Santiago)

Reverso lleva dos pernos con las tuercas correspondientes para prenderlo al uniforme. El fondo en galatita se encuentra quebrado, no obstante tiene aún la parte central. Largo de las alas en metal: 90 mm. (Colección Norberto Traub G.)

Como hemos visto, son varios los modelos que con anterioridad a mediados de 1958, han usado los Pilotos Aviadores de Carabineros de Chile o los socios Pilotos del Club Aéreo de Carabineros. La falta de uniformidad en algunos modelos y usos fue solucionada cuando las piochas utilizadas fueron normadas con la Orden General Nº384 de 30 de mayo de 1958, la que en sus partes principales describe lo siguiente:

VISTOS: QUE EN LA REGLAMENTACIÓN INSTITUCIONAL NO ESTÁ CONTEMPLADO, HASTA AHORA, EL DISTINTIVO QUE CORRESPONDE A LOS PILOTOS AÉREOS DE CARABINEROS, POR CUYO MOTIVO ÉSTOS USAN PIOCHAS DE TAMAÑO Y CARACTERÍSTICAS DIFERENTES;

INSTITÚYESE COMO DISTINTIVO PARA LOS PILOTOS AÉREOS DE CARABINEROS UNA PIOCHA CUYAS CARACTERÍSTICAS SON LAS SIGUIENTES:

DOS ALAS DE CÓNDOR EXTENDIDAS EN FORMA HORIZONTAL UNIDAS AL CENTRO CON UNA CORONA DE LAURELES, TODO DE META DORADO; DENTRO DEL CAMPO DE LAURELES LLEVARÁ DOS CARABINAS CRUZADAS Y SOBRE ELLAS UNA ESTRELLA, QUE SERÁN DEL COLOR NATURAL DE LA PLATA. TODO IRÁ MONTADO SOBRE UNA PLANCHA ESMALTADA DE COLOR VERDE, QUE SOBRESALDRÁ 1 MM. ALREDEDOR DE LAS ALAS Y CORONA DE LAURELES.

LA DIMENSIÓN TOTAL DE LA PIOCHA SERÁ DE 5,5 CMS. DE LARGO POR 1,8 CMTS. DE ALTO EN SU CENTRO, SIMILAR AL DISEÑO QUE SE INSERTA A CONTINUACIÓN.



Primer modelo de distintivo usado por los Pilotos Aéreos de Carabineros de Chile. (1958)

Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son en bronce al igual que la estrella, seguramente por falta de atención del fabricante. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme. Largo:78 mm. (Colección Norberto Traub G.)

A pesar de esta disposición, el modelo frecuentemente usado y asumido en el tiempo como reglamentario por los pilotos aviadores, fue el modelo de 78 mm de largo, similar a la base de piocha usada por los pilotos de la Fuerza Aérea de Chile.



Modelo reglamentario usado por los Pilotos Aéreos de Carabineros de Chile. (1958)

Modelo confeccionado en bronce dorado sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Las carabinas cruzadas al centro son plateadas al igual que la estrella. Reverso lleva un largo alfiler de bronce como pasador para prenderlo al uniforme. Largo:55 mm. (Colección Norberto Traub G.)



Modelo en miniatura del distintivo reglamentario de Piloto Aéreo de Carabineros de Chile. (1962)

Modelo confeccionado en plata sobre una placa esmaltada en verde oscuro. Su uso no oficial en la solapa de las tenidas civiles, fue de gran moda para identificar a los Pilotos cuando no llevaban el uniforme. Largo:30 mm. (Colección Norberto Traub G.)

Otro modelo de distintivo usado frecuentemente en las tenidas de vuelo desde fines de los setenta y hasta 1982 sobre unas chaquetas de vuelo en cuero de color negro, fue un parche de tela impreso con la leyenda de Prefectura Aeropolicial, el que era cosido sobre la manga izquierda. Este particular diseño fue creado por el Teniente Rafael Rodríguez Rojas. En la actualidad se sigue usando una escarapela similar.



