Historia del Avión
NORTH AMERICAN T-6
en Chile

MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

P r e s e n t a c i ó n

La exposición que presentamos está dedicada al avión North American T-6 "Texan", aeronave de entrenamiento avanzado de origen estado-unidense, el cual por más de tres décadas formó parte del material de vuelo de la Fuerza Aérea de Chile.

Alcanzó gran significación en la historia aeronáutica chilena, patrullando y protegiendo nuestras costas durante la Segunda Guerra Mundial.

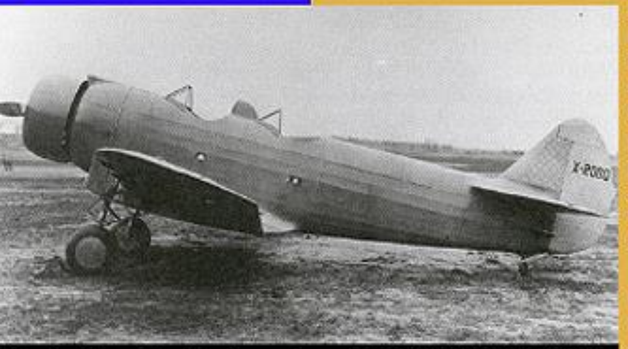
Luego, en el Grupo de Aviación N°1 en Iquique, formó tácticamente muchas generaciones de pilotos de combate, siendo un símbolo a nivel institucional. Finalmente, hacia el fin de su vida útil, fueron camuflados y dotados de cohetes para cumplir roles tácticos.



North American FACh NA-44 N° 208.

Historia del Avión
NORTH AMERICAN T-6
en Chile

MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Prototipo North American NA-16 X-2080, 1935.

Resultado de la evolución de un diseño de la firma North American que se remonta al modelo NA-16 de 1935, la larga serie de variantes del modelo básico fue desarrollada fundamentalmente para proporcionar un avión de entrenamiento básico y avanzado. El primer prototipo voló en abril de 1935, a partir del cual nació una familia de aeronaves que sirvió en roles mucho más variados que el considerado inicialmente.

Construido con la intención de ahorrar materiales "estratégicos" como acero y aluminio durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), países como Australia, Canadá e Inglaterra lo fabricaron bajo licencia, en versiones de entrenamiento, caza, ataque y reconocimiento fotográfico. Después del conflicto, grandes cantidades de estos aviones fueron entregados o vendidos a países de todo el mundo, entrando en combate en África con las fuerzas Británicas y Francesas, y luego en Corea como marcador de blancos para la Fuerza Aérea Norteamericana.

Muchos años después de su retiro en los Estados Unidos y otros países desarrollados, el T-6 aún servía en roles de entrenamiento y ataque en 22 naciones hacia fines de la década de 1980.



Formación de aviones North American AT-6A, 1942.

Historia del Avión
NORTH AMERICAN T-6
en Chile

MUSEO NACIONAL AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Aviones T-6, sobrevolando Base Aérea Los Cóndores, Iquique.

El avión North American T-6 se produjo en versiones con y sin armamento, para entrenamiento básico y de combate, tanto para roles navales como terrestres.

La lista de variantes es muy extensa, incluyendo una versión copiada y producida en Japón, sin ninguna licencia, durante la Segunda Guerra Mundial.

Las principales variantes fueron:

Serie BT

BT-9A , BT-14 , BT-9, BT-9A, BT-9B , BT-9C, BT-14, BT-14A.

Serie BC

BC-1, BC-1A, BC-1C, BC-2.

Serie AT (Texan)

AT-6, AT-6, AT-6A, AT-6B, AT-6C, AT-6D, AT-6F, AT-16, A-27

Serie T-6 (Texan)

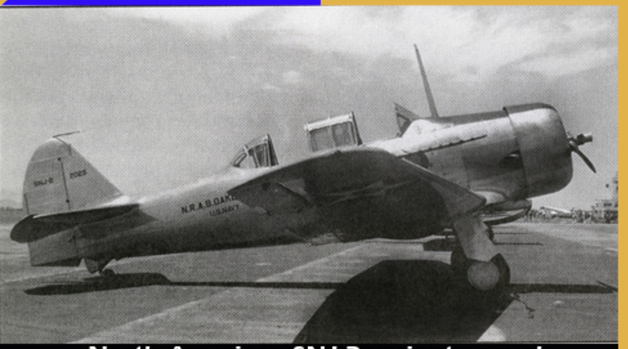
T-6, T-6C, T-6D, T-6F, T-6G, LT-6G, T-6H

Serie NJ/SNJ Texan

NJ-1, SNJ-1, SNJ-2, SNJ-3, SNJ-3C, SNJ-4, SNJ-4C, SNJ-5, SNJ-5C, SNJ-6, SNJ-7, SNJ-7B



Grupo de oficiales pilotos frente al AT-6B N° 218, perteneciente al Grupo de Aviación N° 3.



