

Hay que estar preparados, porque una fuerza aérea no se improvisa

MANUEL CORRAL BACIERO

TILI", en lengua aimará, significa "confín del mundo". Esa palabra, del vocabulario indígena, bautizó a un país que se estira entre la cordillera andina y el océano Pacífico, en el que avanza sus intereses hasta la Isla de Pascua, y, desde

más arriba del Trópico de Capricornio, hasta los hielos polares de la Antártida. Variedad de escenarios para la acción aérea que, en su vertiente defensiva, lleva a cabo un contingente casi totalmente profesional de poco más de 12.000 chile-

nos encuadrados en su Fuerza Aérea, a cuyo frente está el General Rojas, quien contribuyó a mejorar el conocimiento mutuo con estas declaraciones, realizadas durante su visita oficial al Ejército del Aire, el pasado mes de junio.

—¿Qué problemas les plantea su gran extensión territorial, con intereses desde más arriba del Trópico hasta la Antártida y la lejana Isla de Pascua?

—En primer lugar, tenemos el problema del control del espacio aéreo. El país es muy montañoso y los radares de tierra tienen bastantes limitaciones. Habría que tener una gran cantidad y, por eso, iniciamos años atrás un programa con Israel para tener un AWACS. En este momento tenemos nuestro avión "Condor", un "B-707" modificado que tiene un radar con antena "face array", lo que nos permite complementar la información de los radares de tierra con una cobertura aérea muy amplia, y pretendemos dotarnos con más aviones de este tipo.

La segunda dificultad operacional son las distancias tan grandes, por lo que hemos empezado a equipar nuestros aviones de combate con sistemas de reabastecimiento en vuelo. Tenemos ya dos sistemas modificados, los "Mirage Pantera" y los "A-37", y un avión tanque "Boeing-707". Estamos iniciando la modificación con los "F-5" y posteriormente seguiremos con los Mirage de origen belga.

Para operar, hemos distribuido nuestro territorio en cinco áreas jurisdiccionales, en cada una de las cuales opera una brigada aérea que

El General del Aire FERNANDO ROJAS VENDER

- El General del Aire don Fernando Rojas Vender, nació el 10 de noviembre de 1934 en Antofagasta. Ingresó como Cadete en la escuela de aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" donde obtuvo el diploma de piloto militar y, al año siguiente, el de piloto de guerra, graduándose el 1 de enero de 1957 como oficial de la Fuerza Aérea de Chile. Subteniente en 1957, ascendió a Teniente en 1960, Capitán de Bandada en 1964, Comandante de Escuadrilla en 1970, Comandante de Grupo en 1975, Coronel de Aviación en 1979, General de Brigada Aérea en 1985 y General de Aviación en 1988.

- Realizó el Curso de Piloto Instructor de T-37 en EE.UU. en 1964, el de Prevención de Accidentes Aeronáuticos en EE.UU. en 1970 y el de Estado Mayor en la Academia de Guerra Aérea en 1975.

- En su carrera militar ha ejercido como piloto de combate, ocupando, entre otros cargos, el puesto de Comandante del Grupo de Aviación n° 9, 1978; Director de la Academia de Guerra Aérea, 1980; Agregado Aéreo en Argentina, 1982; Comandante del Comando Logístico, 1986; Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, 1989; Comandante del Comando de Personal, 1991, y Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile, 1991. El 31 de julio de 1995 fue nombrado General del Aire y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile por el Presidente de la República de Chile en base a su destacada trayectoria en la institución.

- El General del Aire Rojas tiene un total de 3.676 horas de vuelo en T-6 "Texan", T-37 "Cessna", A-36, B-26, T-35 "Pillán", PA-28 "Pipper", H-H KM-71 "Hawker-Hunter", DHC-6 "De Havilland", Beech A-100, Beech 99-A, Gulfstream III.

- Está casado con y tiene 5 hijos. Habla inglés y entre sus aficiones se encuentran la música, la lectura, la informática y la Historia Militar.

- Está en posesión de las siguientes condecoraciones: Estrella Militar de las Fuerzas Armadas - 10 años de servicio; Condecoración "11 de septiembre" servicios distinguidos, 1ª Clase; Estrella al Mérito Militar de las Fuerzas Armadas - 20 años de servicio; Medalla Minerva como especialista de Estado Mayor - Academia de Guerra Aérea; Medalla "Diosa Minerva" como profesor de la Academia de Guerra Aérea; Condecoración "Presidente de la República" en el grado de "Oficial"; Condecoración "Presidente de la República" en el grado de "Gran Oficial"; Condecoración de Honor por servicios distinguidos en el grado de "Gran Estrella"; Estrella Militar de las Fuerzas Armadas en el Grado de "Gran Estrella" - 30 años de servicio; Medalla Cincuentenario de la Fuerza Aérea de Chile; Condecoración "Misión Cumplida" - 1ª clase; Condecoración "Cruz al Mérito Aeronáutico" de Chile en el grado de "Cruz al Vuelo Distinguido" - Operación Atlante; Condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile en el grado de "Gran Cruz al Mérito Aeronáutico"; Orden de Mayo por Mérito Aeronáutico de la Fuerza Aérea Argentina; Condecoración "Cruz Peruana al Mérito Militar" - Fuerza Aérea peruana; Medalla y Distintivo de Servicio - Ministerio de Defensa Nacional; Condecoración "Presidente de la República" en el grado de "Collar de la Gran Cruz".

