

La Fuerza Aérea Colombiana en Red Flag

CORONEL KRISTIAN D. SKINNER, USAF-RET



La primera noche

La formación de cuatro Kfir C-10, designada "Rocket 41", se desprende de su órbita en la oscuridad de la noche a mediana altura y a una velocidad casi supersónica. Acabaron de dejar atrás su tanquero del cual cada piloto llenó sus tanques externos. No hay luna. Solo la luz de las estrellas ilumina el escenario en sus equipos de visión nocturna mientras mantienen su formación visual. Los pilotos tienen mucha experiencia en ataque nocturno, pero esta noche algo es distinto. Experimentan un estrés adicional por ser su primera misión en este ambiente y encuentran amenazas nuevas. Su blanco es defendido no solamente por los misiles tierra-aire (SAMs por sus siglas en inglés) y artillería anti-aérea (AAA por sus siglas en inglés), sino también por los 'Agresores' de la Fuerza Roja, equipados con misiles de guía de radar de largo alcance; un escenario bien difícil. Su meta es colocar su carga de bombas de 500 libras sobre el blanco designado y escaparse exitosamente sin trabar combate con la Fuerza Roja; disparar con precisión y letalidad manteniéndose todo el tiempo invisible a sus adversarios. Aumentándoles el estrés a medida que se acercan al blanco, comienza la interferencia en la radio (jammer). En su radio frecuencia, totalmente inesperado, Britney Spears comienza a cantar en voz alta: "Hit me baby, one more time . . ." El líder de la formación, Mayor Sergio "Yahdaj" Perdomo, persiste a pesar del caos y pro-

cede a identificar su blanco. Con una descarga de adrenalina “Yahdai” tira su avión en picada y lanza su ordenanza sobre el blanco, utilizando su sistema de tiro computarizado “CCIP”. Los demás, manteniéndose en formación visual, maniobran el ataque detrás de su líder, cada uno sobreponiendo su simbología letal sobre el blanco. Con precisión descargan su ordenanza. El blanco queda destruido. Sin embargo, inesperadamente, el detector del radar enemigo del Rocket 43 se prende como si fuera un árbol de navidad, indicándole que está siendo rastreado por un SAM. Segundos después, como de Dios mismo, una voz anuncia por la radio: “Rocket 43, estás muerto.”

Habiendo disparado sus bombas, la formación Rocket 41, menos el número 3, se reúne para el egreso. Sin vacilar, “Yahdai” escoge el rumbo y la altura. Los pilotos restablecen su formación y responsabilidades de búsqueda justo cuando el jammer cambia la música de Britney Spears a la de los Beach Boys. Son momentos vulnerables para los pilotos mientras recuperan su conocimiento situacional, el requerimiento más crítico al éxito del piloto de caza. Su experiencia y dedicación al entrenamiento les han servido. Saliendo del blanco recobran su búsqueda de radar a tiempo para detectar un posible Agresor dentro de 10 millas náuticas a la una, definitivamente un factor para su ruta de egreso. No perdiendo tiempo, “Yahdai” entabla al ‘bogey’ con su radar y le pide al AWACS identificación. El controlador del AWACS rápidamente confirma que se trata de un Agresor. Con la suerte que normalmente fluye de la destreza, “Yahdai” ha detectado primero al Agresor. Mientras el Rojo vira para entablar combate, “Yahdai” lanza su misil.

Durante el debriefing de la primera misión nocturna hecha por pilotos de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) en Red Flag, el Mayor Perdomo y los integrantes de Rocket 41 observan la reconstrucción de su misión. Sistemas sofisticados de rastreo y evaluación revelan que su formación le dio a su blanco y logró ‘matar’ a un Agresor durante el egreso, con la pérdida de un Rocket 43 por un SAM. La misión fue del tipo soñado por todo piloto de caza y representó un comienzo prometedor para los pilotos del Comando Aéreo de Combate Número. 1 (CACOM-1) de la FAC en su primera participación en el mejor ejercicio aerotáctico del mundo, Red Flag, patrocinado por la Fuerza Aérea de los EE. UU. (USAF) conducido en la Base Aérea Nellis en la ciudad de Las Vegas, Nevada. ‘Kfir’ es el nombre hebreo para ‘león joven’ y “Yahdai” y los pilotos de Rocket 41 fueron fieles a esta imagen durante su primera misión nocturna de Red Flag. El despliegue de ocho Kfirs y dos tanqueros a Red Flag 12-4, del 14 al 28 de julio de 2012, marcó la primera vez que un escuadrón de América Latina se había desplegado por sus propios recursos para participar en Red Flag.

Historia de la FAC

La FAC fue organizada después de la Primera Guerra Mundial. La Escuela de Oficiales de la FAC se fundó en 1920 y, desde entonces, ha venido preparando a oficiales de la FAC. Durante las décadas después de la Primera Guerra Mundial, la FAC se granjeó en Colombia la confianza de los líderes gubernamentales y siguió incrementando su personal, aviones, e instalaciones.

La época del avión jet empezó para la FAC en los años 50 con la incorporación del F-86 ‘Sabre’. La FAC entró en la era supersónica cuando en los 70 se adquirió el Mirage-V de Francia. En los 90 la flota de Mirage fue complementada con varios aviones Kfir de Israel.

A mediados de los 50, organizaciones guerrilleras armadas en Colombia empezaron a amenazar el poder y legitimidad del gobierno. La FAC se adaptó a la situación, entrenándose y equipándose para la guerra interna. Como resultado, las tripulaciones de la FAC han obtenido mucha experiencia en operaciones de contrainsurgencia, fusión de inteligencia, combate nocturno, y ataque con precisión. Por necesidad la FAC dispone de los sistemas de armas apropiados para tales misiones: el OV-10 ‘Bronco’, A-37 ‘Dragonfly’, T-27 ‘Tucano’, A-29 ‘Super Tucano’, y AC-47 ‘Fantasma’.

Durante su prolongada guerra interna, la contribución de la FAC ha sido importante: misiones de transporte aéreo de ala fija y ala rotaria, búsqueda y rescate en combate (CSAR por sus siglas en inglés), inteligencia, y apoyo cercano. Sin embargo, en los últimos seis años la intervención de la FAC hacia la derrota de la guerrilla ha sido decisivo, logrando la mezcla perfecta de inteligencia, entrenamiento, y experiencia operacional que toda fuerza aérea busca en sus operaciones. El resultado es la liquidación de numerosos altos líderes guerrilleros a través de ataques aéreos. Estos ataques han debilitados significativamente al movimiento insurgente y les han permitido a las tropas del Ejército, Armada, y Policía Nacional recuperar el control de todo el territorio nacional.