North American SNJ-2 variante naval, Base Aérea de Oakland.

El empleo operativo del avión North American T-6, demostró que esta aeronave poseía una flexibilidad que superaba los conceptos de diseño originales. Si bien desde el comienzo de la producción se consideraron variantes especializadas en ataque al suelo, o apoyo estrecho a las fuerzas propias en el campo de batalla, con el paso del tiempo se fueron dando modificaciones generadas por los mismos usuarios, que permitían el empleo táctico del T-6 más allá de su modelo específico.

Esto fue especialmente notorio tras la Segunda Guerra Mundial, cuando los conflictos derivados de los procesos de descolonización y la Guerra Fría, requirieron el desarrollo de nuevos conceptos de empleo de la aviación, en los roles de contrainsurgencia o contraguerrilla. Para estas tareas se necesitaban aviones ágiles, con capacidad de operar en pistas poco preparadas, portar una carga ligera de armamento y con autonomía suficiente para permanecer largo rato sobre las áreas de combate.

Más que desarrollar nuevos aviones, se echó mano de lo existente, encontrándose en el T-6 un avión ideal. De este modo, Francia, España, Portugal, entre otros países, conocieron las bondades del Texan en este nuevo rol, dando a este avión un uso intensivo en conflictos en Argelia, Mozambique, Angola, el Sahara, etc.

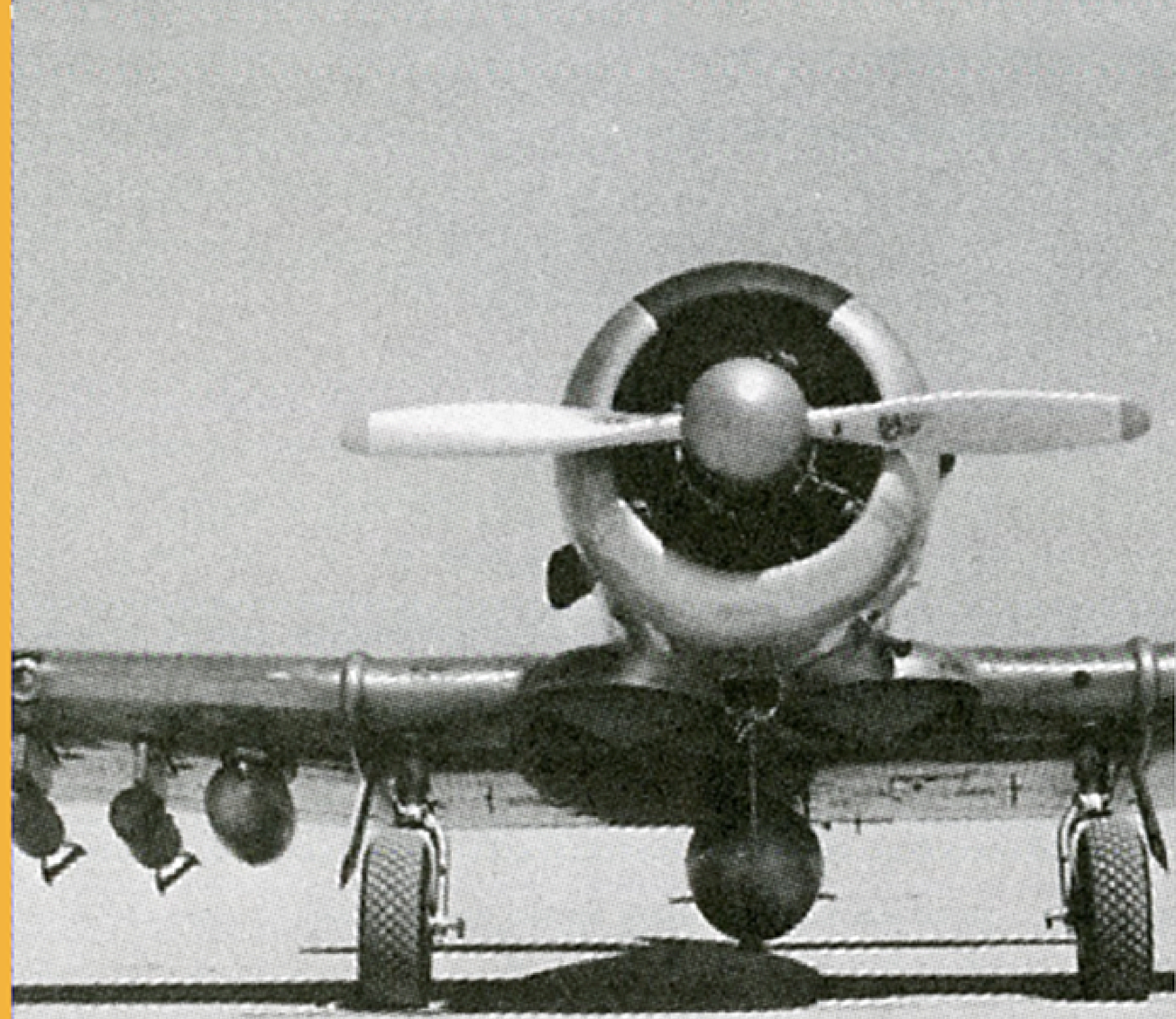
North American AT-6G, utilizado como avión de ataque, Chucumata, Iquique 1975.