A partir de mediados de los años ochenta, las piochas fueron unos rectángulos bordados, más tarde impresos sobre cuero y nuevamente bordados individualizando los apellidos de los pilotos en ellos.



Otros distintivos de aviación frecuentemente usados, son el de “Mecánico de Aviación”, especialidad que es aprobada oficialmente en marzo de 1973, cuando se da inicio al primer curso de formación para el personal de la institución interesado en esta delicada tarea. Estos especialistas usarán en sus buzos de trabajo una escarapela de paño lenci azul celeste.



Escarapela usado por los Mecánicos de Aviación de Carabineros de Chile. (1975)

Paño lenci de color azul celeste impreso con tinta dorada. Diámetro:75 mm. (Colección Norberto Traub G.)

Más tarde, la Orden General Nº67, de fecha 26 de diciembre de 1979, instituirá el distintivo para el personal formado como “Mecánico de Aviación”.

INSTITÚYESE COMO DISTINTIVO PARA EL PERSONAL QUE HAYA APROBADO O APRUEBE EN EL FUTURO CURSOS DE “FORMACIÓN DE MECÁNICOS DE AVIACIÓN”, UNA PIOCHA CUYAS DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS SERÁN LAS SIGUIENTES:

PLACA DE METAL DORADO DE SUPERFICIE LIGERAMENTE COMBADA DE CINCUENTA MILÍMETROS DE LARGO POR DOCE MILÍMETROS DE ANCHO, LLEVANDO EN SU CONTORNO UNA ORLA DORADA DE UN MILÍMETRO. EL FONDO SERÁ UN CAMPO ESMALTADO CELESTE. AL CENTRO DE ÉSTE Y EQUIDISTANTE DEL BORDE IRÁ EL EMBLEMA INSTITUCIONAL EN UN CÍRCULO FORMADO POR UN ENGRANAJE DESDE EL CUAL NACERÁN DOS ALAS ESTILIZADAS; TODO ESTO DEL MISMO COLOR DE LA ORLA, QUE SIMBOLIZAN MANTENCIÓN DE MATERIAL AÉREO DE CARABINEROS.

EN SU PARTE POSTERIOR LLEVARÁ UN BROCHE METÁLICO PARA PRENDERLO AL UNIFORME. EL MODELO SERÁ SIMILAR AL DISEÑO QUE SE INSERTA A CONTINUACIÓN.

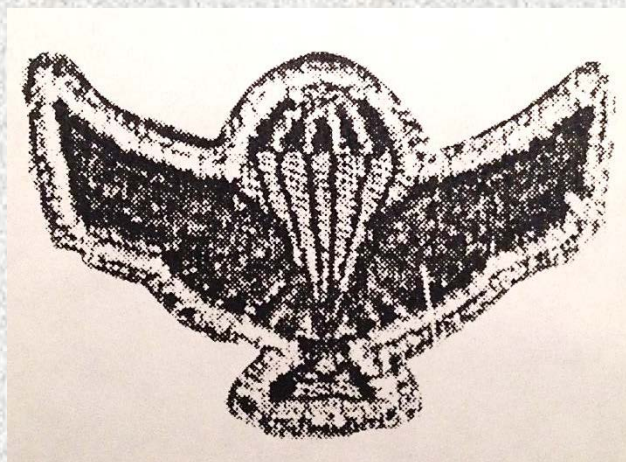
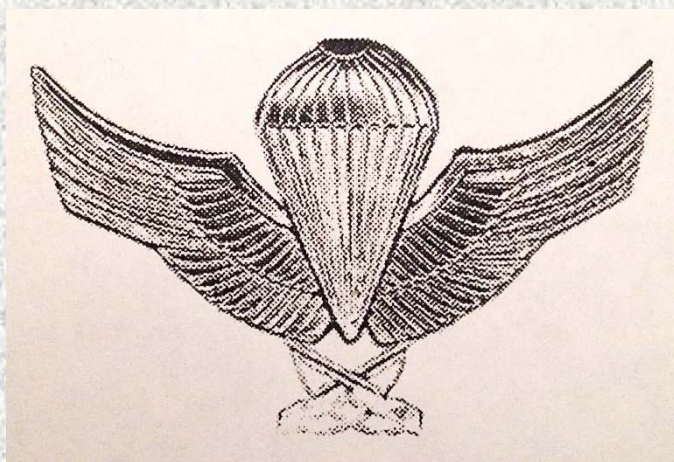