La FAC es el servicio militar más pequeño de Colombia con aproximadamente una nómina de 13.500 efectivos, entre ellos 3.000 oficiales, 3.300 suboficiales, 4.700 reclutas, y 2.400 civiles. En comparación, el Ejército dispone de 235.000 miembros, la Armada tiene 35.000 (incluyéndose los Marines), y la Policía Nacional 144.000. Comparándose con los demás servicios del Ministerio de Defensa, sus números tan diminutivos no indican ni la extensión ni el alcance de la FAC. Ha desarrollado una infraestructura impresionante de operaciones, mantenimiento, y logística. La FAC ha crecido hasta incluir seis Comandos Aéreo de Combate (CACOM) regionales, tres Grupos Aéreos más pequeños, una base de transporte aéreo estratégico, una base de mantenimiento estratégico, y Escuelas de Oficiales y Suboficiales. Tanto con aviones de ala fija igual como ala rotatoria, el apoyo continuo y eficaz de la FAC para el Ejército, Armada, y Policía Nacional se puede dar por hecho.

Comando Aéreo de Combate #1

El Comando Aéreo de Combate #1 (CACOM-1) es el comando aéreo principal de la FAC. Se ubica en el centro de Colombia en una aldea llamada Palanquero a la orilla del río principal del país, el Río Magdalena. La unidad fue establecida en 1933 y fue el primer CACOM en recibir aviones de caza jet: F-86, Mirage, y Kfir. Es conocido en la FAC como “La Casa del Piloto de Caza”. Solo ‘la crema’ de los pilotos de la FAC, los más experimentados en aviones de caza, son asignados a Palanquero. Se disponen de dos escuadrones de combate, un escuadrón de transporte, y un escuadrón de entrenamiento. Para ser destinado a volar Kfir o Mirage en CACOM-1, un piloto tiene que haber volado otro avión de combate varios años. Lo normal es que sus pilotos tengan experiencia previa en el A-37, OV-10, o A-29.

En el 2007, el Ministro de Defensa aprobó la adquisición de 24 Kfir C-10/12 modernizados por la Israeli Aircraft Industries (IAI) para ser basados en Palanquero. En el acuerdo, la FAC le devolvió toda su flota de Mirage-V y Kfir a IAI para que ésta le entregara a la FAC 24 Kfirs modificados a la configuración C-10 o C-12; el C-10 completo con radar integrado y misiles modernos de guía de radar e infrarrojo (IR por sus siglas en inglés). La adquisición de los nuevos Kfirs representó un paso gigantesco hacia adelante para la FAC y un desafío logístico y de entrenamiento enorme para CACOM-1. En el 2009 recibieron los primeros Kfir modernizados. Para los primeros meses del 2011 la entrega fue completa.

Génesis de la idea de participar en *Red Flag*

Participar en Red Flag ha venido siendo el sueño de los pilotos de la FAC por dos generaciones de pilotos de caza. Sin embargo, la idea de que la FAC realmente pudiera asistir fue propuesta por primera vez en el 2009 en conversaciones entre el Comandante de la FAC (COFAC), Mayor General Jorge Ballesteros y el liderazgo de la Misión Aérea de los EE.UU. en Colombia (MUSAF), el Coronel USAF Kris Skinner y el Teniente Coronel (Tcnel) Chuck Gerstenecker. La idea era que CACOM-1 pudiera realizar el potencial máximo de los nuevos Kfirs a través de prepara-

ción y participación en el ejercicio Red Flag. Con los nuevos Kfirs, dotados con radar integrado y misiles modernos de guía de radar e IR, la FAC estaba entrando al mundo de aviones de caza de la cuarta generación. Preparándose, desplegándose, y participando exitosamente en Red Flag con otros aviones de la cuarta generación le traería beneficios duraderos y hasta transformacionales a la FAC; aumentándole la capacidad operacional e incrementando su interoperabilidad con aliados.

Aunque el sueño de Red Flag era muy incierto en el 2009, la propuesta requería consideración seria de los varios desafíos. Había por lo menos tres: 1) Un programa de entrenamiento operacional masivo sería necesario para preparar a los pilotos para Red Flag con fuerzas aéreas que por años han dispuesto de aviones de la cuarta generación. 2) Dado los requerimientos muy estrictos de conocimiento del idioma inglés impuestos por Red Flag, se tendría que montar una campaña intensiva de instrucción del idioma inglés para que los pilotos participantes pudieran alcanzar la nota mandataria de "85" en el examen de inglés de la USAF. 3) Considerando las demandas de la guerra actual en Colombia, asegurar el presupuesto necesario de entrenar para Red Flag, luego desplegar más de cien efectivos de la FAC (pilotos y técnicos), ocho aviones Kfir, y dos tanqueros de Colombia a la Base Nellis en EE.UU. debería requerir un milagro.

Aunque los presupuestos fueran apretados y los requerimientos del inglés fuertes, la preparación operacional parecía el reto más formidable. Red Flag es intencionalmente diseñado para que las tripulaciones confronten una amenaza intensiva en el aire y en la tierra. Dos escuadrones de aviones de combate de la USAF en Nellis, volando el F-15 y el F16, se dedican a ser Agresores y simulan amenazas de la cuarta generación. Además, Red Flag cuenta con docenas de emplazamientos en tierra que simulan sistemas de SAM y AAA, los cuales, trabajando en conjunto con los Agresores, son expertos en defender su espacio Rojo contra los invasores visitantes de la Fuerza Azul. ¿Podrían los pilotos del CACOM-1 entrenarse lo suficiente como para operar en este ambiente?

La evolución del avión de caza se ha desarrollado en varias generaciones según la sofisticación de los sistemas abordo y la amenaza presentada por sus adversarios. Cada generación demandaba al piloto tener destreza con nuevos sistemas, manipular más sensores, e incrementar el nivel del conocimiento situacional.

Aviones de la primera generación se dotaban con cañones y bombas manuales, sin radar. Así eran los aviones de caza durante la Primera Guerra Mundial y hasta los años 50.

La segunda generación traía misiles de guía IR de aspecto de cola durante los años 50 y 60. El piloto podía atacar al adversario fuera del alcance del cañón, pero solo desde la cola.

En los años 70 y 80, la tercera generación vio la incorporación del radar de búsqueda y rastreo integrado, misiles IR de todo aspecto, misiles guiados por el propio radar del avión, misiles guiados aire-tierra, y receptores de radar para alertar al piloto del rastreo del radar del enemigo. Estos sistemas nuevos le aumentaron bastante el trabajo al piloto, sin embargo le ofrecieron conocimiento situacional aumentado y lo hicieron sumamente más eficiente.