Avión NA 44 arribado al país en 1941.

En el caso de Chile, el comienzo de la Segunda Guerra Mundial cortó la cadena logística que permitía operar los aviones italianos y alemanes comprados a fines de la década de 1930, generando un severo problema para la Fuerza Aérea.

Para enfrentar la situación, se gestionó en los Estados Unidos la contratación de una Misión Aérea Norteamericana, (MANA), formada por oficiales y suboficiales del entonces Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos, a fin de entrenar a los pilotos chilenos, adoptar nuevos procedimientos y protocolos y en general, modernizar la FACH. Al mismo tiempo, se negoció la compra de 12 aviones North American NA-44, versión de la familia del T-6 especializada como avión de ataque. Este material se recibió en el país a lo largo de 1941, siendo los primeros aviones de combate estadounidenses comprados por Chile desde los aviones Curtiss de principios de 1930.



North American artillado con Gun Pods calibre 30 y bombas de 100 libras.



Aviones AT-6B durante un vuelo de patrulla.

Luego del ingreso de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, en diciembre de 1941, ese país rápidamente organizó un sistema de cooperación militar mediante el cual suministró armas y equipos a países aliados y amigos. Dentro de este mecanismo se encontraba la Ley de Préstamo y Arriendo, que permitía entregar material bélico con pago diferido.

Chile fue país receptor de armamento y equipo a través de esta modalidad, lo que incluyó aviones. Específicamente en el caso de los T-6, nuestro país recibió aviones AT-6B, AT-6C y AT-6D.



North American AT-6D asignado al Grupo de Transporte N° 1, Los Cerrillos, 1949.

Luego de la guerra, Chile compró directamente al fabricante otros aviones T-6 de distintos tipos, además de kits de conversión para estandarizar la flota al modelo T-6D.

Finalmente en 1957, vía Pacto de Ayuda Militar, sistema de entrega de material militar instaurado en 1952, Chile recibió 10 aviones T-6 G.



Armeros del Grupo N° 1 cargando munición, Los Cóndores.



Avión NA-44 sobrevolando la cordillera.



AT-6G N° 260 durante un patrullaje, porta un contenedor de ametralladora calibre 30.

El material de vuelo de la familia T-6 recibido por Chile durante la Segunda Guerra Mundial, fue destinado a los Grupos de Aviación números 1 (Iquique), 3 (Temuco), 5 (Puerto Montt) y 6 (Punta Arenas), además de la Escuela de Aviación en Santiago. Se le destinó a reentrenamiento de pilotos, patrullaje fronterizo, enlace, roles de ataque, etc.

