

Entrevista con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, (FACH), general del Aire Patricio Ríos Ponce

«Sin la capacidad de guerra electrónica se pierde un potencial inmenso»

MANUEL CORRAL BACIERO

A primeros de noviembre de 2000 recibíamos la visita del General Ríos. No cabe hablar de re-descubrimiento, pues él mismo se considera continuador de una interesante línea de relación que ambos países retomamos hace muy pocos años. A los dos nos unen muchas cosas y nos separa solo la distancia. Pero, mutuamente, nos aporta mucho una relación en la cual quizás unos sepamos más de integración en sistemas supranacionales, pero otros saben lo que es volar a diario sobre hielos y desiertos, o unir territorios nacionales que obligan casi a dar la vuelta al mapa para encontrarlos. Allí,

entre los Andes y el Pacífico, entre la Antártida y Atacama, unos profesionales del aire tienen necesidades, planteamientos y soluciones similares a las que sentimos aquí. Hablemos y re-conozcámonos.

—¿Hay en este momento un nivel suficiente de relación entre las Fuerzas Aéreas de su entorno para prevenir crisis?

—Los comandantes en jefe de las Fuerzas Aéreas en América tenemos una relación muy fluida, estamos en comunicación permanente y contamos con un sistema de cooperación, el SICOFAA, que integra a todas las Fuerzas Aéreas. Hay comités trabajando todo el año y los co-

mandantes en jefe nos reunimos una vez al año. Precisamente, al regreso de este viaje pasaré por Miami, donde tenemos una reunión.

Hay un muy buen intercambio de información y, aun cuando en los países haya situaciones complejas internamente, tengo mucha confianza en que no va a haber una crisis violenta, sino que tenemos mucho tiempo para conversar y saber qué está ocurriendo. Esto ha cambiado en los últimos años, porque antes no existía este contacto tan estrecho entre las Fuerzas Aéreas y todo podía ser más sorpresivo y existir más recelos. Hoy no es el caso, porque hay mucha más confianza y estamos haciendo muchas cosas juntos.

—¿En qué momento se halla el Programa 'Caza 2000' para sustituir o fortalecer su flota de 'Pantera' (Mirage 50), 'Tigre III' (F-5) y 'Elkan' (Mirage 5)?

—Más que hablar de reforzar la FACH, hay que decir que estamos ante una etapa natural de evolución, de sustitución de sistemas, porque, cuando van envejeciendo, se van haciendo más difíciles y más caros, mientras la parte presupuestaria no va creciendo en la medida que lo hace el gasto de mantener en operación aviones de esas condiciones.

Creo que este es uno de los puntos básicos. No vamos a aumentar la capacidad de la fuerza aérea, sino buscar una mejor gestión de los medios. De hecho, vamos a reducir los aviones de primera línea: De 95 actuales, vamos a quedar en 68 ó 69.

El programa comenzó hace, aproximadamente, cuatro años y está en su etapa final. Creo que la decisión del Gobierno se tomará en muy corto plazo, posiblemente dentro de este año. Es una fuerte inversión, pero nos va a permitir trabajar con los aviones y tecnología que se está usando hoy día en el mundo y parti-

GENERAL PATRICIO RÍOS PONCE

Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile

El General del Aire Patricio Ríos Ponce nació el 23 de diciembre de 1945 e ingresó en la Escuela de Aviación 'Capitán Manuel Ávalos Prado' en febrero de 1961. Acabó los estudios como Subteniente y Piloto Militar en diciembre de 1965, obteniendo el título de Piloto de Guerra al finalizar el Curso Táctico con aviones T-37 un año más tarde.

Entre 1966 y 1975 estuvo destinado en la Base Aérea de Quintero, volando aviones Grumman y Beechcraft 99A.

Durante 1977 fue comisionado a Brasil, donde realizó un curso de vuelo con C-130 'Hércules'. Tras regresar a Chile fue destinado al Grupo de Aviación n° 10, con el grado de Comandante de Escuadrilla. Desde este puesto planificó y ejecutó el primer vuelo y aterrizaje de un C-130 en la Antártida. Alcanzado el nivel de Instructor de Vuelo, desarrolló esta actividad hasta 1991.

