

## Manu tara / Manu Tama I / Halcón Polar y su importancia nacional

La aviación ha sido un elemento fundamental en el desarrollo y crecimiento del país. Su precursor, el Comodoro Arturo Merino Benítez, fue el principal gestor al crear organizaciones civiles y militares, que se convirtieron tempranamente en el sistema aeronáutico nacional.

El sueño de unir al país por los caminos del aire, no fue fácil: éxitos y fracasos se fueron configurando a través del tiempo. La Fuerza Aérea de Chile, próxima a cumplir 92 años de existencia, ha marcado varios hitos durante su historia que hace confirmar el sueño de los pioneros de la aviación y en especial el del Comodoro Merino. Más allá de esos sueños, los logros de la aviación en la conectividad de Chile tienen una importancia fundamental.

Llegar a cualquier punto de nuestro territorio no es fácil. La conectividad es de vital importancia y más aún si es aérea. Apoyar a la comunidad, realizar evacuaciones aeromédicas, actuar ante situaciones de emergencia y catástrofes, es un valioso aporte que puede dar la aeronáutica, por sus características de alcance, capacidad de carga, flexibilidad, rápida respuesta, movilidad, en apoyo a la ciudadanía. Por otra parte, uno de los desafíos que enfrenta el Estado en el desarrollo de la República, es la integración de su territorio y la consolidación de sus espacios soberanos, con una proyección que desde la mirada de la geopolítica incrementa su dominio e influencia sobre espacios vitales presentes y futuros. En ese sentido, mostramos acá tres casos concretos de logros integradores aeronáuticos que resultaron fundamentales para consolidar la presencia del Estado de Chile en zonas remotas.

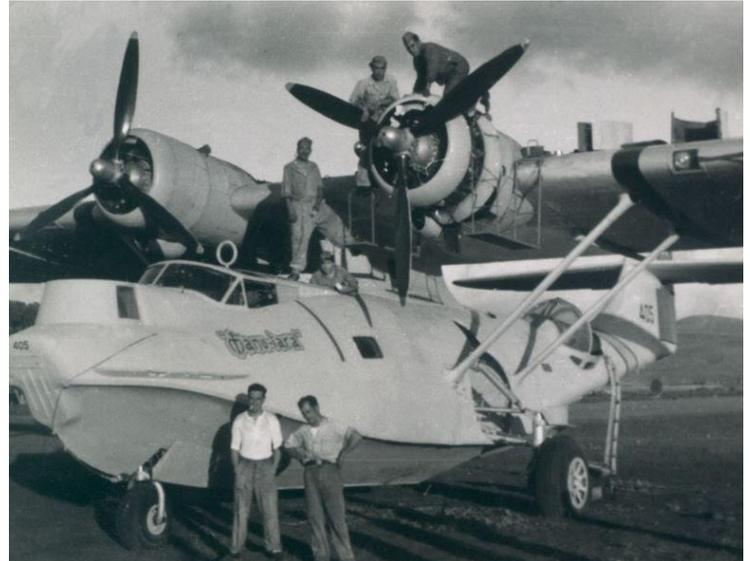
### El vuelo del “Manu - Tara”. 19 y 20 de enero de 1951.

En la fotografía de la época, se aprecia a la tripulación del avión Catalina OA-10A N° 405 “Manu-Tara”, en la Base Aérea de Quintero. Esta despedida fue la antesala de la hazaña de la tripulación del Manu-Tara al conectar el continente con la Isla de Pascua por primera vez. El avión fue bautizado “Manu-Tara” por los habitantes de la isla, lo que significa en el idioma Rapanui, “pájaro de la suerte”.



El 19 de enero de 1951, a las 19:20 horas, despegó desde el aeródromo La Florida de la ciudad de La Serena, el “Manu-Tara” con

rumbo a Isla de Pascua. El vuelo tuvo una duración de 19 horas y 22 minutos, recorriendo 2.047 millas náuticas (3.750 Km). Siendo las 14:14 horas del 20 de enero de 1951, el “Manu-tara” tocó suelo Rapanui en una pista especialmente adaptada para el avión, todo un acontecimiento en la Isla y en el continente.



En esos años la conectividad era solo por mar y muy precaria; una vez al año un buque de abastecimiento de la Armada llegaba a Rapanui con productos del continente.

Este acontecimiento se transformó en el primer vuelo transoceánico entre Chile continental y la Isla de Pascua; en definitiva, el vuelo del “Manu-Tara” fue una clara señal de unión e integración de unos de los lugares más apartados de nuestro territorio. Para la política exterior de Chile, esto significó la ratificación de la posesión chilena en esa parte de la polinesia, que junto con expandir nuestros espacios marítimos soberanos y Zona Económica Exclusiva, configura gran parte de nuestra proyección nacional hacia Asia y a la fecha hace que la Organización de Aviación Civil Internacional asigne a nuestro país una de las zonas de control y de Búsqueda y Rescate más grandes del mundo, con el reconocimiento mundial consecuente hacia nuestra jurisdicción.

Este vuelo demostraba, además, que la ruta sobre el Pacífico Sur era una realidad y que los vuelos comerciales se harían rutinarios en un corto plazo, como efectivamente acontece en nuestros tiempos.

### La operación “Manu-Tama I”. 12 de enero de 1998.

Siguiendo en la senda de conectar el país y como una forma de demostrar las nuevas capacidades adquiridas por la aviación de combate, la FACH planificó durante un año, una operación de largo aliento con reabastecimiento en vuelo.