Modelo oficial para el distintivo de Mecánico de Aviación.
Este se usa sobre el bolsillo izquierdo de las blusas del personal.

Otro distintivo estrechamente relacionado con la aviación y sobre todo con los inicios del Club Aéreo de Carabineros, es el usado por los paracaidistas. El nacimiento de esta rama se sitúa en abril de 1967, cuando por iniciativa del jefe de la Brigada Aeropolicial, se autoriza el curso de Paracaidismo Deportivo, el que cuenta con el apoyo de instructores del Ejército de Chile.

Los participantes de este curso realizan su primer salto en la localidad de Copequén en agosto de 1967.

Más tarde, en abril de 1969, la Orden General O.S.2 N°9.646, crea la disciplina de Paracaidismo Deportivo al interior de la institución dando paso al nuevo distintivo de "Paracaidista Básico".



Piocha de "Paracaidista Básico" en metal cromado y versión en tela verde oliva bordada en hilo negro.

Modelos instituidos en agosto de 1970. El primero es de metal cromado color plata, similar al modelo usado por el Ejército de Chile pero lleva añadido en su parte inferior las carabinas cruzadas institucionales. (Colección Norberto Traub G.)

Esos mártires en el recuerdo

Como toda institución aérea, Carabineros de Chile no ha quedado al margen de accidentes aéreos que en algunas ocasiones lamentablemente han sido de carácter fatal.

He aquí una lista de nombres que acompañan a algunos de las varias placas y monolitos que recuerdan a aquellos aviadores mártires fallecidos en el cumplimiento de sus actividades al interior de la institución.



Monolito que recuerda al Teniente Julio Gallardo Donoso, quien fuera fundador del Club Aéreo de Puerto Natales y organizador principal para la construcción del Aeródromo que hoy con justicia lleva su nombre.

Grado	Nombres	Fecha	Lugar Accidente	Material de Vuelo
Escr.	CUBILLOS CALVO, LUIS	1947	Aeródromo Panguilemu	AVION Club Aéreo de CURICO
Tte.	NUÑEZ GAJARDO, NOLBERTO (PASAJERO)	19 ABR 1949	En vuelo OSORNO-STGO	AVION N.A.-74 Nº205 de la FACH, + Tte.2 MARIO ARRIAGADA Mora (PIILOTO)
Tte.	BARRERA VASQUEZ, RENE	14 AGO. 1949	Cabo Arusi, Colombia	CESSNA 140 del CAC. Matrícula:
Tte.	GALLARDO DONOSO, JULIO	03 ABR- 1953	Cuesta Chacabuco.	AERONCA L-3BC. A. CARABS Nº 0329 Matrícula CC-EPB
Tte. Pas.:	GUERRERO HENRIQUEZ, JUAN M., Tt.Crl.(R) Carrasco Lara, Luis Céspedes, Elba Muñoz C. Alfonso Muñoz C. Elba	5 NOV. 1960	Cerca de Dichato	Cessna C-175A Skylark del CAC Matrícula: CC-EPC
Tte.	ARIAS QUINTANA MANUEL	23 JUL 1964	Tres Chiflones, Valdivia	BEECHCRAFT D-50-C del CAC Matrícula: CC-KKF
Tte. Pas.:	BENDELL MAURELIA, ADOLFO SEPULVEDA ROSS, JULIO CESAR SEPULVEDA ROSS, CARLOS HERNAN SEPULVEDA ROSS, ANA CRISTINA	06 MAR 1965	Quemchi, cerca de Castro	CESSNA 182 B del CAC Matrícula: CC-EPE