Entre 1981 y 1982 efectuó el Curso de Estado Mayor en la Academia de Guerra Aérea, finalizando con el n° 1 de su promoción. En 1983 realizó el Curso Avanzado de Estado Mayor en la Real Fuerza Aérea Británica, regresando a Chile como profesor de la Academia de Guerra.

En 1985 fue nombrado Jefe del departamento de Operaciones del Estado Mayor de la II Brigada Aérea, asumiendo posteriormente el mando del Grupo de Aviación n° 10.

Tras ser destinado a Londres como Agregado Aéreo y Jefe de la Misión Aérea en Gran Bretaña, fue nombrado Director de la Academia de Guerra Aérea.

Ascendido a General de Brigada, fue Jefe de la División de Apoyo General del Comando Logístico, cargo que desempeñó durante 1997. Posteriormente fue Subjefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional, asesor de los ministros Edmundo Pérez Yoma, Raúl Troncoso y José Florencio Guzmán.

Con el empleo de General de Aviación fue nombrado Comandante del Comando Logístico y el 31 de julio de 1999 tomó posesión como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Su hoja de vuelo suma 4.748 horas en T-34, T-37, C-45, HU-16B, Beechcraft 99-A, C-130 y A-36.

Esta en posesión de las siguientes distinciones: 'Oficial' y 'Gran Oficial' Presidente de la República; 'Estrella Militar', 'Estrella al Mérito Militar' y 'Gran Estrella al Mérito Militar' de las FF.AA.; 'Cruz al Mérito Aeronáutico' y 'Gran Cruz al Mérito Aeronáutico' de Chile; 'Minerva' y 'Diosa Minerva', Fuerza Aérea de Chile; 'Cruz de Malta, Fuerza Aérea de Chile'; 'Servicios Distinguidos' 11 de Septiembre, 2º Clase; '10 años' del 11 de Septiembre; 'Misión Cumplida'; 'Cincuentenario FACH'; 'Santos Dumont', Brasil; 'Francisco José de Caldas', Colombia y 'Mérito Militar', Ecuador.

cipar en cualquier misión que se nos solicite, como ya ha ocurrido con Naciones Unidas.

Los aviones con que empezó a trabajar la FACH proceden de la definición de los requerimientos que estábamos buscando. Había en el mercado mundial cuatro aviones que se aproximaban a ellos: F-16, F-18, Saab-Gripen y Mirage 2000, y se ha ido trabajando sobre los cuatro. El F-18 se terminó porque ellos dejaron de fabricar el C/D para hacer el 'Super Hornet' que es un avión fuera de los parámetros que estábamos considerando. Así quedan los otros tres.

Mucha gente ha pensado que hemos comparado los aviones entre sí. Jamás lo hemos hecho, porque no se pueden comparar. Nosotros hemos enfrentado cada uno de los aviones a los requerimientos que teníamos y así los hemos valorado para llegar a uno de ellos. Lógicamente, ninguno de los tres cumple nuestros requisitos, porque son más allá de lo que cualquier avión puede dar.

Ahora estamos hablando de los aspectos económicos, porque hemos concluido ya todo el análisis de capacidades, manejo de armamento o transferencia de tecnología. En este aspecto, dentro de los requerimientos iniciales que planteamos hace cuatro años, uno de los elementos fundamentales era que la empresa suministradora tenía que presentar un plan de compensación o transferencia tecnológica de, al menos, el cien por cien del monto de la transacción. En esto hemos recibido mucha información de España y nos hemos apoyado mucho en la organización que tienen aquí para entender cómo se debe hacer, porque no lo conocíamos.

—El avión CASA 295 estuvo en FIDAE 2000, ¿tiene alguna posibilidad de incorporarse a su flota de transporte? .

—Dentro de nuestro Plan de Objetivos de la Fuerza Aérea 'Bicentenario', es decir, lo que esperamos y hacia donde debe ir nuestra Fuerza para el año 2010, (reducida, más profesional, tecnificada y eficiente), hay distintas áreas: F-2000, helicópteros, o transporte, de forma similar a la planificación que tiene el Ejército del Aire español.

Tenemos que mezclar muchas misiones, teniendo en cuenta nuestras grandes distancias, -Pascua, por ejemplo, está a 2.040 millas-, y las características tan diferentes del país. Nuestros aviones de transporte son bastante más complicados que el que pueda necesitarse en su península, que es, geopolíticamente hablando, muy cómoda

por su simetría. Chile es muy diferente.