Cuando Chile rompió relaciones con los países del eje en enero de 1943, se organizó el Comando Costanero, entidad destinada a patrullar las costas nacionales y las vías de comunicaciones marítimas, a fin de prevenir ataques al transporte marítimo de materias primas vitales para el esfuerzo de guerra aliado. El Comando Costanero volaba desde Quintero, Talcahuano y diversas sub bases en la costa nortina, cubriendo amplios espacios marítimos.

Este comando operó hasta el fin de la guerra con aviones Vought Sikorsky OS2U "Kingfisher", Consolidated PBY "Catalina" y North American T-6 "Texan". Estos últimos, armados con bombas y ametralladoras, cumplían el rol de aviación de ataque.



Carguío de bombas de 100 libras, avión AT-6D N° 248, Grupo N° 1



Avión AT-6G de la Escuela Táctica, Iquique.

A principios de la década de 1960, el material T-6 que quedaba en servicio, fundamentalmente modelos T-6 D y T-6 G, fue concentrado en la Base Aérea "Los Cóndores" en Iquique, base del Grupo de Aviación N°1. Pintados de amarillo, estos aviones fueron destinados al entrenamiento táctico de pilotos, en la denominada "Escuela Táctica".

En esta escuela el oficial aprendía el uso del avión como arma, tarea en la cual el robusto avión T-6 resultaba muy adecuado.

Ante limitaciones presupuestarias y de otra índole, que impedían acceder a aviones más modernos, el viejo Texan cumplió satisfactoriamente su misión hasta entrados los años 70.

North American AT-6G N° 261, Escuela Táctica, Los Cóndores.



Aviones AT-6G dirigiéndose a un vuelo de reconocimiento.

El North American T-6 protagonizó diversos hechos destacables durante su vida útil al servicio de la Fuerza Aérea de Chile.

Uno de ellos fue el proyecto META (Modificación Experimental del Tiempo Atmosférico), destinado a obtener precipitaciones sobre determinadas áreas del país, afectado por una severa sequía. Para ello, se instalaron en los Texan N° 260 y 267 sistemas para esparcir yoduro de plata o sodio sobre nubes.

Este esfuerzo se prolongó durante 1967 y 1968, participando además un avión Vampire del Grupo de Aviación N° 8, aplicando así lo programado por la Dirección de Investigación y Desarrollo de la FACH, que colaboraba con el Ministerio de Agricultura combatiendo la sequía.



Avión AT-6G que participó en el bombardeo de nubes, Proyecto META.



Vista aérea pista isla Navarino sur.

La fundación de bases antárticas por parte de Chile, inició una nueva época para la aviación chilena, al aparecer como un nuevo objetivo y anhelo comunicar por aire Punta Arenas con el Territorio Antártico Chileno.

Con esta motivación, el Teniente 2° de la FACH Luis Núñez Rojas ideó unir en vuelo Punta Arenas con Isla Decepción, utilizando un avión T-6. Este oficial estaba destinado al Grupo de Aviación N° 6 en la Base de Bahía Catalina, Punta Arenas, desde donde planificó secretamente el vuelo.

En compañía del Sargento 2° Mecánico Gregorio Israel Salas, Núñez despegó desde Bahía Catalina el 4 de febrero de 1953 en el avión T-6 N°290, preparado especialmente. Con la justificación de efectuar un vuelo de prueba de este avión para no levantar sospechas, enfiló hacia Isla Decepción, avisando por radio al cabo de varias horas de sus verdaderas intenciones.

Conminado a retornar, Núñez continuó su vuelo, pero finalmente debió regresar ante las dificultades climáticas de la ruta, aterrizando en una pista de tierra en Isla Navarino.

Pese a las simpatías que su intento despertó en mucha gente, el Teniente 2° Luis Alberto Núñez Rojas fue dado de baja de las filas de la FACH el 1° de abril de 1953, a causa de su indisciplina.

Isla Navarino y aviones T-6, finales de 1953.



Bahia Catalina, mediados de los años 50.

Los aviones North American T-6, integraron durante largo tiempo el inventario del Grupo de Aviación N°6 en la Base de Bahía Catalina, en Punta Arenas. Desde esa posición cumplieron funciones en defensa de la soberanía nacional, realizando patrullaje fronterizo y mostrando la bandera, sirviendo como una modesta fuerza disuasiva en presencia.