En los años 90 aparecieron aviones de la cuarta generación con misiles guiados por su propio radar, bombas guiadas por satélite, conexiones entre pilotos y controladores por 'data link', y fusión de información.

En el 2009, a medida que recibían sus nuevo Kfirs (aviones de la cuarta generación) y a pesar de su vasta experiencia en combate, los pilotos del CACOM-1 todavía operaban sólidamente en la segunda generación. ¿Podrían estos pilotos efectuar el salto de la segunda generación hasta un Red Flag de la cuarta generación en el tiempo disponible? ¿Estarían dispuestos a dedicarse al programa de entrenamiento necesario, mejorar su inglés, y todo el tiempo cumplir con las demandas de las operaciones corrientes? ¿Podría el COFAC obtener el presupuesto necesario para realizar todo esto? Había dudas.

El Estado Mayor de la FAC analizó estas preguntas con la debida seriedad. Todos los Generales de la FAC estaban motivados a enfrentar los retos. Se tomó la decisión de proceder. El COFAC

oficialmente solicitó a la USAF la oportunidad de participar en Red Flag. La USAF aprobó la participación de la FAC para el ejercicio Red Flag 12-4 en julio de 2012; con la condición de que la FAC pasara una evaluación operacional administrada por la USAF. La fecha fue marcada. El compromiso fue hecho. ¡Se empezó la carrera!

Una gran variedad de aviones de combate con distintas misiones participarían en Red Flag 12-4. Además de los Kfirs y tanqueros de la FAC, la USAF enviaría un escuadrón de F-15C para el rol aire-aire, dos escuadrones de F-16CJ para supresión de las defensas aéreas enemigas (SEAD por sus siglas en inglés), un escuadrón de F-15E, unos bombarderos B-1B, y B-52H en el rol de 'striker' (bombardear el blanco), unos KC-135 para reabastecimiento aéreo, y un E-3C para comando y control en el aire (AWACS). La Armada de EE.UU. aportaría unos EA-6B para supresión electrónica. La Fuerza Aérea de los Emiratos Árabes Unidos tendría varios F-16C, también en el rol de 'striker'. Los Kfirs colombianos participarían también como 'striker'. En total, 62 aviones de combate formarían la Fuerza Azul. Defendiendo el espacio de Red Flag, de 12.000 millas cuadradas, contra el ataque de los Azules sería la misión de 16 Agresores (F-15C y F-16) de la USAF pintados de colores camuflados.

El COFAC montó una campaña de 'lobby' impresionante al Ministro de Defensa para asegurar los fondos para Red Flag. Los puntos claves para venderle la idea eran: la oportunidad para aumentarle el prestigio y confianza de las tripulaciones de la FAC, demostrarle al mundo la capacidad operacional de la FAC, y mejorar la interoperabilidad con aliados importantes. El Ministro le dio luz verde y se comprometió proveer los fondos requeridos. Para finales del 2009, el General Tito Pinilla, Jefe de Operaciones de la FAC, mandó desarrollar un plan de entrenamiento para Red Flag.

En noviembre de 2010, el Brigadier General Carlos Bueno fue ascendido a Comandante del CACOM-1. El Gen Bueno, uno de los pilotos de combate más experimentados de la FAC, fue el oficial apropiado para llevar CACOM-1 a Red Flag. Evaluó a sus pilotos, de acuerdo a la experiencia en vuelo y pericia en inglés. Tomó la decisión difícil de seleccionar su equipo de pilotos de Red Flag y ordenó que estos pilotos se dedicaran exclusivamente al entrenamiento de Red Flag y mejorar el idioma inglés.

En septiembre de 2011, el General Pinilla fue confirmado como el nuevo COFAC, con el General Flavio Ulloa como Vice Comandante. Ambos, pilotos de caza y ex-comandantes del CACOM-1, dieron su apoyo total a la participación en Red Flag.

La USAF también se puso a la orden para ayudar en las preparaciones. Según las reglas de la USAF, aquellas fuerzas aéreas aliadas que deseen participar en Red Flag tienen que pasar por una certificación operacional. Administrar la certificación era responsabilidad de la Duodécima Fuerza Aérea (12th AF) ubicada en la Base Aérea Davis-Monthan en Tucson, Arizona. Le tocaba a la MUSAF en Bogotá ayudarle a CACOM-1 a prepararse para la certificación operacional. Su

nuevo jefe, el Coronel (USAF) Hans Palaoro, quien tenía bastante experiencia con Red Flag, coordinó el apoyo de la USAF con CACOM-1 y la 12th AF. Estableció el plan de apoyo de la USAF que incluía los siguientes elementos: entrenamiento en inglés, preparación en los procedimientos estándares para las tripulaciones de tanqueros, adiestramiento para los pilotos en las reglas de entrenamiento de Red Flag y operaciones con controladores aéreos (GCI) y procedimientos específicos de la línea de vuelo de Red Flag para técnicos de mantenimiento. El Coronel Palaoro coordinó las visitas a Palanquero de una docena de equipos de entrenamiento móvi-



Brigadier General Carlos Bueno, FAC

les de la USAF y ayudó con la planificación de tres ejercicios del empleo aéreo realizados por CACOM-1 en preparación para la certificación operacional.

Todo personal de la FAC, el Ministro de Defensa, y hasta el señor Presidente se contagiaron con la “fiebre Red Flag”. En la primera semana de noviembre del 2011, la semana antes de la celebración anual del “Día de la Fuerza Aérea”, después de más de dos años de preparación, CACOM-1 completó la certificación requerida para participar en Red Flag. No solamente pasaron el examen, sino que lo hicieron en forma impresionante.

El día 8 de noviembre el Presidente de la República, Juan Manuel Santos, manifestó durante la celebración:

“El día de ayer se celebró un examen también muy riguroso, y en ese caso el examen se le hizo a nuestra Fuerza Aérea: resulta que en Las Vegas se celebra un concurso, una competencia, de las mejores fuerzas aéreas del mundo entero. Los escuadrones de combate de esas fuerzas aéreas son invitados a concursar en esa competencia. Pero no todo el mundo puede ir. Tienen que cumplir con unos requisitos mínimos para ser aceptado en la competencia. Se llama Red Flag. Resulta que por primera vez en la historia de la Fuerza Aérea Colombiana, la Fuerza Aérea fue invitada a concursar en esa competencia. Pero antes tenía que pasar unos exámenes. Y aquí vinieron oficiales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a hacerle el examen. Y el resultado, y no me sorprende, de ese examen en todos sus frentes, y la calificación que le dieron a la Fuerza Aérea Colombiana, fue sobresaliente.”