Las distancias ponen condicionantes muy graves a los aviones de transporte, específicamente a los bimotores. Como ejemplo, hablemos de un avión comercial: el Boeing 737-200 en la ruta Puerto Montt-Punta Arenas, es decir 870 millas. Si Punta Arenas está mal y el avión tiene que volver, el avión llega justo y si, hubiera un fallo de motor, el problema es serio porque no hay pistas alternativas entre ambos puntos, salvo Valmaseda que está al otro lado de la Cordillera y sería muy difícil superarla con un fallo de motor.

Yo volé el C-235 en 1986. En el viaje hacia el Sur simulé una falla por formación de hielo y otra por motor. En el vue-

lo de regreso tuvimos un fallo real de motor y., no es fácil. Por eso, la definición de nuestros aviones de transporte es complicada. El 295 no estaba considerado inicialmente en nuestro programa, porque es un avión nuevo. Ahora lo estamos evaluando y hay que analizarlo y discutir.

—Su antecesor, General Rojas, nos decía que tenían puestas sus esperanzas en el helicóptero 'Black Hawk' para operar en el mar, ¿continúa la FACH con este proyecto?

—Geográficamente enfrentamos una situación muy difícil para elegir un tipo de helicóptero. Tenemos más de 4.000 kilómetros de costas y nuestros pilotos se entrenan permanentemente sobre el mar.

Ángel Calaveras



«Desde 1980 tenemos la capacidad para ir a la Antártida durante todo el año»

Luego, necesitamos un aparato que tenga capacidad de internarse en el mar, hacer un rescate y volver. Tenemos una cordillera que llega a los 24.000 pies 'como nada'. En el desierto del Norte las temperaturas de operación son altísimas y se vuelven permanentemente entre 4-6.000 pies. Por tanto, se necesita un helicóptero que vuele a esa altura como si lo estuviera haciendo a nivel del mar para que tenga una buena prestación. Si nos vamos al sur, a Punta Arenas, tenemos vientos constantes de 30 nudos para arriba. Es decir, necesitamos un helicóptero que lo soporte.

Por tanto, definir 'nuestro' helicóptero es muy difícil. El 'Black Hawk' es un gran helicóptero. Mi antecesor fue con él hasta el polo Sur y el que tenemos ha volado y vuelto sin ningún problema hasta la isla de Juan Fernández, que está casi a 500 millas de la costa. Tiene capacidades sobradas para desempeñarse en todos nuestros escenarios, pero tiene un costo que supera sobradamente las capacidades económicas de nuestro país para que podamos disponer de un escuadrón, que sería lo ideal. Hemos tenido que buscar otra opción, por razones económicas, que no operativas, pero vamos a mantener el 'Black Hawk'. Vamos a ver si adquirimos uno o dos más, porque, logísticamente, mantener un solo aparato es una locura. Ahora, para contar con un modelo actual, estamos empezando a probar también otro modelo biturbina que está mostrando buenas condiciones.

—Chile fue pionero en capacidades de guerra electrónica en el área, ¿mantienen sus planes de fortalecimiento de estas tareas?

—Los países del área la tienen en distintos niveles y no es un tema que se haya descuidado en otras Fuerzas Aéreas. En Perú los sistemas son de origen ex-soviético y ruso y en el resto son occidentales. Creo que tenemos que mantener la capacidad de guerra electrónica, porque sin ella se pierde un potencial inmenso de los aviones.

—¿Qué experiencias obtuvieron de su participación en los ejercicios "Red Flag"?

—Hemos ido una sola vez invitados y, aunque asistir tienen un alto costo económico, creo que volveremos. Nuestra primera experiencia fue muy importante. Permitted medir 'qué pesaba' un es-

cuadrón de F-5 y entrar en un ambiente que no podemos generar en Chile.

Hay que analizar el escenario. 'Red Flag' está dimensionado para un escenario diferente al que nosotros podríamos enfrentar. Hay que mantener las proporcionalidades. Allí se trata de 8 aviones reabastecedores o 50 aviones por otro lado, simultáneamente, y son escenarios que en nuestro área no se van a dar. Quizás en Europa o en EE.UU., sí.