Cap. Pas.:	MARTINEZ SILVA, TEMIS OELCKERS HOLLSTEIN, EMILIO STANGE OELCKERS, OSVALDO STANGE FRERK, EDUARDO FORMAS ORTIZ, FERNANDO	26 MAY 1969	Sierra Nevada	PIPER PA-23-250 de DGICH Matrícula: CC-ETA
SOF.	DUQUE MARTÍNEZ, VÍCTOR (PASAJERO)	06 OCT 1972	En vuelo a I. Juan Fernández	Aero Commander 680 CC-CEO + Piloto GERMÁN ACEVEDO S. (Empresa TAXPA)
Myr. Gral.	MENESES LARRONDO, HUMBERTO VALDIVIA ROMAN, LUIS	27 ENE 1974	Melosas, Cajón del Maipo	HELICOPTERO CC-ECL F-100 Piloto Tte. Jorge Aliaga Salinas
Myr. P.CIV	MACPHERSON CISTERNAS, PATRICIA SCHILLING BUSCHMANN, HELMUTH SCHUMACHER RUMSCHEIFT, HELLY	18 FEB. 1977	Lago Rupanco, OSORNO	BEECHCRAFT G-35 BONANZA Mat: CC -PFZ C.A. Osorno
Cap. Cap.	SANTOS ORELLANA, LUIS F. YIANATOS MARTINEZ, HECTOR	11 JUN 1979	Vallenar	CESSNA 320D BIMOTOR CAC Matrícula C-03
Cap.	MILLAR MORETTI, CARLOS	08 SEP 1980	AERODROMO LAS CONDES	CESSNA 185 Matrícula C-02
Cap. Cabo 1	DIAZ VIEYRA, MANUEL B. FLORES DELGADO, PEDRO	06 FEB 1982	RIO BIO-BIO, NEGRETE	HELICOPTERO BO-105 C-12
Cap. Tte. Pas:	VALDES SAN CRISTOBAL, ROMUALDO SALAS REGINATO, CLAUDIO THOMAS MURPHIE, BERNARD THOMAS, BERNARD (HIJO) THOMAS, PAOLO DUNSMORE, ROBERTO CAMIROAGA DE DUNSMORE, OLGA VOCKESHANNON, JAMES	03 FEB 1986	CERRO EL FRAILE, COYHAIQUE	PIPER NAVAJO PA-31 CC-KKC
Cap. Tte.	MALAGUEÑO CIFUENTES, LUIS LAUDE BARCOS, JEAN PIERRE (PAE)	31 ENE 1987	VOLCAN OSORNO	HELICOPTERO BO-105 C-13
Cap. Cap. Cap.	MACKENZIE MIRANDA, ALEJANDRO ALFARO RAMÍREZ, PATRICIO MUÑOZ OLEA, MATÍAS	12 NOV 1987	OCHAGAVIA PARADERO 28	PIPER NAVAJO PA-31 CC-KKF
Tte. Pas.:	FUENTES MEZA, GERMAN LAZCANO ARROYO, SERGIO BADIILLA SAEZ, OSCAR HARTY, JOHN F. POUZAR, PATRICK J.	10 ENE 1990	TRANQUE LAUTARO COPIAPO	CESSNA 206 CC-LLD
PARAC.	TAPIA HERNANDEZ, MILKA	13 ABR 1992	CHIÑIHUE LUMELIPILLA	AVION CC-LLF
Myr. Tte. SGT1	CARREÑO NACHAR, ORLANDO INOSTROZA VASQUEZ, MARCOS ROSAS GONZALEZ, TEOBALDO	25 NOV 1992	SANTO DOMINGO	HELICOPTERO BO-105 C-14
Myr. SG1 CB 1	ZARATE GONZALEZ, RAUL ZAPATA MELO, JUAN TRIVIÑO GARCIA, NELSON CUEVAS ROZAS, LEONIDES PEÑA MIRANDA, LEDANIA TRIVINO PEÑA, NURY	27 OCT 1993	CERRO PUNTA AGUJA DEL NORTE Segundo Corral PTO MONTT	CESSNA 206 CC-LLE
Myr.(R)	WEINBERGER ALLENDES, CARLOS	17 MAR 1997	CERRO NEGRO, MENDOZA	CESSNA P-210 N Silver Eagle (Aeronave de un privado)
Sgto.2	RAMIREZ MARCHANT, ELÍAS	17 ABR 1999	Los Trapenses, La Dehesa	Bell UH-1H CC-CWL (Helicóptero de Agroforestal)
Cap. Cap. SGT 2	PEÑALOZA GONZÁLEZ, PATRICIO ARANCIBIA HOHMANN, PATRICIO SÁEZ AGUILERA PEDRO	10 OCT 2001	Cerro La Chimba, Antofagasta	Cessna 210 Centurion Matrícula: CC-LLA