En ese rol, aviones T-6 actuaron frente a situaciones de tensión que pudieron haber escalado a conflictos mayores, constituyéndose en los ojos de las autoridades nacionales y de nuestras fuerzas armadas ante las acciones de fuerzas extranjeras.

En una de estas situaciones, conocida como Incidente del Islote Snipe, ocurrida entre enero y agosto de 1958, se llegó a un peligroso nivel de posible enfrentamiento bélico con Argentina, por diversos roces derivados de colocación de señalización marítima en este islote en el Canal Beagle.

En esta crisis, los T-6 del Grupo del Aviación N° 6, armados con bombas y ametralladoras, realizaron patrulla aeromarítima y reconocimiento armado en apoyo a nuestras fuerzas navales, contribuyendo a marcar la presencia nacional en momentos de riesgo.



Un avión NA- 44 del Grupo N° 6 en Bahía Catalina.



North American AT-6G FACh N° 269, esquema camuflaje, 1975-76.

El avión T-6 demostró poseer características adecuadas para cumplir roles de apoyo táctico. Así se demostró en variados conflictos internacionales, especialmente en misiones de contraguerrilla.

En Chile, desde la Segunda Guerra Mundial se utilizó el Texan como avión de ataque dotado con bombas y ametralladoras. Posteriormente se le dotó con cohetes SURA, aumentando la flexibilidad táctica del avión al posibilitar ataques más precisos a blancos móviles.

Ya en la década de 1970, ante contingencias fronterizas en el norte de Chile, los aviones T-6 que quedaban fueron pintados con esquema de camuflaje y asignados expresamente a roles tácticos, en una época de grave peligro para la soberanía nacional y debilidad material de nuestras fuerzas armadas.



Oficiales alumnos durante curso Táctico, Subtenientes Roberto Sarabia, Carlos Hernández, Alberto Morales y Francisco Gárate, Chucumata, 1975.



Con su nuevo esquema los T-6 ex FACh 282 ahora FAU 378 y ex FACh 294 ahora FAU 379.

El 16 de septiembre de 1976, los dos últimos T-6 en servicio en la FACH, numerados 282 y 294 fueron dados de baja. Pese a ello, estos aviones se mantuvieron en condición de vuelo por instrucción del Comando Logístico.

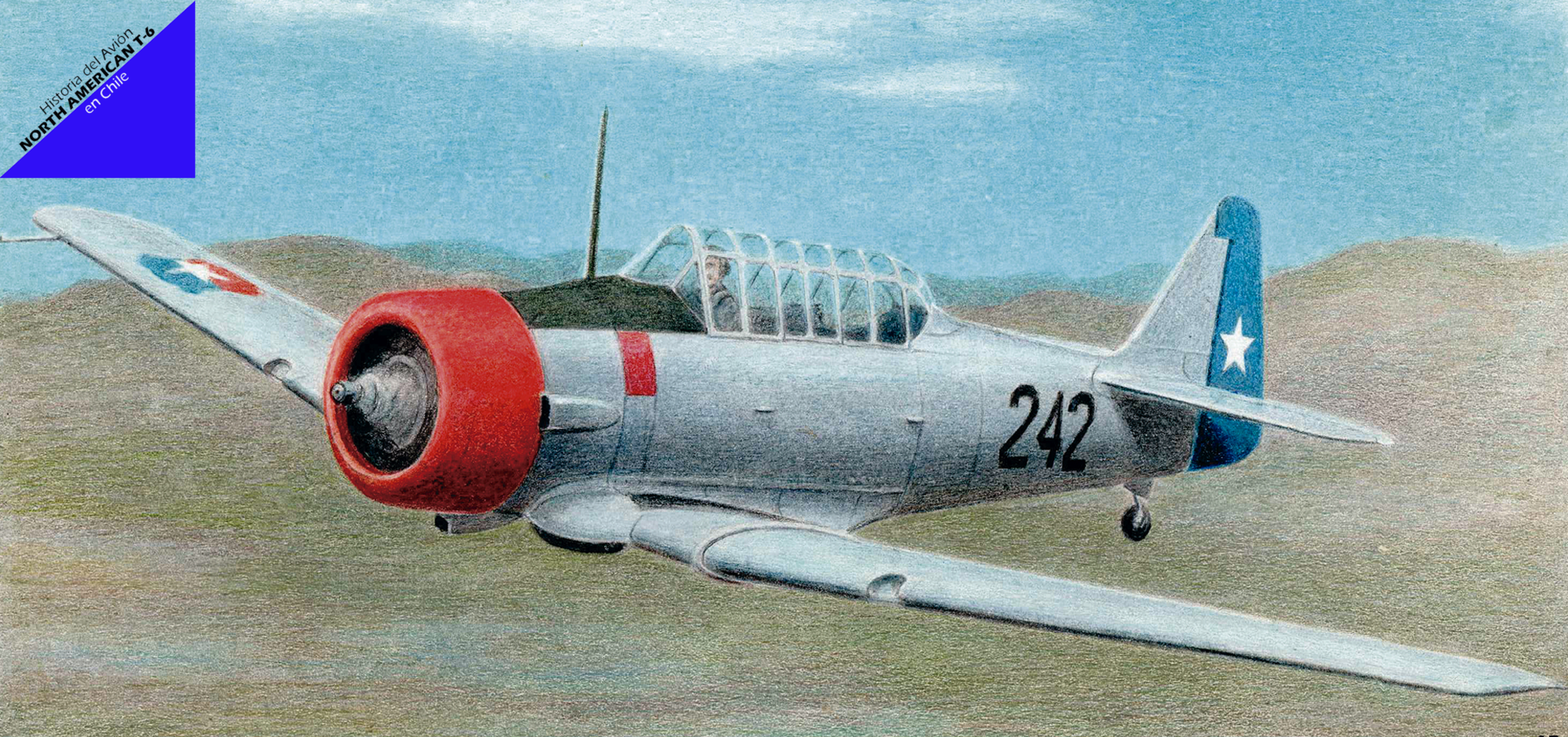
El objetivo de ello era preparar la donación de los T-6 a la Fuerza Aérea Uruguaya, lo que se concretó el 9 de marzo de 1978.