es autosuficiente. Cubren desde el Norte hasta Punta Arenas, en el Sur y están más reforzadas las brigadas del Norte y las del extremo Sur.

Las brigadas son mixtas y muy autónomas. Cada una tiene su unidad de combate, con uno o dos grupos, una escuadrilla de transporte ligero para apoyo a la brigada, defensa anti-aérea con misiles y cañones y mantenimiento hasta segundo escalón.

Las misiones de transporte pesado, alerta temprana y reabastecimiento en el aire se realizan como servicios centralizados.

En Isla de Pascua hemos operado siempre con aviones de transporte, pero cuando tengamos los "F-5" con capacidad de reabastecimiento en el aire llegarán también allí.

En la Antártida operamos continuamente con "C-130" hasta un campamento de verano que tenemos en latitud 80° Sur, Patriot Hill, lo que nos da una buena capacidad para operar en el interior del continente. El "C-130" sirve de transporte logístico y la exploración la hacemos con "Twin Otter" con esquís.

Yo, personalmente, hice el año pasado un vuelo combinado de ambos aviones entre Punta Arenas y Patriot Hill. Llegamos en "Twin Otter" al Polo Sur y, desde allí, hasta Mac Murdo, en el Mar de Ross, frente a Nueva Zelanda. Hicimos el primer vuelo directo de 5.500 kilómetros, 10 horas, entre Punta Arenas y Mac Murdo. En total, volamos 12.500 kilómetros en 48 horas.



Ricardo Pérez Inueña

«Participar en misiones internacionales es obligación de cualquier país que se precie y quiera estar integrado en la comunidad internacional»



Angel Cañaveras

—Ustedes tienen una enorme zona de interés marítimo, ¿cómo operan sobre ella?.

—En tareas de rescate tenemos responsabilidades desde 110°, más allá de Isla de Pascua, hasta el Polo. Cubrimos las misiones sobre el mar con "C-130", con capacidades para lanzar. Para detectar hemos instalado un SATCOM del COSPAR-SARSAT en Santiago, que nos da información de equipos de emergencia instalado en cualquier avión o buque operando desde Ecuador hasta Punta Arenas, y desde más allá de Pascua hasta el Atlántico. Hemos hecho un convenio con otros países del Cono Sur y les transmitimos instantáneamente, de

«La Fuerza Aérea se ha interesado en el espacio con la idea de que, al ser responsable del control aéreo, tiene una proyección natural hacia el espacio»

forma automática con una estación muy moderna, los datos de cualquier equipo que esté en su zona. En dos meses tendremos otra antena operativa en Punta Arenas, lo que nos da capacidad del Polo al Ecuador y hasta más allá de Isla de Pascua. Próximamente este sistema de alerta funcionará 24 horas y ampliará la cobertura, porque trabajará con satélites geoestacionarios, en lugar de los actuales de órbita polar que tienen la correspondiente demora.

mos un grupo especializado de transporte ligero que es, también, escuela de bimotores para la Fuerza Aérea y, en el Norte, en la Primera Brigada, tenemos la Escuela Táctica, donde formamos los pilotos de combate.

Tenemos una tarea importante, porque somos los que tenemos más helicópteros y aviones de transporte y nuestro país sufre muchos desastres naturales. Ahora, por ejemplo, tenemos inundaciones importantes después de tres años de sequía.



Ricardo Pérez Huéla

En detección estamos muy bien cubiertos y para operar en el mar, la idea es contar con helicópteros de buena capacidad, por eso pensamos en el "Black Hawk" dotado para reabastecimiento en el aire.

—¿Qué peso tiene la aviación militar de transporte en el conjunto de sus misiones?

—Esta tarea es responsabilidad exclusiva de la Fuerza Aérea Chilena. Estamos equipados con "Boeing-707" y "C-130", una flota adecuada a nuestro país. Apoyamos mucho a la Isla de Pascua y, con "C-130" y aviones más pequeños, a localidades aisladas. En una de las brigadas del Sur tene-

—¿Qué importancia dan a la participación en misiones internacionales de pacificación?