SGT 2 FARÍAS BOTARRO, ANTONIO
CARAB NUÑEZ OSORIO, NANCY
CARAB (m/a) RIVERA DURÁN, MARCELO

Cap. CASTRO ADASME, LUCIANO
Tte. RODRÍGUEZ TORRES, SEBASTIÁN
Pas. ALLENDE HERRERA, FRANCISCO
MIRANDA GÓNGORA, ISRAEL
RODRÍGUEZ OYANEDEL, MANUEL
ROMO FACUSE, MAURICIO

27 FEB 2008

Estadio Municipal, Peñalolén

Cessna C-210M Centurion,
Matrícula: CC-KKU

José Rodríguez Valencia

Notas

1. Así lo consigna la monografía consultada **“Evolución Histórica del Club de Carabineros de Chile”**. También se indica que la Personalidad Jurídica del mismo, no fue adquirida sino hasta el 6 de agosto de 1948, mediante el Decreto Nº 3.176 del Ministerio de Justicia.
2. Don Mauricio von Teuber Stevens, distinguido piloto y uno de los primeros miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. En el Boletín Especial editado por esta corporación en 2013, señala una serie de logros realizados por este brillante oficial en pro de la Aviación Nacional. Algunos de ellos, lo describen como fundador del Club Aéreo del Cobre en la ciudad de El Salvador: *“tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, **Cadeco**. En este contexto, diseñó una pista alternativa cerca de El Salvador con aportes de la empresa extranjera. Sin imaginar su visionaria idea, en 1967 fue abierta la pista “Salvador Bajo”, posteriormente convertida en el aeródromo del mismo nombre y desde 2004, denominado aeropuerto “Ricardo García Posada”*.
3. Viajan a Wichita el 11 de julio, donde permanecen hasta el 30 de ese mes, recibiendo durante su estadía, instrucción aérea sobre las máquinas adquiridas, rindiendo además examen para optar al título de piloto internacional. Luego de rendidas las pruebas correspondientes, se designó, al Capitán von Teuber como piloto del Cessna 170, por su mayor experiencia y alrededor de 400 horas de vuelo; el Cessna 140 fue entregado al Teniente René Barrera, con más de 300 horas de vuelo y el Mayor Fuentes, con sólo 205 horas, fue designado copiloto del 170.
4. Coronel (PA) Sr. Carlos Eddy Monterrey. Ex Jefe de la Fuerza Aérea de Nicaragua y ex Cónsul General de Nicaragua en Nueva York. Fue dado de baja del Ejército en 1953 tras un Consejo de Guerra que se le formulara por “conspiración contra el General Somoza García”. Autor del libro “Yo ejecuté a Sandino” (Augusto César Sandino) editado en 1971.
5. El día 30 de julio, muy temprano, la pequeña escuadrilla inicia el vuelo rumbo al sur. Al día siguiente sobrevolando México atraviesan del Atlántico al Pacífico. Una tormenta los