El 21 de marzo de 1978, ambos aviones iniciaron su vuelo de traslado a Uruguay, arribando el 24 del mismo mes a ese país.

El T-6 282 pasó ser el FAU N° 378, mientras el T-6 294 fue el FAU 379. Este último fue años después vendido en los EE.UU, donde aún vuela con la matrícula N821DS, con certificación vigente hasta el 31 de julio de 2024.

Esta donación tuvo por finalidad mantener y acrecentar los tradicionales vínculos de amistad con las fuerzas armadas de un país hermano cómo el Uruguay, dando punto final a la carrera en Chile de esta destacada aeronave.

TEXAN AT-6G FACH N° 294, antes de ser donado a la FAU, 1975.



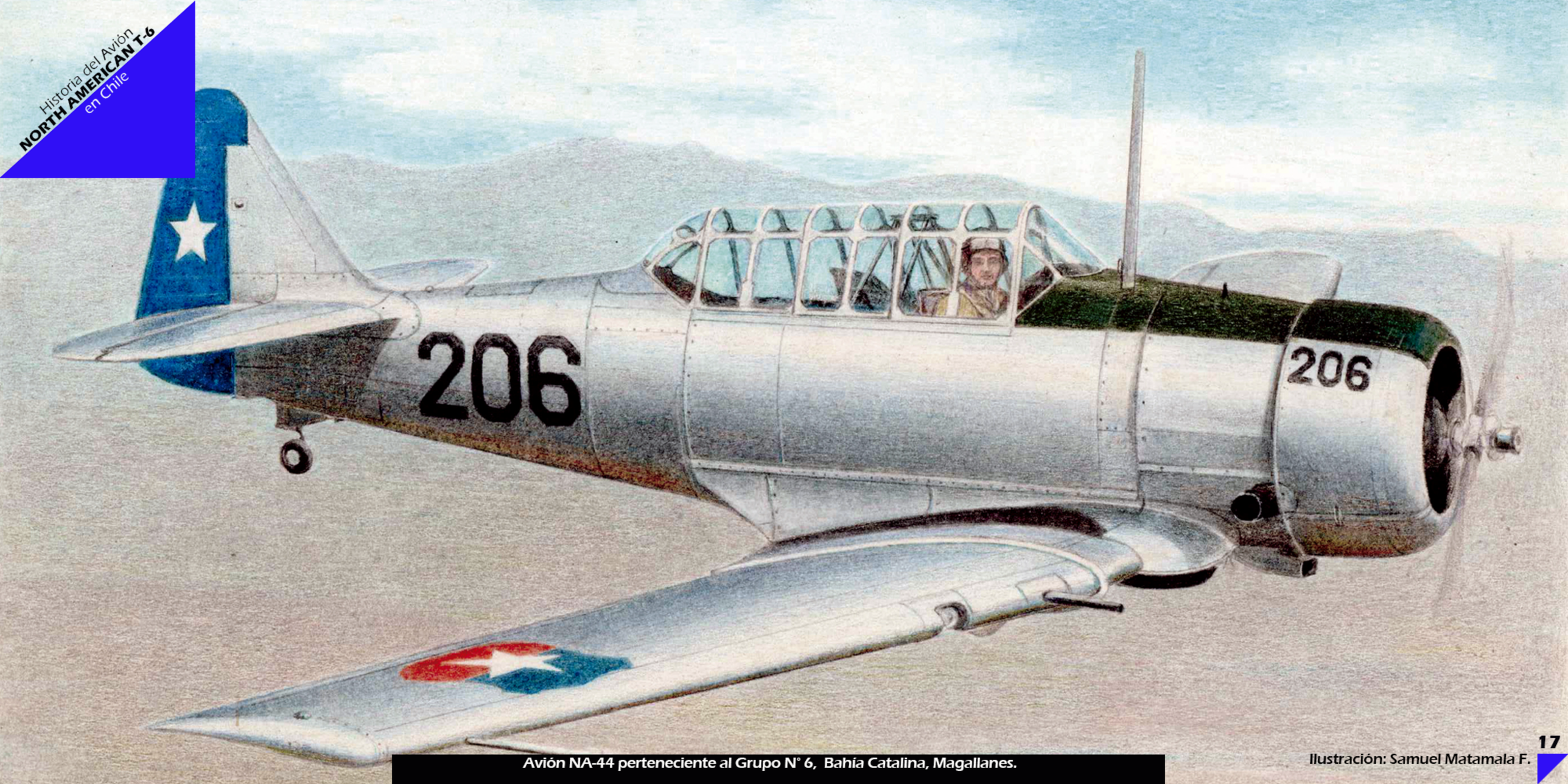
Un avión AT-6D del Grupo N° 2, Base Aérea de Quintero,

Ilustración: Samuel Matamala F.



Avión NA SNJ-2 perteneciente a la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe.

Ilustración: Samuel Matamala F.



Avión NA-44 perteneciente al Grupo N° 6, Bahía Catalina, Magallanes.

Ilustración: Samuel Matamala F.



Avión NA AT-6G perteneciente al Grupo N° 1, Los Cóndores, Iquique.

Ilustración: Samuel Matamala F.



Avión T-6 Texan perteneciente al Museo Aeronáutico.

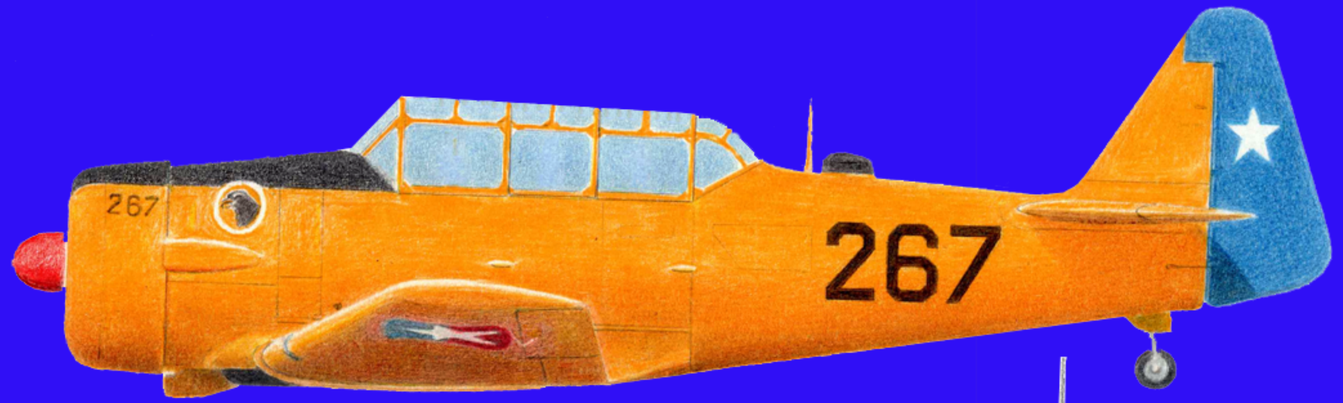


Avión NA 44 perteneciente al Estado Mayor de la FACH.