—Son ya una misión más de nuestra Fuerza Aérea y están dentro de su doctrina general.

Fuimos la primera institución armada de Chile que participó en misiones de mantenimiento de la paz en apoyo de Naciones Unidas, en Kuwait y en la Guerra del Golfo, con 6 helicópteros y 50 personas en misiones de transporte, observación y evacuación aeromédica. Ahora tenemos en Irak 5 helicópteros y 40 personas apoyando la misión de los inspectores de Naciones Unidas para

localizar armas de destrucción masiva químicas y bacteriológicas. Hemos tenido muy buena acogida de Naciones Unidas en las dos operaciones por la profesionalidad con que se han llevado a cabo y, hasta el momento, hemos operado sin ningún tipo de problemas.

Otorgamos a estas misiones un alto valor, como importantes políticamente para Chile, porque según se desarrollan los países tienen que cooperar en actividades de bien mundial, como son las humanitarias, de mantenimiento de la paz, etc. Creemos que participar en este tipo de misiones es obligación de cualquier país que se precie y quiera estar integrado en la comunidad internacional.

Además, para la Fuerza Aérea es muy interesante, porque es un ejercicio especial mantener una línea logística a 10.000 kilómetros, con una unidad que tiene que ser autosuficiente en todos los aspectos y cooperando en condiciones diferentes y muy difíciles. Es una motivación también para las tripulaciones, a las que relevamos cada 3 meses con un "B-707", que también hace el transporte logístico de los elementos que se requieren para mantener la operatividad.

También creo que es importante para nosotros prepararnos para participar en misiones de paz de otro tipo, como en la que está España en Aviano, y esta es otra de las razones por las que estamos equipando nuestra flota con capacidad de reabastecimiento en vuelo.

También el año que viene esperamos estar presentes con "F-5" en los ejercicios "Red Flight", en Estados Unidos, para adquirir más experiencia en operaciones con fuerzas NATO, de forma que nuestro país pueda ofrecer una participación más directa en ese tipo de misiones internacionales.

—¿Cuales son actualmente sus prioridades operativas?

—La prioridad operativa es el proyecto "Caza 2.000", para la renovación de parte de nuestro material aéreo antiguo, específicamente los "A-37", por un avión de combate de nueva generación. Estamos evaluando cuatro aviones, dos norteamerica-

nos, "F-16" y "F-18", el "Mirage 2.000/V", francés, y el "Gripen" sueco, de forma que a finales de año o comienzos de 1998 tendremos la decisión técnica del sistema que se acomoda mejor a nuestras misiones y a nuestro presupuesto.

—¿Cómo marchan los planes relacionados con capacidades de guerra electrónica?

—En el área operacional, el "Condor" tiene capacidad "ELINT/SIGINT" y tenemos otra pequeña unidad con bimotores con esa capacidad. Nuestros planes son continuar modernizando esta capacidad, porque, aunque el "Condor" es bastante moderno, - por ejemplo, tiene "data link" a cualquier puesto a su alcance- los otros son más antiguos y queremos darles esta y otras capacidades.

Hemos trabajado muy intensamente para equipar a nuestros puestos de mando con sistemas informáticos e información en tiempo real y automática de los sensores y el

próximo año iniciamos la construcción del Cuartel General de la Fuerza Aérea, donde esperamos tener también un edificio con puesto de mando central bien equipado.

—¿Respecto a otros planes?

—En defensa antiaérea queremos completar la dotación de cañones antiaéreos. Tenemos la necesidad de aumentar nuestra flota de helicópteros, porque el más pesado es el "UH-1H" y queremos ir a otro, tipo "Black Hawk", bimotor con más capacidad de transporte para cumplir las misiones de enlace, rescate de tripulaciones, misiones en tiempo de



José María Álvarez

—Tenemos material de CASA, en concreto el "C-101", en dos versiones, uno similar al que tiene el Ejército del Aire y la versión C, con motor más potente y capacidad táctica. Ahora lo estamos modificando con sistemas de navegación y ataque "sagent", que le permite más precisión en navegación y ataque con armas convencionales.

—Las tres ramas de las Fuerzas Armadas chilenas disponen de medios aéreos, ¿cómo se distribuyen las tareas?

—No nos interferimos. El control del espacio aéreo está a nuestro cargo y la Dirección General de Aeronáutica tiene al frente a un general de la Fuerza Aérea en servicio activo, que depende directamente del Comandante en Jefe. Por tanto, toda la actividad aeronáutica en Chile está en manos del Comandante en Jefe, igual que la Empresa Nacional de Aeronáutica, de la que soy presidente.