sorprende en El Salvador y los obliga a descender, continuando el viaje al día siguiente. Honduras y Nicaragua quedan atrás, en Panamá reciben noticias de mal tiempo lo que no les permite el vuelo por algunos días. El 14 de agosto despegan desde el aeródromo de Tocumén, siempre buscando el sur; en el 170 el Mayor Fuentes y el Capitán von Teuber se turnan para pilotar, estudiar la ruta y hacer funcionar la bomba para elevar bencina a los estanques adicionales, en esos avatares pierden todo contacto con el avión del Teniente Barrera. A las 15:15 horas aterrizan en la isla de Tumaco, donde deben pernoctar. El día siguiente un fuerte temporal les impide volar en la mañana. Por la tarde reinician el vuelo, previo haber hecho el encargo del Cessna 140 a las autoridades aeronáuticas de toda la vasta zona de vuelo. Luego de varios días de búsqueda, deciden continuar viaje cumpliendo instrucciones de la Embajada de Chile en Bogotá. El día 18 de agosto aterrizan en Manta, Ecuador; allí se enteran que el Teniente Barrera habría sido ubicado la tarde anterior, caído con su avión en el Cabo Corrientes. Allí en el pequeño poblado de Arusi quedó para siempre una parte de la historia del Club Aéreo, luego empezaría una campaña para repatriar los restos del piloto infortunado, pero el destino no permitió su regreso a la tierra que lo vio nacer y una Comisión que años más tarde trató de rescatar su cuerpo, sólo encontró restos de sus vestimentas, las que simbólicamente fueron enterradas en el monolito que la Promoción 39-40 erigió a la entrada de la entonces Brigada Aeropolicial, el año 1965.

6. La Rama de Paracaidismo Deportivo al interior de Carabineros fue creada como deporte dependiente del Club Aéreo de Carabineros. Esta partió con un primer curso el que se inició en abril de 1967, integrado por oficiales de la institución, los que efectuaron su primer salto el 28 de agosto de ese año, en la localidad de Copequén. Luego, mediante la Orden General O.S. 2. Nº9.646, se establece el paracaidismo como deporte oficial para toda la institución.
7. A solicitud de la comunidad natalina, se oficializa el nombre del "Aeródromo Teniente Julio Gallardo Donoso" mediante la Resolución Exenta Nº 0816 del 5 de octubre de 1987 de la D.G.A.C. La importante tarea desarrollada por el Teniente Gallardo que describe Alberto Fernández en su obra La Aviación en Magallanes: *"un grupo de jóvenes natalinos liderados por el teniente de la 2ª Comisaría de Carabineros Julio Gallardo Donoso, que además era piloto civil, formaron el Comité Pro Club Aéreo culminando con la creación del Club Aéreo de Puerto Natales el 20 de agosto de 1945 **en nombre de O'Higgins y rindiendo un homenaje al prócer de la Patria**", cuyo primer directorio quedó integrado por el teniente Gallardo, presidente; René Adema, secretario; Amarante Valverde, asesor y Osvaldo Wegman, secretario de prensa.*

La primera tarea abordada por el naciente club, consistió en dotar a Puerto Natales con un aeródromo, singular tarea a la que se abocaron con verdadera energía socios, simpatizantes y autoridades locales encabezadas por el gobernador Humberto Jara y el alcalde Sandalio Vivar contagiadas por el entusiasmo inagotable de Gallardo.

Pacientemente, dedicando los fines de semana y el tiempo libre que disponían, realizando toda clase de actividades para su financiamiento, tardaron casi un año en tener una pequeña pista en la que los primeros días de julio de 1946, Alfonso Cuadrado pudo posar riesgosamente el Electra de LAN y constatar en el terreno el interés de la comunidad natalina por el pronto inicio de los servicios regulares a Punta Arenas.

Bibliografía consultada:

Libro Carabineros de Chile 60º Aniversario. Segunda edición 1992.

Evolución Histórica del Club Aéreo de Carabineros de Chile. Impresa por Esparza y Cía. Calle Serrano 228, Santiago, 1982.