Pero como pensamos que podemos integrar fuerzas de Naciones Unidas en cualquier parte del mundo, en un momento determinado, las tripulaciones tienen que estar entrenadas para volar en esos ambientes y la única manera de conseguirlo es con ejercicios como éste o con los que llevamos a cabo con Francia, que ha ido dos veces a Chile a realizar ejercicios, el último, 'Mermoz-2', en abril de este año, y ya estamos trabajando para hacer el tercero. Esto nos da un alto grado de entrenamiento, al volar con otras fuerzas, en otro idioma y otros procedimientos. Lo hemos hecho también con EE.UU. ('Salitre 2000') o Gran Bretaña. Hemos hecho también dos ejercicios de rescate con Perú, con Argentina y estamos pensando hacerlo con Brasil. Así estamos comenzando, con ejercicios más simples, y vamos a ir subiendo para llegar a tener una buena integración de ejercicios entre las Fuerzas Aéreas, para contribuir a generar una confianza mutua, que creo ya existe, pues nos conocemos mucho y tenemos una gran relación. Es otro nivel el que genera las crisis.

—Tras logros como los aviones T-35 'Pillán', T-36 y A-36 (CASA C-101), ¿qué actividades concentran actualmente el esfuerzo de la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile?

—ENAER trabajó con el CASA-101, logrando mucha transferencia de tecnología y aprendiendo a hacer muchas cosas. Desconozco si después existió alguna oferta de colaboración para el CASA-235 o el 295, lo que sí es cierto es que ENAER empezó a trabajar con EMBRAER, la empresa brasileña, y actualmente los 135, 140 y 145 que produce tienen a nuestra compañía como socio, responsable de la producción del empe-

naje que luego se integra en Brasil.

Está siendo un buen trabajo, aunque para ENAER fue arriesgado y difícil, porque tuvo que invertir en maquinaria y materiales para entregar el producto y solo recientemente empieza a obtener beneficios de la operación.

También hay que citar que está trabajando con Dassault, fabricando elementos para el Falcon-900.

Creo que lo logrado en esta tecnología nos permitiría ahora, por ejemplo, entrar a producir componentes y elementos del Caza-2000.

—¿Cómo va funcionando su iniciativa en actividades espaciales?

—Desarrollar un satélite fue una idea de la Fuerza Aérea para explicar al chileno medio la importancia de estar en el espacio. El siglo XXI va a ser en el espacio y Chile no puede quedarse atrás. Como el ambiente del aire es nuestro, pensamos muy seriamente que éramos los que teníamos que dar este empuje para que en Chile se cree la agencia espacial. Hubo muchos recelos, porque se pensó que era la Fuerza Aérea la que tenía interés en manejar esta agencia, pero creo que ya se ha entendido que no es así. Estamos interesados en su creación y participar en ella, como las Universidades, los Centros de Desarrollo Tecnológico, el Gobierno, la industria... Es para el país. Creo que el Ejecutivo y el Congreso ya saben de su importancia y esto ha sido posible porque la Fuerza Aérea mandó sus ingenieros a estudiar, los graduó como ingenieros espaciales, y se construyó el satélite con el presupuesto de la Fuerza Aérea, pero FASat-Bravo no es un satélite militar, sino de desarrollo tecnológico, que debía crear la semilla de inquietudes y el esfuerzo de mis dos antecesores ha ido dando su fruto.

Seguimos manteniendo la presión, empujando para que Chile se dé cuenta de lo que es el espacio. Ahora hay que ver si el próximo, FASat-Charlie, lo construye Chile, y no solo su Fuerza Aérea.

—Chile acumula más de 50 años de operaciones en la Antártida, ¿qué esfuerzo y experiencias supone esta actividad para la FACH?

—Es un continente realmente especial, hay que aprender a vivirlo, a conocerlo, a volarlo. Es fastuoso. Chile ha estado desde que se creó el Tratado Antártico y las

«Tenemos que mantener la capacidad de guerra electrónica, porque sin ella se pierde un potencial inmenso de los aviones»

Fuerzas Armadas lo han hecho de la misma forma que hemos hablado del espacio. El chileno medio no entiende qué es lo que hay allá, no le nace, no se estudia. No se dan cuenta de la importante relación que hay entre Chile y el continente antártico, a partir de su proximidad para acceder.