Preparación para Red Flag



“Somos la Fuerza, Red Flag 2012”

En Palanquero diseñaron un nuevo parche para ser usado por todo personal de la unidad, no importa si formaban parte o no del equipo Red Flag. El parche, símbolo del trabajo en equipo requerido para el éxito en Red Flag, tenía un tanquero rodeado por cuatro Kfirs en formación, todo bajo la inscripción: “Somos la Fuerza, Red Flag 2012.” El parche serviría para motivar a la gente. No obstante, necesitarían mucho más que un nuevo parche para inspirar al personal a asumir la carga tan ardua que tenían por delante.

Los desafíos para el General Bueno, nuevo Comandante de la unidad, le pesaban.

1. Preparar 18 pilotos de Kfir, seis pilotos de tanqueros, y más de 80 técnicos de mantenimiento y logística para desplegar ocho aviones Kfir y dos tanqueros en un vuelo intercontinental de siete horas a los EE.UU.
2. Establecerse en su nuevo hogar y operar bajo reglas y procedimientos desconocidos.
3. Despachar una formación de cuatro Kfirs y un tanquero dos veces al día (uno de día y la otra de noche), cumpliendo 19 misiones con otros aviones de combate de la cuarta generación, dentro del ambiente táctico arduo con la amenaza más alta que habían visto, bajo reglas de entrenamiento estrictas y recuperar los aviones al final de la misión.
4. Extraer el máximo aprendizaje posible para los pilotos y técnicos.
5. Lograr todo lo anterior en un idioma extraño, inglés.

Desarrollaron una estrategia de entrenamiento que se concentraba en tres áreas principales: inglés, preparación para los pilotos de Kfir, y preparación para las tripulaciones de tanquero.

Las reglas de la USAF dictan que todas las tripulaciones de fuerzas aéreas aliadas tienen que lograr una nota mínima de “85” en el venerable examen ‘English Comprehension Level’ (ECL por

sus siglas en inglés). Para mejorar su nivel de inglés, con la ayuda de la MUSAF, la FAC consiguió doce puestos en el curso de 'Terminología Especializada de Aviación' en el Defense Language Institute, English Language Center de la USAF (DLI por sus siglas en inglés) en la Base Aérea Lackland en San Antonio, Texas. En noviembre de 2009, se enviaron doce pilotos, dos a la vez. Para acelerarle el mejoramiento, instructores civiles de inglés de DLI y de la MUSAF se desplegaron a Palanquero para trabajar tiempo completo con los pilotos. No cabía duda de que los pilotos y los controladores aéreos tomaban muy en serio el reto del inglés. El General Bueno declaró la política "solo inglés" para su equipo Red Flag durante el año entero antes de Red Flag. Comenzando en mayo de 2011, todos los briefings de vuelo, debriefings, y comunicaciones en vuelo tenían que efectuarse solo en inglés.

El entrenamiento de vuelo era aun más riguroso que lo del inglés. Cada piloto de Kfir cumplió un curso de seis fases. Tres pilotos de caza de la USAF, instructores y especialistas en el entrenamiento táctico de caza, se desplegaron secuencialmente a Palanquero para ayudar a los pilotos con el curso. Vino el Tte Cnel Patrick "Ichi" Karg, de mayo a septiembre de 2011. El Tte Cnel James "Red" Barron de la 12AF, de octubre de 2011 a marzo del 2012. Finalmente, el Mayor James "Crashin" Byrne, de abril a julio de 2012 y luego acompañó al equipo Red Flag a la Base Nellis. Los tres dictaban clases y volaban en la cabina trasera de los Kfir. Fueron claves en ayudarles a los pilotos a dominar su nuevo radar y sistemas de misiles en los roles de aire-aire y aire-tierra que iban a tener que ejecutar en Red Flag. Además de los tres pilotos instructores, otros especialistas de mantenimiento y logística visitaron a Palanquero para adiestrar a los técnicos en los procedimientos de la línea de vuelo de Red Flag.

Los pilotos de CACOM-1 tenían bastante experiencia en la misión aire-tierra. Pero eran novatos en cuanto a la misión aire-aire. Aprender a usar la terminología y procedimientos de radar de la USAF les fue un tremendo reto. Con cientos de frases y pasos para asimilar en corto tiempo, tanto los pilotos como los instructores frecuentemente se sentían frustrados. El Tte Cnel "Ichi" perseveró. El Mayor Hedin "Tornado" Vargas de la FAC describió su frustración y su éxito:

"Cuando empezamos a volar, para nosotros todo esto era una locura, nos sentimos en el piso, perdidos. Cuando llegamos a la casa en la noche pasábamos horas estudiando y repasando. Jamás en nosotros hubiera pasado por la cabeza que hubiese tanta información en este tipo de entrenamiento. Sin embargo, 'Ichi' nos persistía. Entonces, la primera vez que hubo un enfrentamiento positivo en una misión, y pudimos entablar con el radar, y pudimos cumplir con el 'timeline', 'Ichi' nos dijo: '¡No lo puedo creer!'. Dos lágrimas salieron de sus ojos.

Un aspecto crítico para Red Flag es la necesidad de que los pilotos trabajen en equipo con los controladores aéreos (GCI por sus siglas en inglés). En vista de que el espacio aéreo del norte de Colombia facilita mejor la coordinación con GCI, en enero de 2012 los pilotos y los controladores del CACOM-1 se desplegaron a la base del CACOM-3 en Barranquilla y pasaron allá los últimos seis meses entrenándose antes de ir a Red Flag. En el espacio aéreo adyacente a la base, con la ayuda del personal de la MUSAF, quienes conocen el espacio aéreo de Red Flag, arreglaron lo que llamaban el espacio aéreo "Nellis North", completo con los GCI, con el fin de simular el espacio aéreo de Red Flag.

Otro aspecto muy exigente de Red Flag son los procedimientos de tierra, despegue, salida al área de trabajo, y regreso a la base. La Base Nellis es muy congestionada y los pilotos participantes de Red Flag al regresar a la base normalmente tienen necesidad urgente de aterrizar por bajo nivel de combustible. Es preciso que todos cumplan con procedimientos rígidos en su navegación de ida y vuelta al área de entrenamiento ubicada unos minutos al norte de la base. Sacándole provecho a la última tecnología informática, los cadetes de la Escuela de Oficiales de la FAC en Cali fabricaron simulacros de vuelo y carreteo para la Base Nellis y el espacio aéreo de Red Flag. Los pilotos del equipo Red Flag pasaron varios días practicando los procedimientos de la

Base Nellis de prender motores, carreteo, salida, y aproximación; simulando en inglés comunicaciones con los controladores aéreos. Gracias a los cadetes de la FAC tan tecnológicamente avanzados, el equipo Red Flag fue bien preparado para cumplir con todos los procedimientos de la Base Nellis y el resultado fue que no cometieron ninguna desviación durante Red Flag 12-4.

