

Una entrevista al General del Aire Hugo Rodríguez González, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile

Como parte de una serie de reportajes que realizamos en nuestra reciente visita a Chile, entrevistamos al General del Aire Hugo Rodríguez González, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, para conocer de cerca los programas de modernización de la fuerza y cómo está evolucionando para mantener sus capacidades frente a los desafíos actuales.

Por Santiago Rivas

Esta publicación, proveniente de la revista argentina Pucará Defensa, ha sido autorizada por el Autor.

En los últimos días de marzo realizamos una visita a Chile para realizar una serie de reportajes con la Fuerza Aérea de Chile, donde también pudimos llevar adelante una entrevista con su Comandante en Jefe, el General del Aire Hugo Rodríguez González, para hablar de los distintos desafíos que hoy tiene la fuerza y cómo planean avanzar hacia el futuro.



Pucará Defensa: ¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta hoy la Fuerza Aérea de Chile?

General Rodríguez González: Existen muchos desafíos que el contexto mundial, regional y local imponen constantemente a los instrumentos del poder nacional. En este caso, la Fuerza Aérea de Chile, como un instrumento más y en su contribución constante al desarrollo nacional, ha identificado como principales desafíos la mantención de la operatividad, el desarrollo educacional de sus integrantes y la generación de condiciones para que las personas quieran ingresar y mantenerse en la institución.

PD: ¿Qué enseñanzas ha dejado a la FACH lo vivido durante la pandemia?

GRG: La capacidad de poder continuar desarrollando nuestras funciones en ese ambiente, que requería medidas muchas veces extremas, tanto al interior como al exterior de la institución y la facilidad en que podemos adoptar nuestros procesos bajo el concepto del trabajo remoto, manteniendo los estándares de la seguridad militar, el resguardo de la información y logrando continuar cumpliendo con la misión y labor encomendada a la institución.

Asimismo, se logró identificar la importancia del poder aeroespacial para el apoyo en el traslado de pacientes críticos, logrando los más altos niveles de seguridad para evitar contagios.



PD: ¿Cuáles son los principales programas de equipamiento, organización y personal que hoy está encarando la fuerza?

GRG: En general la FACH está realizando un análisis permanente de sus medios, con el fin de definir necesidades de cambios, cuando sea requerido.

PD: ¿Cómo viene apoyando la FACH las operaciones antárticas de Chile y de otros países?

GRG: La Fuerza Aérea de Chile tiene una presencia ininterrumpida en la Antártica desde el año 1947 y con la construcción del aeródromo “Teniente Marsh” en el año 1980, le permite a Chile iniciar una conectividad aérea permanente con el Territorio Chileno Antártico dada la cercanía geográfica, convirtiendo a la Base Frei en una verdadera “puerta de entrada” al continente blanco.

En la actualidad, en su rol de Operador Antártico del Estado, tiene la responsabilidad de administrar y operar la Base Aérea Antártica “Presidente Eduardo Frei” y el Aeródromo “Teniente Marsh”, como principal Base Antártica Logística Nacional, cuyo aeródromo, mediante su operación permanente, brinda conectividad aérea durante todo el año para apoyar a los Operadores Antárticos Nacionales como a los Programas Antárticos Internacionales que cuentan con bases antárticas asentadas en la Península Antártica. A lo anterior se agrega la responsabilidad internacional de otorgar cobertura de Búsqueda y Salvamento Aéreo SAR hasta el Polo Sur, como evacuaciones aeromédicas; capacidades que desbordan hacia los programas extranjeros que operan por el sector, lo que le permite a Chile cumplir de esta forma con uno de los postulados del Tratado Antártico como es la cooperación internacional.

Hoy, varios programas antárticos internacionales operan desde la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena hacia el Aeródromo “Teniente Marsh”, en lo que respecta a vuelos privados que trasladan científicos y aeronaves del estado en apoyo a sus respectivos programas antárticos, como C-130 de las Fuerzas Aéreas de Argentina, Brasil, Colombia, Perú y Uruguay.

Lo anterior refleja una clara muestra de contribución de la FACH al desarrollo antártico del país y de Magallanes en su conjunto.



PD: ¿Qué puede contar del nuevo Sistema Nacional Satelital?

GRG: El Sistema Nacional Satelital (SNSAT), como uno de los pilares del Programa Espacial Nacional, considera el desarrollo e implementación de un Geoportal nacional, el cual permitirá el acceso y utilización de la información que proveerá el sistema tanto de satélites nacionales, como de cerca de 200 de diversas constelaciones internacionales.

Además, se tiene considerada la construcción de un Laboratorio Espacial en la Academia Politécnica Aeronáutica, un Centro Espacial Nacional en la Región Metropolitana, con un laboratorio para la fabricación de satélites, un centro de control de misiones y un laboratorio para el emprendimiento y la innovación. En regiones, una Estación Terrena Austral en Punta Arenas y de una Transportable en Antofagasta.

En los laboratorios se tiene previsto el ensamblaje e integración de siete microsátélites con sus respectivas cargas útiles, la puesta en marcha de una constelación de tres satélites de 100 kg aproximadamente (uno de ellos será construido en Chile), la entrada en servicio de un Servicio de comunicaciones Satelitales con su respectivo segmento terrestre y un Programa Educativo Espacial.

El Sistema Nacional Espacial (SN Espacial), provee valor público a través del desarrollo de la tecnología y generación del conocimiento. Lo anterior lo realiza mediante una serie de iniciativas como el Programa Sistema Nacional Satelital (SNSAT), Proyecto Sistema Nacional Satelital de Telecomunicaciones (SNSATCOM), Proyecto de Lanzadores, creación de la Gobernanza Espacial, entre otras actividades.