Hay muchos chilenos que hablan que es una ocupación militar y eso no es cierto. Muy claro: no hay armas en la Antártida, ni pistolas, cumpliendo con el Tratado, pero sí hay personal uniformado llevando a cabo la misión de abrir ese continente para que los científicos puedan ir a trabajar. Ellos no podrían ir a hacer una investigación si no tienen soporte real de vida: alojamientos, agua, energía, comunicaciones, capacidad de rescate. Hay países, como EE.UU. o Gran Bretaña, que tienen organizaciones especializadas, pero en países pequeños, como el nuestro, las que pueden dar ese soporte para que el mundo científico y tecnológico pueda entrar en la Antártida son solo las Fuerzas Armadas.

En la campaña actual, que ocupa de octubre/noviembre hasta mediados de diciembre por las mejores condiciones meteorológicas, vamos a terminar de instalar la Estación Polar "Teniente Arturo Parodi Alister", hecha en combinación con la Universidad "Santa María", de Valparaíso, que es la base más al interior, en los montes Ellsworth.

Es una hermosa experiencia volar en la Antártida y la Fuerza Aérea ha logrado, con mucha satisfacción, la operación aérea durante todo el año, situación que no se da en otros países, que operan durante el período de la campaña y nada más. Nosotros tenemos la capacidad de ir durante todo el año, con los riesgos y limitaciones que pone la meteorología, pero lo venimos haciendo desde 1980.

—Pónganos al día de su participación en misiones internacionales

—Actualmente Chile solo tiene a miem-

«No vamos a aumentar la capacidad de la Fuerza Aérea, sino buscar una mejor gestión de los medios»

bros del Ejército participando en Timor. Nuestro destacamento de 5 helicópteros, que estuvieron antes en Kuwait, participó después con la Agencia de Control de Armamento en Iraq. Por razones de Nacio-



Ángel Cevallos

nes Unidas, tuvimos que sacar nuestras tripulaciones y los helicópteros se quedaron allí. Ahora nos los están compensando y se sigue manteniendo el requerimiento a nuestro gobierno para, si vuelve Naciones Unidas, que regresemos.

—¿Cuál es el presente de las relacio-

«Vamos a reducir los aviones de primera línea: De 95 actuales, vamos a quedar en 68 ó 69»

nes entre la Fuerza Aérea de Chile y el Ejército del Aire español?

—La relación entre ambos Jefes de Estado Mayor es muy fluida. Lo que no entiendo es por qué no están más involucradas ambas fuerzas aéreas. Parece que fuera 'porque tenemos problemas de idioma'. Tenemos muchas cosas en común. Usamos los mismo aviones de instrucción, Pillan/Tamiz y Casa-101/A-36, y creo que podríamos tener pilotos de un

sitio y otro volando aquí y allá. Hemos tenido instructores españoles allá, no se siguió; oficiales nuestros han hecho aquí el Curso de Estado Mayor y no se continuó. Creo que hay solo problemas presupuestarios, porque enviar un oficial tiene un costo y no hallo otras razones para que los vínculos no sean más estrechos. También puede ser que el Ejército del Aire está más volcado hacia OTAN y su mundo en Europa y no hacia América, y a nosotros nos pasa que nuestros aviones de primera línea son de origen francés y anglosajón, con lo que nos orientamos hacia ese lado, produciéndose una desconexión con el absurdo de que tenemos las mismas bases de formación, el idioma y la cultura. Vamos a hacer un esfuerzo para que esto vaya cambiando.

Tras la visita de mi antecesor, hace tres años, el General Rojas hizo una exposición muy buena al Consejo de Generales, muy impresionado de lo que ha-

bía visto en España. Demostró que teníamos un desconocimiento muy grande de lo que es el Ejército del Aire y dijo que era una Fuerza Aérea a la cual deberíamos acercarnos.

No tengo dudas de que vamos enfrentando las mismas cosas, tenemos los mismos problemas, las soluciones que ustedes buscan son, más o menos, las mismas que buscamos y este intercambio de información es muy bueno.

Creo que he encontrado las puertas abiertas ■