Los tripulantes de tanqueros de la FAC tenían considerable experiencia reaprovisionando a aviones de combate sobre Colombia durante años de operaciones reales. No obstante, para realizar reaprovisionamiento en vuelo durante Red Flag, un requisito en cada misión, los tripulantes de los tanqueros serían obligados a cumplir con el estándar de la OTAN. Este estándar se encuentra dentro del Manual de la OTAN ATP-56, un libro colosal de 500 páginas escrito en inglés técnico. Enviarían ambos de sus tanqueros a Red Flag 12-4: el venerable KC-137 "Zeus", que había servido muchos años en un sinnúmero de misiones, y el recién adquirido KC-767 "Júpiter", que transportaría la mayoría del equipo logístico a Nellis. A pesar del difícil inglés técnico del Manual de la OTAN y el choque de cultura ocasionado por la necesidad de adaptarse a la manera que la OTAN trabaja en situaciones en las que ya son expertos, los seis pilotos de tanqueros estudiaron largas horas y asimilaron exitosamente el Manual ATP-56. Sus esfuerzos fueron recompensados cuando, juntos con los pilotos de Kfir, pasaron la certificación de la USAF la primera semana de noviembre de 2011.

Finalmente, para mostrarse listos para ir a Red Flag, los pilotos de los tanqueros Júpiter y Zeus llevaron al grupo entero a un despliegue de ensayo en marzo de 2012. Durante el llamado "fighter drag" los tanqueros reaprovisionaron a los ocho Kfirs múltiples veces durante un vuelo de seis horas de Palanquero rumbo norte sobre el Caribe, luego al sur por Panamá y de vuelta a Cali, donde desempacaron los equipos y se establecieron como si hubieron llegado a la Base Nellis. Junto con pasar la certificación de noviembre de 2011, el "fighter drag" les dio a todos una sensación de confianza.

El programa de preparación fue suficientemente difícil por sí solo sin las complicaciones agregadas por la Madre Naturaleza. El personal del CACOM-1 sufrió un desastre natural extraordinario en medio de sus preparaciones para Red Flag. El Río Magdalena tiene una historia larga de inundaciones. La base en Palanquero fue construida pocos metros por encima del nivel normal del río. En noviembre de 2008 lluvias torrenciales provocaron que el río inundara la base. El sistema de diques y muros del que se disponía para detener el agua fue sobrepasado. Después de recuperarse, en el 2009, CACOM-1 reforzó el sistema con diques más profundos y muros más altos. Sin embargo, en abril de 2011, con el personal afanadamente involucrado en el programa de Red Flag, las inundaciones peores de toda la historia azotaron a Palanquero. En la zona de vivienda de la base todo fue perdido. Se sumergió la pista, la mayoría de la zona operacional fue inundada, y la base estuvo fuera de servicio varias semanas. En medio de prepararse para realizar su sueño, a varios pilotos se les perdió todo. Afortunadamente, no hubo heridos. Pese al golpe de la Madre Naturaleza, el personal no se detuvo. Cuando el agua se retiró, la preparación para Red Flag comenzó de nuevo arduamente.

Otro desafío afrontado por CACOM-1 fue su falta de personal. La FAC, como muchas fuerzas aéreas, no dispone de todo el personal requerido para cumplir con las exigencias impuestas sobre ella. El piloto típico desempeña varios cargos adicionales no relacionados con el vuelo. Sin embargo, el General Bueno le ordenó a su equipo Red Flag a dedicarse exclusivamente a la preparación para Red Flag. Esto les obligó a los oficiales y suboficiales logísticos y administrativos cargar responsabilidades anteriormente asignadas a los pilotos del equipo Red Flag. La selección del equipo Red Flag efectivamente dividió la unidad en dos grupos: los que iban y los que no iban. Se creó resentimiento dentro de la unidad, especialmente porque el peso de las operaciones diarias del CACOM-1 tuvo que ser realizado por un grupo de oficiales y suboficiales más pequeño que antes: los que no iban a Red Flag. Pero aún, muchos de los pilotos más experimentados no fueron seleccionados debido a su bajo nivel de inglés. El General Bueno acabó con el resentimiento entre su personal enfatizándoles que Red Flag representaba un compromiso por

todo el personal del CACOM-1; los que iban y los que no iban. La buena reputación de la unidad estaba en jaque y todos deberían trabajar juntos para asegurar el éxito del CACOM-1 y de la FAC.

En noviembre de 2011 cuando superaron la certificación, el General Bueno para celebrar este acontecimiento ofreció una fiesta para toda la base. Extremadamente orgulloso de su gente por su tremendo esfuerzo, el General delineó varios objetivos para el despliegue a Red Flag. No sería una cuestión de ‘ganar’ Red Flag, si no se trataría de aprender interoperabilidad, nuevas tácticas, y demostrar el profesionalismo de la FAC. Enfatizó a sus pilotos que, a pesar de su afán de exponer sus destrezas con los sistemas de armas de la cuarta generación, también tendrían que ser profesionales en su empleo. Demostrarían buen juicio en todo momento, en la tierra y en el aire. Operarían sus aviones siempre de manera segura. Tampoco incurrirán casos de fratricidio ni violaciones de las ‘reglas de entrenamiento’ de Red Flag. Al final, el General tenía toda confianza en sus pilotos.

La experiencia de Red Flag

La flotilla de dos tanqueros, ocho Kfirs, y 130 efectivos partieron de Palanquero el 29 de junio de 2012. El 2 de julio llegaron a la Base Davis-Monthan en Tucson, Arizona. Permanecieron en Tucson seis días mientras los pilotos recibían instrucciones finales de los procedimientos de Red Flag. El viernes 13 de julio, llegaron a la Base Nellis. Descargaron los equipos de “Júpiter” y “Zeus”, estacionaron los Kfirs en la rampa de Red Flag, y se posesionaron de sus instalaciones operacionales y logísticas.

