



GRUPO N° 16 FACH - AYSÉN 1978

Juan Soto Palominos*

- Cómo constituir un Grupo de Aviación

Los T-25 de origen brasileño del Grupo N° 16 también tuvieron responsabilidades para llevar a cabo salidas de patrullaje y vigilancia, apoyo aéreo estrecho y ataque a blancos de superficie. La historia de esta unidad bien puede ser tomada como un ejemplo de cómo transcurrieron los eventos en el ámbito de la creación de estos circunstanciales grupos de aviación.



En este caso, fue un documento del 7 de septiembre de 1978 el que nombró al comandante de grupo (A) Mario Vila Godoy como oficial de proyecto para la creación de esta nueva unidad de combate. Su dotación estaría compuesta por

Página 1 de 6



todos los aviones T-25 de la Fuerza Aérea, y su base definitiva de operaciones sería la base aérea de El Tepual, en Puerto Montt, dependiendo directamente del Ala N° 5. Antes de su traslado definitivo hacia el sur, la unidad debería pasar diez días en El Bosque, Santiago, atendiendo los asuntos propios de su completación de cuadros, recepción de sus pilotos e instrucción. También se adaptó –en el Ala de Mantenimiento– un sistema de calefacción para la cabina de las aeronaves.

Una vez desplegado a El Tepual, el grupo debió preparar rápidamente a su personal para alcanzar un nivel completo de operaciones, y obtener el adecuado conocimiento de esta zona geográfica y la capacidad para volar en las duras condiciones climáticas de la región. Una vez lograda la experiencia necesaria, deberían efectuarse vuelos de reconocimiento, especialmente en el sector Balmaceda-Coyhaique.

Sus principales misiones serían las de apoyo aéreo estrecho a las numerosas fuerzas de Ejército presentes en la zona, para lo cual debía procurarse la adecuada coordinación con los jefes militares, tanto para la realización de ejercicios como para el combate real. Para facilitar esto se ordenó la construcción de dos polígonos de tiro –uno de ellos en Puerto Montt–. Mientras todo lo anterior se concretaba, tenía lugar la tarea administrativa necesaria para la creación oficial de la unidad. Este hito se alcanzó el 29 de septiembre, mediante la dictación del DS N° 1034⁵⁹⁸.

Brigada de Instrucción de la Escuela de Aviación. En ese entonces, el secretario del comandante en jefe me llamó para ser el comandante de la agrupación de aviones T-25 que sería trasladada desde el Grupo N° 4 en el norte hasta el Ala N° 5, en Puerto Montt.

A comienzos de septiembre recibimos los siete aviones procedentes de Iquique. Estaban pintados con un esquema grisverde. Los pilotos y tripulantes los elegimos entre los subtenientes recién egresados que cumplían asignaciones en la Escuela de Especialidades. Le pedí al capitán de bandada Alejandro Korolkov Bernard que fuera mi segundo y me ayudara con los nuevos oficiales.



Los aviones quedaron en condiciones de tener comunicaciones VHF una vez que uno de nuestros oficiales, el teniente Elorza, descubrió que estos presentaban una falla técnica producida por la acumulación de sal en el ambiente nortino. Para el mantenimiento y puesta a punto de los aviones contamos con el apoyo de un conjunto muy experimentado y comprometido de suboficiales.

Una vez establecidos en el sur, operamos en dos bandadas y comenzamos un acelerado proceso de entrenamiento, sin empleo de armamento. Me ayudó a esto el hecho de que conociera desde antes la región, donde había estado por cerca de una década.

Paralelamente a nuestras salidas tácticas, debimos preocuparnos de las condiciones de nuestra estadía, levantando una sala de mecánicos, taller de mantenimiento y las mínimas comodidades para todos.

Con el Grupo de Aviación Nº 5 –dueño de casa– coordinamos entrenamiento de salidas básicas de ataque diurno y nocturno, para lo cual empleamos cohetes brasileños SBAT de 70mm y bombas de 65 kilogramos. Para esto, cada avión disponía de dos puntos duros subalares, aunque por el momento no tenían instaladas sus miras de tiro. También teníamos un polígono al sur de la histórica base aérea en Chamiza, la que, no obstante, se encontraba bastante alejada. Las misiones de tiro y bombardeo las practicamos al costado de la pista de la base de El Tepual.

Nuestros vuelos se extendieron a numerosas zonas, con muchas salidas a bajo nivel, y hacia todas las áreas de interés táctico.

Pronto llegaron a apoyarnos desde Iquique varios especialistas armeros. Fueron de gran ayuda para afinar todos los detalles de empleo de armamento, especialmente en el manejo y programación de las espoletas de las bombas que serían lanzadas a baja altura.