El Ejército tiene, fundamentalmente,

aviones de transporte ligero, el CASA 235 es el más pesado, y helicópteros pequeños de apoyo y la Armada tiene, principalmente, aviones de reconocimiento aeromarítimo y helicópteros embarcados para apoyo de la Escuadra.

—¿Qué papel juega la Fuerza Aérea chilena en actividades espaciales?

—La Fuerza Aérea se ha interesado en el espacio fundamentalmente con la idea de que, al ser responsable del control aéreo, tiene una proyección natural hacia el espacio y con el propósito de impulsar la conciencia nacional del país para ir ha-

«Para nosotros es importante prepararnos para participar en misiones de paz, como en la que está España en Aviano»

guerra o SAR de combate.

Nuestros próximos programas de aviones tanque prevén contar con otro "B-707" y dos "C-130", modelo con gran facilidad táctica para operar desde cualquier lugar.

—¿Cual puede ser la aportación española?

cia un programa espacial nacional, que estimo de alta necesidad para un país que se está desarrollando.

Lo hemos hecho iniciando la construcción de un minisatélite. Buscando de hacerlo de la forma más económica y adquirir el "know-how" llegamos a la Universidad de Surrey, donde construimos el primero y hemos formado, aproximadamente, 20 ingenieros espaciales en diferentes áreas de tecnología. El primer satélite fracasó en el desacoplamiento del cohete, porque no funcionaron las cargas explosivas para romper los pernos de sujeción. Tenemos construido ya el segundo, similar al primero salvo pequeñas modificaciones, y esperamos lanzarlo entre agosto y octubre desde Baikonur con un "Zenith".

La Fuerza Aérea ha impulsado la creación de una agencia nacional del espacio, civil y dependiente del Gobierno, a la que apoyamos con personal. La estimo indispensable para hacer convenios con otras agencias como NASA o ESA.

Trabajamos con España para la modernización de este sector de actividad y estamos iniciando un acuerdo con el INTA para trabajar en el área de satélites. Respecto al minisatélite, estamos interesados pero no creo conveniente de momento llamarlo "militar".

—El área vive un momento de estabilidad política, sin embargo, ¿manejan el concepto de "amenaza" en relación con algún previsible conflicto de intereses fronterizos?

—En sentido tradicional no. Más que de afrontar amenazas, estamos pendientes de tener capacidad defensiva y disuasiva, que es nuestra razón fundamental. Que se nos perciba una Fuerza Aérea con capacidad y que si alguien quiere intentar algo se lo piense muy bien.



Ricardo Pérez Inuella

—¿Existen fórmulas y mecanismos de cooperación supranacional en el área a modo de la UEO u OTAN en Europa?

—No se han planteado, pero como Fuerza Aérea tenemos, por ejemplo, reuniones anuales con Argentina entre Jefes de Estado Mayor, los segundos de cada institución, y mantenemos buena interrelación. Con Perú tenemos algo similar y con Brasil hay mucha afinidad.

—¿Cómo describiría las relaciones mutuas entre nuestras fuerzas aéreas?

—Excelentes, porque siempre hemos tenido mucha relación. Faltaba la visita de un Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, lo que estamos haciendo ahora y me llena de satisfacción, porque con esta visita podemos empezar un programa

más intenso de intercambio y cooperación y estrechar mucho más nuestras relaciones.

Me siento muy honrado por haber sido distinguido con la Cruz al Mérito Aeronáutico del Ejército del Aire, que va a servir como señal de alerta para seguir intensificando nuestras relaciones para mejor éxito de ambas instituciones.

—¿Puede sintetizarnos los aspectos más importantes de su visita?

—Tenía un sentimiento de necesidad de hacer esta visita de un Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; de conocer personalmente mucho más de una Fuerza Aérea a la que admiramos, porque somos de la misma familia. Tenemos muchas relaciones con CASA y, a partir de ahora, habrá una relación más estrecha con el Ejército del Aire. El conocimiento personal no es reemplazable por nada y los comandantes deben conocerse y conocer las instituciones porque así es más fácil encontrar puntos de acuerdo y cooperación para poder trabajar en beneficio de nuestras instituciones ■

«El conocimiento personal no es reemplazable por nada y los comandantes deben conocerse y conocer las instituciones porque así es más fácil encontrar puntos de acuerdo y cooperación para poder trabajar en beneficio de nuestras instituciones»

No hay una amenaza significativa, pero, como profesionales, pensamos que hay que estar preparados, porque organizar una Fuerza Aérea cuesta muchos años. No se improvisa. Un piloto de combate tarda 7 años en formarse.

Por ejemplo, para el nuevo sistema de caza tenemos que reestructurar el programa de estudios en las academias, preparar la infraestructura, la logística, etc. Empezamos hace un año y, hasta que tengamos el avión, pasarán otros 5 ó 6.