Monografía Aeronca L-3B. Álvaro Romero Pérez. Colección Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio Nº2, agosto 2008.

José Ojeda Pacheco, "El Sargento Aviador". Héctor Alarcón Carrasco 1998

"Recuerdos del Club Aéreo de Carabineros" Héctor Alarcón C. Artículo Revista Carabineros de Chile. Nº 398, junio 1988.

"Bodies of 2 FDA Officials Found". Los Angeles Times. http://articles.latimes.com/1990-01-14/news/mn-295_1_fda-officials-found

Archivo personal del autor.

Archivo personal: Juan Pablo Rodríguez.

Archivo personal: Héctor Alarcón Carrasco

Archivo personal: Erwin Cubillos Salazar

Archivo personal: Alberto Fernández Donoso

Archivo personal: Norberto Traub Gainsborg

"Raquelita Nº88 no volvió a la bahía". Rafael Cepeda Pomareda. Artículo en Revista Carabineros de Chile. Nº 15, noviembre- diciembre 1948.

"La aviación en Magallanes". Alberto Fernández Donoso, MNAE 1994.

Julio Gallardo Donoso "Primer aviador del Club Aéreo de Carabineros". Boletín Informativo Nº7/2015. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Boletín Informativo Especial/2013. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

http://media.wix.com/ugd/94ade7_ca7a29091779652fd2f4851b8159922d.pdf

ASN Aviation Safety Database results

<https://aviation-safety.net/wikibase/dblist.php?Country=CC>

Revista Fuerza Aérea Nº 256, enero - abril 2012.

Revista Carabineros de Chile. Nº 19, julio-agosto 1949.

Revista Carabineros de Chile. Nº 20, septiembre-octubre 1949.

Revista Carabineros de Chile. Nº 181, mayo 1970.

Revista Carabineros de Chile. Nº 290, junio 1979.

Revista Carabineros de Chile. Nº 311, marzo 1981.

Revista Carabineros de Chile. Nº 315, julio 1981.

Revista Carabineros de Chile. Nº 322, febrero 1982.

Revista Carabineros de Chile. Nº 345, enero 1984.

Revista Carabineros de Chile. Nº 375, julio 1986.

Revista Carabineros de Chile. Nº 384, abril 1987.

Revista Carabineros de Chile. Nº 385, mayo 1987.

Revista Carabineros de Chile. Nº 388, agosto 1987.

Revista Carabineros de Chile. Nº 391, noviembre 1987.

Revista Carabineros de Chile. Nº 418, febrero 1990.

Revista Carabineros de Chile. Nº 424, agosto 1990.

Revista Carabineros de Chile. Nº 451, noviembre 1992.

Revista Carabineros de Chile. Nº 452, diciembre 1992.

Revista Carabineros de Chile. Nº 458, junio 1993.

Revista Carabineros de Chile. Nº 480, abril 1995.

Revista Carabineros de Chile. Nº 560, diciembre 2001.

Agradecimientos

Especiales agradecimientos de esta corporación para el Instituto Histórico "Carabineros de Chile" y el apoyo prestado por su Presidente, General Inspector don Hosmán Pérez Sepúlveda; el Museo de Carabineros de Chile, a través del señor Elías Navarrete Sobarzo; lo mismo que para los socios y amigos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile quienes nos apoyan incondicional y permanentemente con fotografías e ilustraciones, investigaciones, archivos personales y consejos varios.

Rogándoles acusar recibo de la presente ficha histórica, los saluda atentamente.

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg	Presidente
Edgardo Villalobos Chaparro	Vicepresidente
Oscar Avendaño Godoy	Director - Secretario
Claudio Cáceres Godoy	Director - Tesorero
Anselmo Aguilar Urrea	Director Pro Tesorero
José Toribio Pantoja García	Director
Mario Magliocchetti Oleaga	Director

Almirante Barroso 67 - Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el IIHACH, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica de nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@ttigroup.net).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ha sido revisado por sus autores.