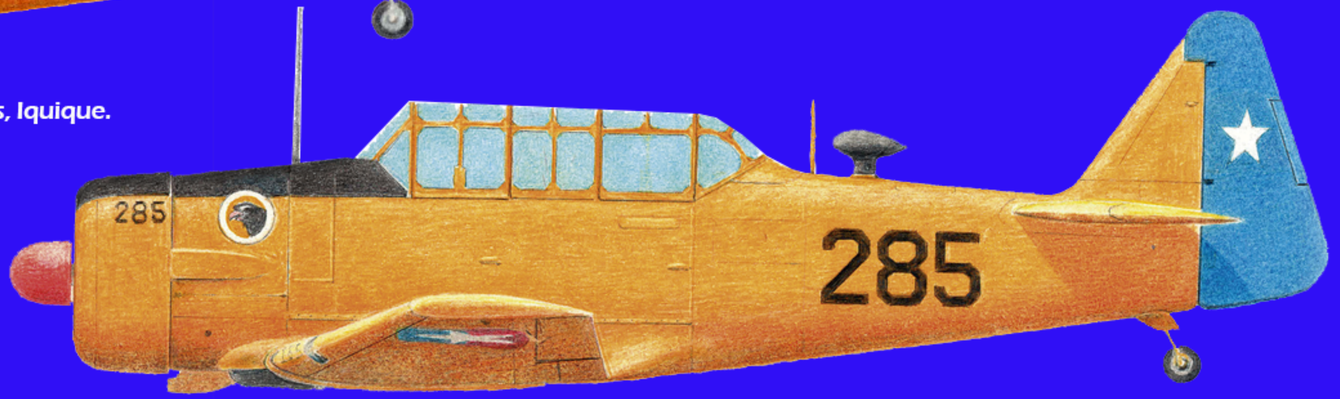


Avión NA SNJ-2 perteneciente a la Escuadrilla de la Comandancia en Jefe.

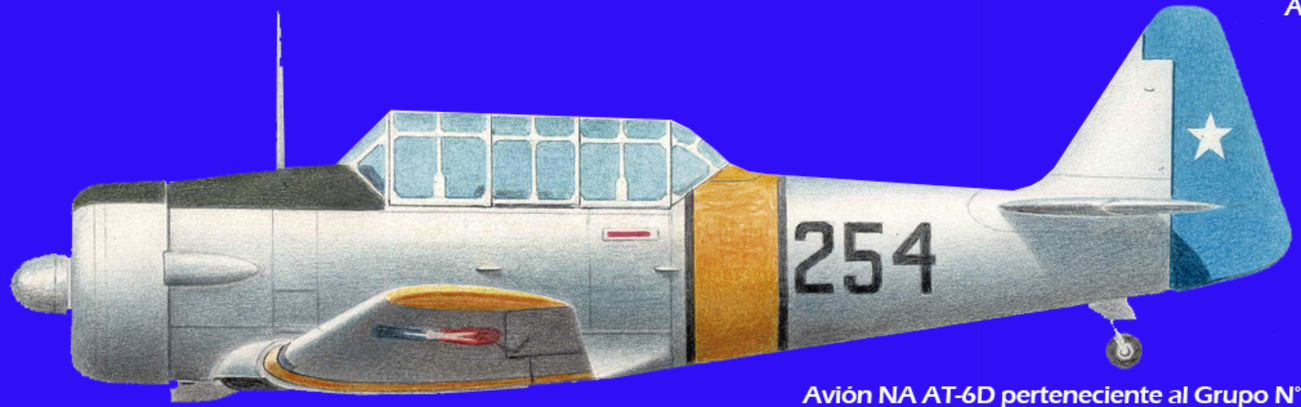
Ilustración: Samuel Matamala F.



Avión NA AT-6G perteneciente al Grupo N° 1, Los Cóndores, Iquique.



Avión NA AT-6G perteneciente al Grupo N° 1, Los Cóndores, Iquique.



Avión NA AT-6D perteneciente al Grupo N° 1, Los Cóndores, Iquique.

Ilustración: Samuel Matamala F.