Un día 12 de enero de 1998, cuatro aviones F-5E/F volaron hacia la Isla de Pascua. Esta Operación se denominaría “Manu-Tama I” (Pájaro de Guerra). Aparte de los 4 aviones de combate, el apoyo a la operación estuvo compuesta por un avión KC-707 “Águila”, un Gulfstream III y un C-130 “Hércules”.

Muchos cambios y acelerados progresos en lo tecnológico se adquirían en la FACH en esos años. La llegada en 1996 del primer avión tanquero, producto de una modificación a un Boeing 707 de dotación institucional, le dio capacidad de acrecentar ventajas

### BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 01-2022 Hoja N° 2

potenciales: esta capacidad aumento en gran medida al alcance, autonomía y carga útil del avión.

Durante el año 1997 los aviones F-5E/F "Tigre III" fueron dotados con la sonda de reabastecimiento en vuelo, proyecto muy emblemático por esos días.

La operación requería de un intenso entrenamiento de las tripulaciones de los aviones cazas y el tanquero, las cuales trabajaron coordinadamente para dar vida a la operación. Vuelos de día y de noche, fueron acrecentado el nivel de eficiencia óptimo para el cumplimiento de la misión.

Cada material de vuelo tenía una misión específica, el Gulfstream III enviar los informes meteorológicos de la ruta y el C-130 "Hércules" con la misión de rescate, llevaba a bordo una agrupación de PARASAR, que realizaría el rescate de ser necesario ante una eventual emergencia.

La nueva capacidad adquirida por las unidades participantes, se puso a prueba el 12 de enero a las 14:00 hrs., hora en que los aviones F5E/F despegaron desde la Base Aérea Cerro Moreno.

Los aviones de combate recorrieron 3.800 kms. en 5 horas y 32 minutos hasta Isla de Pascua, completando 4 reabastecimientos de 5 minutos para cada avión. Siendo las 17:32 (hora de Rapanui), se culminó la primera parte de la operación, con el aterrizaje de los F-5E/F. Días más tarde, el 14 de enero, se realizaría el viaje de regreso y la culminación de la Operación "Manu-Tama I".



Con esta operación, el Estado de Chile y particularmente la Fuerza Aérea demostraron tener la capacidad de proyectar fuerzas hacia esas lejanas posesiones en caso de ser requerido. Debe tenerse en cuenta que en determinados periodos de la historia, otros Estados tuvieron aspiraciones sobre ese territorio insular, por lo que esta acción tiene un trasfondo estratégico relevante.

#### Operación Halcón Polar. 28 de enero de 1999.

La Organización de Aviación Internacional (OACI), le ha asignado al Estado de Chile la responsabilidad del control del tráfico aéreo y las ayudas a la aeronavegación en un espacio aéreo controlado que se superpone sobre una superficie de 32 millones de km. cuadrados, unos de los espacios aéreos más grandes designados por la OACI.

Los límites establecidos tienen una relevancia importante. Hacia el Oeste y Sur, se configura el acceso natural hacia la región de Asia / Pacífico. Hacia el sur se establece una prolongación que llega hasta el mismo Polo Sur. Por tal razón, la FACH por años ha operado en la profundidad del territorio antártico, estableciendo campamentos, sub-bases, pistas y llegando al Polo Sur en varias oportunidades.

El 28 de enero de 1999, hace 23 años, el nuevo Sikorsky Black Hawk adquirido por la FACH, alcanzaba por primera vez en la historia el Polo Sur, por un helicóptero. La Operación se denominó "Halcon Polar", compuesta por la reciente adquisición, además de dos aviones Twin Otter DHC-6 serie 300 en configuración antártica y un C-130 "Hércules" de apoyo.

Ya en la profundidad del territorio antártico, se utilizaron la Base Antártica Teniente Carvajal, los campamentos Fossil Bluff, Patriot Hills y Thiel Mountain para el apoyo tanto del helicóptero Sikorsky Black Hawk como de los aviones Twin Otter DHC-6 serie 300.

Después de una detallada planificación, la operación se inició el 16 de enero de 1999.

Las condiciones meteorológicas debían ser muy favorables para realizar el cruce desde la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas a la Base Antártica Eduardo Frei Montalva en la Isla Rey Jorge, sobrevolando el Mar de Drake. Este vuelo tuvo una duración de 6 horas. Una vez en la Base Antártica Eduardo Frei M., se debió esperar nuevamente de condiciones meteorológicas propicias para reiniciar la operación. El vuelo hacia la isla Adelaida se continuó después de 6 días de espera, llegando a la Base Tte Carvajal.

El tramo que seguía era de largo aliento, por tanto, el análisis e informe meteorológico de la ruta eran muy importante. Con condiciones favorables, se prosiguió a Patriot Hills en la latitud 80°, vuelo que duró 7 horas. En el tramo final, a la Base Amudsen Scott ubicada justo en el Polo Sur, fue de 5 horas.

Es importante para la Fuerza Aérea de Chile mantener la capacidad de operación en la profundidad del continente Antártico, ya que para ser consecuente con sus reclamaciones antárticas y con las responsabilidades asignadas por la OACI, eventualmente debe estar en condiciones de operar hasta el mismo Polo Sur, en operaciones que demanden operaciones de búsqueda y rescate de aeronaves dentro del espacio aéreo designado por la OACI.



Vemos así como el vuelo del Manu-Tara, la Operación Manu-Tama I y la Operación Halcón Polar, fueron tanto una demostración de adquisición de capacidades como una acción de unión e integración del territorio nacional, con el propósito de mantener la soberanía nacional, consolidar la presencia del Estado y apoyar nuestras reclamaciones en la Antártica.

De esta manera, la FACH por ser una Institución de servicio público, asume el compromiso de contribuir con todos los recursos disponibles para lograr los objetivos de soberanía e integridad territorial del Estado de Chile.