PD: ¿Cómo ve el proyecto Pillán II y qué cambios esperan que genere en cuanto a la formación de nuevos pilotos en la FACH?

GRG: El proyecto está en curso conforme a sus procesos iniciales. Los cambios esperados pasan por actualizar y optimizar el proceso de formación inicial de los pilotos en la institución. Este sistema pretende estar a la par de los utilizados en otras Fuerzas Aéreas, utilizando los elementos tecnológicos avanzados. Asimismo, estos elementos tecnológicos permiten una oportunidad en la reducción de los costos. El impacto esperado en la formación pasa por una actualización y optimización de los procesos de enseñanza, adaptándose a las nuevas generaciones y sus formas de aprendizaje. Es decir, el Sistema Pillán II viene a modernizar el proceso de formación inicial de los pilotos y se afronta como una oportunidad de mejora continua en la instrucción y entrenamiento institucional.

PD: ¿Qué significa para la FACH la incorporación de los E-3D Sentry en reemplazo del Cóndor?

GRG: La incorporación del E-3D Sentry en la institución significa un avance en el logro de una capacidad estratégica para el mando y control. Las capacidades del sistema brindan una actualización y modernización de los conceptos de empleo de los sistemas asociados e integrados, incorporándolos en operaciones complejas. Es importante destacar que el sistema E-3D es del más alto nivel, permitiendo a la institución un alto grado de control del espacio aéreo, brindándole una alerta temprana efectiva.



PD: En cuanto a la flota de transporte, ¿qué planes tienen para los KC-135? ¿Se está analizando su reemplazo?

GRG: Al igual que como todos los sistemas de armas institucionales, se está en un proceso de análisis para ver las alternativas existentes con la finalidad de obtener los datos y antecedentes que permitan tomar una futura decisión en este ámbito. Por el momento es un sistema de armas que se encuentra operando con todas sus capacidades.

PD: ¿Se ha avanzado en el programa para comprar aviones de transporte táctico mediano?

GRG: Actualmente se está en un proceso de análisis para ver las alternativas existentes con la finalidad de obtener los datos y antecedentes que permitan tomar una futura decisión en este ámbito.

PD: ¿Se espera actualizar o reemplazar la flota de Twin Otter y Casa C-212 de la fuerza en misiones de transporte ligero?

GRG: Actualmente, solo se está en un proceso de actualización de la aviónica del DHC-6 y CASA-212 y no se tiene aún proyectado un reemplazo de estas plataformas.



PD: En cuanto a helicópteros, ¿existen planes en el corto plazo para reemplazar finalmente a los UH-1H? ¿Y en cuanto a los Bell 206 para la Institución?

GRG: Actualmente se está en un proceso de análisis y desarrollo. La idea es poder visualizar las alternativas existentes y requerimientos institucionales, para identificar la factibilidad del remplazo futuro en la flota de helicópteros.

PD: ¿Cómo viene siendo el rendimiento de los nuevos S-70i Black Hawk?

GRG: El rendimiento satisface todos los requerimientos operacionales de la institución, conforme a lo planificado y proyectado.



PD: En 2019 la FACH presentó el programa de modernización de los F-16 ¿En qué consiste dicho programa y se espera lograr su aprobación por parte del congreso en el corto plazo?

GRG: Consiste en la actualización y estandarización de la flota para evitar obsolescencia y cumplir con los requerimientos operacionales, para cumplir nuestra misión institucional.

PD: ¿Cuál es el futuro de la flota F-5? ¿Se está trabajando en la selección de un reemplazo?

GRG: La flota de F-5 se encuentra con un horizonte de vida importante. En este sentido, es necesario enfatizar que esta plataforma ha resurgido a nivel mundial y son muchos los países que la han mantenido e inclusive, extendido su servicio. Lo anterior, gracias a que la plataforma F-5 mantiene excelentes prestaciones y posee un gran potencial en su capacidad de modernización.



PD: ¿Ante la baja del ENAER/Casa A-36? ¿Se está analizando un reemplazo o su rol estará cubierto por los Súper Tucano?

GRG: No se tiene considerado un reemplazo del A-36 con otro avión que tenga las mismas características técnicas y de performance. Sin embargo, en lo referido al rol que antes cumplía el A-36, este ya está cubierto por el A-29 Súper Tucano, principalmente en lo referido a la formación de los nuevos pilotos de combate y brindar la experiencia necesaria para que estos puedan transicionar, a futuro, a los sistemas de primera línea tales como el F-16 y F-5.

PD: ¿Qué visión tiene del capital humano de la fuerza en un escenario que estos últimos años ha sido difícil ante la crisis social y la pandemia?

GRG: Estos últimos años han sido complejos para todos, en varios aspectos y nosotros como institución también nos vimos afectados de distintas maneras, con funcionarios contagiados y grupos familiares que también se vieron afectados por la crisis social. A pesar de todas estas variables, la Fuerza Aérea tenía una responsabilidad con la comunidad y apoyar las misiones encomendadas por el gobierno en este contexto de crisis, aspecto que se cumplió a cabalidad

salvaguardando la vida de muchos chilenos, como, por ejemplo, a través del traslado de pacientes críticos en material C-130.

Es importante destacar que, a pesar de las dificultades, los aviadores militares se desplegaron y cumplieron sus responsabilidades demostrando el compromiso y entrega que nos caracteriza.

El país fue testigo del trabajo realizado, ocasión en la que quedó de manifiesto el valor trascendental que tienen las personas y su impacto en la misión institucional. Es por ello que el bienestar físico, mental y emocional de nuestros aviadores y de sus familias, es y será nuestra prioridad porque son ellos y ellas el pilar fundamental de la Fuerza Aérea de Chile.