El Mayor Oscar “Zero” Sánchez fue seleccionado como líder de la formación para la primera misión de la FAC, llevando el ‘callsign’ del CACOM-1, “Rocket 41”. Normalmente, en Red Flag, la meteorología normal es de cielos despejados con visibilidad ilimitada. Con tantos aviones involucrados, el mal tiempo crea confusión y obliga a los líderes de formaciones ejercer buen juicio. El primer día de Red Flag 12-4 fue uno de los días de mal tiempo. Afortunadamente, “Zero” dirigía Rocket 41. Iban a ser los primeros de la Fuerza Azul en llegar al blanco. A pesar de tener un plan muy preciso, las cosas comenzaron a cambiar para Rocket 41 antes del despegue. El tanquero Júpiter se canceló debido a un problema del motor. El Comandante de la Fuerza Azul anunció un ‘rolex’, una demora de varios minutos. “Zero”, después de calcular su combustible, llevó su formación al aire confiando en su habilidad de hacer funcionar el plan del Comandante a pesar de los cambios. Al llegar al espacio aéreo de Red Flag encontró un tiempo peor de lo que se esperaba. Escuchó por la radio que el avión controlador, AWACS, había regresado a la base. Dándose cuenta de que confrontaba combustible escaso, mal tiempo, y ausencia del AWACS, “Zero” se acordó de la directiva del General Bueno sobre el buen juicio. Tomó una decisión de mando: retornó su formación temprano a Nellis donde aterrizaron sanos y salvos. Los demás pilotos de la Fuerza Azul que continuaron hacia el área del trabajo fueron obligados a abortar sus misiones minutos después. La decisión de “Zero” de regresar temprano impresionó al Estado Mayor de Red Flag. Consideraban que “Zero” mostró una madurez pocas veces vista entre pilotos participando por primera vez en Red Flag.

El Mayor Hedin “Tornado” Vargas fue seleccionado para liderar a Rocket 41 la próxima tarde. “Tornado”, comandante de uno de los escuadrones de combate del CACOM-1, estuvo en el grupo original de pilotos que se calificó en el nuevo Kfir. Debido a su experiencia en el avión y su conocimiento del inglés, resultó ser fácil seleccionar a “Tornado” para el equipo Red Flag. Fue el primero enviado a DLI para el curso de inglés de aviación. Se graduó con notas altas y al regresar a Palanquero trabajó con sus compañeros para mejorarles el inglés. Había sido seleccionado para el Curso de Comando y Estado Mayor de la FAC en el 2010, curso que duraba un año. El curso es obligatorio para el acenso a Teniente Coronel. A pesar de la posibilidad de perder el

ascenso, "Tornado" rechazó el curso a favor de quedarse en Palanquero entrenándose con sus compañeros del equipo Red Flag. Fue una excelente decisión.

El día antes de la misión "Tornado" dirigió la formación Rocket 41 por el proceso de planeamiento: estudiar fotos del blanco, reunirse con el comandante de la misión y el pre-briefing. El día de la misión el briefing principal empezó tres horas antes del primer despegue. Asistieron más de 300 personas en el famoso auditorio principal de Red Flag. Estuvieron presentes las tripulaciones, controladores, monitores de seguridad, operadores de los sistemas de rastreo y miembros del siempre vigilante Estado Mayor de Red Flag. Las paredes estaban llenas de las placas de cientos de escuadrones de vuelo de los EE.UU. y países aliados participantes de ejercicios de Red Flag anteriores. Durante el briefing principal el Comandante de la Fuerza Azul recalcó el plan táctico. Más de 60 aviones de la Fuerza Azul se desprenderían de sus órbitas en el este, irían a atacar docenas de blancos en el oeste, y luego regresarían a su zona segura en el este. El plan dependía de la sincronización de todos los elementos de la Fuerza Azul: tanqueros, contra-aire, SEAD, escolta, y 'strikers'. Rocket 41 iba lejos, al lado extremo oeste del territorio Rojo. Serían los primeros 'strikers' en salir de la órbita y atacarían tanques enemigos detrás de la línea de batalla, lanzando bombas de 500 libras. Los tanques estaban camuflados para el desierto. No serían fáciles de descubrir. Los integrantes de Rocket 41 salieron del briefing entendiendo el plan y con confianza en su capacidad de ejecutar su parte.

Prendieron motores y carretearon según el plan. "Tornado" prestó atención completa al plan de rodaje para asegurar que colocara a Rocket 41 en la posición correcta. Si una formación carretea fuera de la posición especificada, la consiguiente confusión puede afectar el plan entero. Había que ser preciso en todo. Los diferentes acentos de inglés que tenían los pilotos en la radio le dificultaban el trabajo a "Tornado". Él se esforzó para entender todo y mantener el conocimiento situacional.

Rocket 41 carreteó a tiempo y en el orden correcto. Pasaron por el chequeo final donde se armaron las bombas y recibieron autorización para tomar la pista. Se alinearon en formación escalón en la pista, listos para decolar. Autorizados, los pilotos despegaron individualmente con 30 segundos de separación. Rugieron sus posquemadores mientras los Kfirs, tan pesados con bombas y combustible, saltaron al aire caliente del desierto. "Tornado" dirigió su formación a su punto de órbita, ubicó a sus pilotos en formación, y esperó para el momento de desprenderse.

Una falla súbita de comunicaciones a bordo del AWACS hizo que todos los de la Fuerza Azul operaran en la misma frecuencia de radio. Había tanta bulla en la frecuencia que "Tornado" no podía entender, a pesar de haber dominado la terminología requerida durante sus años de preparación para Red Flag. Se mantuvo tranquilo e hizo salir a Rocket 41 del punto de órbita a tiempo, con rumbo al oeste, cruzando las 100 millas náuticas de desierto, montañas, SAMs, AAA, y Agresores que separaban su formación de su blanco.

A media ruta "Tornado" bloqueó un 'bogey' con su radar: a las doce por 15 millas náuticas, probablemente un Agresor. Sin una identificación positiva "Tornado" resistió la tentación de atacar y no le disparó, recordando la directiva del General Bueno de evitar el fratricidio. Sesenta segundos después, pasó a toda máquina un Agresor bajo la formación y en sentido opuesto. No había tiempo para preocuparse. Estaban aproximándose al blanco.