El T-25 era un avión bastante bueno. No solía presentar fallas, por lo que los repuestos casi ni los tocábamos. En alguna



oportunidad uno de ellos dañó su hélice y flaps en un despegue complicado, pero fue completamente reparado en El Tepual en un par de días. En vuelo conservaba bastante bien la potencia y podía hacer virajes muy cerrados, aunque el viento hacía que a veces fuera complicado apuntar las armas.

A comienzos de octubre debimos movernos hasta Coyhaique. De apoyo recibimos muy buenos equipos de radio para hacer inteligencia de señales, lo que nos ayudó mucho a tener un claro panorama táctico local. Recuerdo especialmente cómo a través de este medio lográbamos escuchar el tono generalmente pesimista del adversario frente a lo que sería el eventual enfrentamiento y de las deserciones que tenían que lamentar en sus filas.

Mi avión llevaba un equipo RACAL especial de comunicaciones para establecer contacto con sistemas HF. Con este equipo logramos tener gran alcance en esa área, comunicándonos sin problemas entre Temuco y el sur de Puerto Montt. Luego, nuestros camaradas militares nos prestaron varios equipos del tipo VHF para toda la escuadrilla, lo que facilitó la ejecución de las misiones de apoyo aéreo estrecho.

Finalmente nos especializamos en tareas ofensivas diurnas. Operábamos en forma bastante independiente, sin mayores órdenes del cuartel general en Puerto Montt. En general, estábamos bastante bien informados y optimistas. La inteligencia que nos hacía llegar el Ejército era de primer nivel y teníamos muy claro todo el panorama. Sabíamos que la situación sería difícil; en varias oportunidades vimos pasar sobre Coyhaique a algunos Pucará argentinos. También confiábamos en los militares, que tenían planes de operaciones muy interesantes. En algún momento recibimos órdenes de estar en condiciones de llevar a cabo misiones de contra fuerza aérea ofensiva y ataque a blancos de superficie, con indicaciones de blancos muy específicos y bajo condiciones operativas muy complejas.

Operamos desde el aeródromo de Coyhaique, pues en Balmaceda la situación se estaba poniendo complicada debido a la



cercanía de fuerzas terrestres argentinas, las que se podían ver a escasos kilómetros de la frontera. En Coyhaique, la gente de la Brigada Aysén, al mando del coronel de Ejército Samuel Rojas, nos dio un gran recibimiento. Nos interiorizamos de todos sus planes y de cuál sería la mejor manera de apoyarlos. Hubo una gran coordinación. Por ejemplo, nuestros T-25 nunca pudieron detectar desde el aire las instalaciones y dispositivos preparados por los militares; así de bueno era el camuflaje de posiciones que ellos empleaban. Hicimos mucho patrullaje de frontera y teníamos marcados muy bien a los medios mecanizados que el adversario mantenía en las cercanías de la línea divisoria. La información fluía mucho y bien.

La gente de la zona se portó muy bien; muy patriotas y preparados. Una empresa salmonera nos facilitó unas instalaciones para guardar nuestro armamento, a un par de kilómetros de la base; los militares nos ayudaban también con sus vehículos. El alcalde designado en Coyhaique –un oficial naval retirado– nos ayudó en la operación y protección de nuestros preciados aviones: en un lugar estratégico, de muy difícil visión desde el aire, nos preparó caminos y puntos de estacionamiento, con varios desahogos hacia pequeños valles con rocas en altura, las que actuaban muy bien como refugios naturales ante probables ataques aéreos. Los habitantes de la ciudad también nos acogieron muy bien; había un gran espíritu.

Nuestra unidad ciertamente estuvo lista para cumplir con su deber. En esto incluyo a todos y cada uno de sus integrantes, tripulaciones de vuelo y personal de mantenimiento y apoyo: todos y cada uno se destacaron no solo por su entrega y trabajo bien realizado en todo momento, sino que por su compañerismo, moral muy positiva y serenidad a la hora de las definiciones.

CDA (A) Mario Vila Godoy⁵⁹⁹

ACTIVIDADES A REALIZAR INICIALMENTE POR EL GRUPO 16 / DS 1034 de 29 de septiembre de 1978, CREA EL GRUPO DE AVIACIÓN 16.

⁵⁹⁹ Entrevista realizada en la AGA el 20 de junio de 2018, por el GBA (A) Juan José Soto Palomino.



- ❖ **Juan Soto Palomino**
Extracto del libro Rojo 1
Capítulo: "**Cómo constituir un Grupo de Aviación**", por el CDA (A) Mario Vila Godoy, Oficial de EM AGA, Piloto de Guerra (QEPD).