Después de 15 minutos del ingreso, que parecieron una eternidad, "Tornado" picó su Kfir desde 15.000 pies hacia el blanco. Por cinco segundos largos buscaba la línea de tanques enemigos en el desierto cuyas fotos había escudriñado por más de una hora el día antes. Tan pronto como los pudiera identificar pondría su mira "CCIP death dot" encima del centro del tanque. Lamentablemente, los tanques estaban invisibles, camuflados contra el desierto. Al acabarse los cinco segundos con su Kfir en picada, "Tornado" por fin los detectó. ¡Era demasiado tarde! En vez de arriesgar sobre picar su avión y entrar en una situación peligrosa, pasó en seco. Recuperando su Kfir marcó el blanco por la radio para sus compañeros detrás. Sin pensarlo en el momento, "Tornado" había cumplido la directiva primordial de su jefe, demostrando la madurez de un avia-

dor táctico experimentado. Al pasar en seco evitó una situación peligrosa clásica que ha atrapado muchos pilotos de caza. Pilotos menos experimentados en la misma situación, afanados de lanzar sus bombas, han forzado sus aviones hasta actitudes peligrosas y muchos han pagado con sus vidas.

Saliendo del blanco, de inmediato la formación Rocket 41 encontró un 'furball' a las doce por 10 millas náuticas; una colección de aviones, amigos y enemigos, todos enfrentados en una pelea. Con la radio totalmente saturada, "Tornado" no pudo obtener la identificación necesaria para determinar quién era quién, y aunque fue tentado, no disparó sus misiles, evitando otra vez el posible fratricidio. En vez de detenerse a pelear, "Tornado" dirigió su formación a máxima velocidad para su zona segura, desviando el 'furball'. Un líder menos experimentado, de pronto hubiera atacado, probablemente resultando en la pérdida de uno o más de sus integrantes.

"Tornado" llevó a Rocket 41 de vuelta a Nellis donde los pilotos se dirigieron a la pista y aterrizaron. Después de una misión tan intensiva, en la cual le parecía que se habían esforzado todos los músculos y células cerebrales para mantener su conocimiento situacional con el fin de liderar sus compañeros de ida y vuelta con seguridad, "Tornado" se relajó en la cabina mientras su Kfir rodaba al final de la pista. Sentía una tremenda satisfacción en darse cuenta que había logrado, con éxito y seguridad, lo que anhelaba poder hacer durante dos años y medio en entrenamiento fuerte. ¡Había cumplido todos los procedimientos, entendido las comunicaciones, y evitado el fratricidio! Se le formó una lágrima en sus ojos mientras salía de la pista. ¡Había realizado su sueño!

¿Cómo les fue a los Pilotos del CACOM-1?

Durante los primeros dos días del ejercicio, cuatro pilotos lideraron las misiones: "Yahdai", "Zero", "Tornado", y el Mayor William "Falcón" Bello, otro comandante de escuadrón en Palenquero. Mostraron profesionalismo, buen juicio, y destreza táctica. La pauta que dejaron continuó por el resto de las dos semanas. Como el General Bueno había exigido, no hubo violaciones de las reglas de entrenamiento. Hubo cumplimiento 100% con los procedimientos, tanto en la tierra como en el aire. Tal ejecución es muy rara entre los escuadrones de la USAF con experiencia en Red Flag y es sin precedente entre unidades participando por primera vez, especialmente las fuerzas aéreas aliadas. El profesionalismo y madurez de los pilotos del CACOM-1 impresionaron al Estado Mayor de Red Flag. El Coronel USAF Tod Fingal, Jefe del Estado Mayor de Red Flag expresó lo siguiente:

"La participación de la Fuerza Aérea de Colombia en Red Flag 12-4 fue un enorme éxito. Sus casi tres años de entrenamiento y preparación para este ejercicio seguramente rindió. Los colombianos fácilmente encontraron surta en este entrenamiento de combate para lograr interoperabilidad con más de 1.800 participantes de tres países distintos. Son estimados compañeros y amigos".

Además del profesionalismo, los pilotos y técnicos del CACOM-1 manifestaron destreza y efectividad en las operaciones y la logística. Con el apoyo dedicado de los 70 técnicos, la unidad montó un total de 63 salidas de Kfir con solo tres misiones canceladas, y 15 salidas de tanqueros con solo dos canceladas. "Júpiter" y "Zeus" juntos suplieron un total de 89.000 libras de combustible a los Kfirs, efectuando 180 eventos de reaprovisionamiento en vuelo. De los blancos asignados a Rocket 41 durante el ejercicio, el 80% fue destruido. Los pilotos de Kfir lograron derribar nueve de los Agresores, un logro que nadie hubiera esperado antes del ejercicio. Durante las dos semanas se perdieron nueve Kfirs a los SAM y AAA, mientras cuatro fueron derribados por los Agresores. Todo esto resultó en un inmenso aprendizaje táctico para los pilotos. El Mayor USAF "Crashin" Byrne, quien los acompañó a Red Flag, estuvo tan complacido que exclamó:

“¡Estoy más orgulloso de ustedes que cuando vi a mi propio hijo dar sus primeros pasos!”

Red Flag 12-4 aumentó enormemente la confianza de los pilotos del CACOM-1. Se habían desplegado a Nellis y afrontado el reto de participar en el primordial ejercicio aéreo del mundo. Realizaron otro logro significativo también en el campo de interoperabilidad. El Coronel Paaloro, Jefe de la MUSAF, lo describió a la revista “Dialogo” (27 de julio de 2012).

“Durante su preparación para Red Flag los tripulantes de la FAC aprendieron y adoptaron el estándar internacional de la OTAN para el reabastecimiento aéreo, permitiendo la interoperabilidad en tanqueros con nosotros, una realidad. Adoptaron estándares de la USAF de la línea de vuelo y de reglas de entrenamiento en misiones aire-aire, y verdaderamente han demostrado su capacidad de operar de manera segura y efectiva con nosotros—totalmente integrados—dentro de ejercicios aéreos de empleo de fuerza más difícil del mundo. No podría estar yom más orgulloso de lo que han logrado, y esto representa el comienzo de una nueva fase de nuestras relaciones que ya son fuertes.”

Ahora toca considerar la cuestión de cómo los pilotos del CACOM-1 lograron hacer el ‘salto’ de operaciones de la segunda generación de aviones de combate a la participación en Red Flag al nivel de la cuarta generación. ¿Cómo es posible que pudieran realizar tanto progreso en sus habilidades tácticas en poco más de dos años? Su éxito se atribuye a cinco factores.

1. Los mejores pilotos de la FAC se encuentran en CACOM-1. Antes de ser asignados al CACOM-1 han logrado la excelencia en otros aviones. Lo mismo les aplica a los pilotos de tanqueros; los mejores pilotos de transporte vuelan “Júpiter” y “Zeus”.
2. Experiencia de combate. Como casi todos los pilotos de la FAC, los del CACOM-1 son veteranos de numerosas misiones de combate. Muchos han liderado paquetes de aviones de caza en misiones contra la guerrilla en Colombia. Aunque la guerrilla no representa la misma amenaza simulada en Red Flag, cualquier piloto confirmará que no hay nada como el combate para convertir a un piloto no experimentado en piloto experimentado. El combate obliga al piloto a ejercer buen juicio en el aire. Además, operaciones de combate en Colombia requieren reglas de entrenamiento muy estrictas para evitar los daños colaterales ya que la guerrilla muchas veces se mezcla con la población civil. Esto hizo que no les fuera tan difícil a los pilotos del CACOM-1 cumplir con las reglas de entrenamiento de Red Flag. Además, el General Pinilla especificó cuatro factores relacionados con el combate que ayudaron a preparar a sus pilotos.
 - a. Tecnología. El combate le ha necesitado a la FAC la adquisición y empleo de sistemas de armas cada vez más avanzados tecnológicamente: equipos de visores nocturnos, sistemas de entrega aire-tierra computarizados, y bombas de precisión.
 - b. Entrenamiento. El combate obliga a los pilotos de la FAC tomar muy en serio sus cursos de entrenamiento. Cada piloto sabe que al graduarse lo podrían enviar directamente al combate donde su vida estaría en peligro.
 - c. Fusión de operación es con inteligencia. El combate les ha enseñado a las tripulaciones de la FAC el valor de la inteligencia.
 - d. Trabajo conjunto. El combate les ha verificado a todos los servicios militares de Colombia (Armada, Ejército, Fuerza Aérea, y Policía Nacional) la importancia de operar en manera conjunta, apoyándose el uno al otro.
3. Enfoque al entrenamiento. Los pilotos del CACOM-1 entrenaron intensivamente más de dos años para realizar su sueño de participar en Red Flag. Diseñaron un plan de entrenamiento excelente y se dedicaron a él. Sus líderes, desde los altos niveles hasta el escuadrón, constantemente motivaban a la gente a seguir adelante. Con indisputable persistencia su-

peraron los desafíos del inglés y del entrenamiento operacional. También se le debe reconocer enormemente al personal, pilotos y no pilotos, que no fueron seleccionados a ir a Red Flag. Son los héroes no reconocidos que asumieron cargos adicionales para que sus compatriotas pudieran enfocarse al entrenamiento. Ojalá, que todos ellos tengan la oportunidad de participar en un Red Flag en el futuro.

4. Cooperación con la USAF. El Coronel Palaoro y su gente de la MUSAF, al igual que los oficiales de la 12th AF, aportaron un servicio invaluable. Abogaron para recursos de la USAF y coordinaron despliegues de personal de la USAF a Palanquero. Agradecimiento especial se les debe dar a los tres pilotos instructores de la USAF. Sin la instrucción diaria, tanto en la sala de briefings como en la cabina trasera ocupada por el Tte Cnel "Ichi" Karg, el Tte Cnel "Red" Barron, y el Mayor "Crashin" Byrne, no se habría realizado el sueño.
5. Los técnicos. Se les debe felicitar a los técnicos que preparaban, despachaban, armaban, y mantenían los aviones en vuelo, permitiéndoles a los pilotos emplearlos. La pericia de los técnicos del CACOM-1 en arreglar aviones fue obvio, al igual que su capacidad de operar en condiciones adversas e integrarse con los técnicos de la USAF. La temperatura en la rampa durante la tarde a veces alcanzaba los 50° C. El éxito de los pilotos fue fundado sobre el trabajo duro y sacrificio de los técnicos de mantenimiento y logística. El General Bueno describió su trabajo

"La otra parte bien importantes son los técnicos quienes han trabajado muy duro. Les expliqué lo que estaba pasando y en que consistía el escenario. Les dije que los demás están mirando de qué está hecho un técnico colombiano, y si tiene la capacidad de sacrificio para cambiar un tanque de combustible en un solo de 50 grados. Todo el mundo le metió un corazónazo y no más orgulloso me puedo sentir."

El valor de Red Flag 12-4 – El futuro

Con CACOM-1, la FAC realizó su sueño de participar en Red Flag. Sin embargo, para la FAC y el CACOM-1, Red Flag será más que tan solo un sueño, será transformacional. Resultará en una nueva visión, más amplia para la FAC. El Mayor "Falcón" Bello dio eco a los sentimientos de sus colegas, resumiendo la importancia transformacional del ejercicio para la FAC dijo:

La participación de la FAC en Red Flag 12-4 "...es una forma de transmitir un mensaje... que Colombia tiene una fuerza aérea profesional, una fuerza aérea que se ha venido inicialmente construyendo en su conflicto interno y que gracias a esta interacción con la Fuerza Aérea de los EE.UU. hemos llegado a una madurez para poder integrarnos con una coalición. El aprendizaje de todos los que estamos acá es de transformar nuestra fuerza porque realmente Red Flag es un punto de transformación. Al igual que todos, me siento muy orgulloso y comprometido a que en el futuro cercano no solamente el escuadrón de los Kfirs esté a este nivel, sino que toda la Fuerza Aérea en todas sus misiones de transporte, de combate, de CSAR, esté bajo estos estándares de integración y sincronización."

El General Bueno resumió la esencia de lo que la FAC tomó de Red Flag:

"Red Flag no se trata de un campeonato, no es de ganar o perder, sino de aprender, aprender todo lo más que se pueda, de volar con seguridad, de que nuestros pilotos descubran este inmenso mundo de posibilidades que tienen la aviación de combate que es un arte, una ciencia, que requiere mucha dedicación y que todo lo que nosotros podemos extraer de esa experiencia es poco. Se trata de sobresalir. Sobresalir en la ejecución de normas y procedimientos en los que fuimos seguros, profesionales y respetuosos. Nuestra fuerza aérea con el escuadrón Kfir y el escuadrón de tanqueros buscó estar a la altura de las mejores

fuerzas aéreas del mundo para garantizar en el futuro la interoperabilidad y que esas fuerzas aliadas se sientan orgullosas y confiadas de trabajar con nosotros.”

Refiriéndose a sus pilotos y su futuro rol como líderes de la FAC el General agregó:

“Estos pilotos son los futuros líderes de la FAC. Como resultado de su participación en Red Flag tendrán una visión global, no solamente una visión regional.”

Hablando de visión, el General Pinilla, como COFAC, ofrece una visión para lo que su fuerza aérea puede ser. Sus tres metas:

1. “Ser capaces de ganar nuestra guerra interna.”
2. “Ser una de las fuerza aéreas más operacionales de América Latina.”
3. “Ser interoperables con nuestros amigos.”

El General Pinilla cree que esta primera participación en Red Flag contribuirá significativamente a sus metas. Está justificablemente orgulloso de lo que ha hecho su gente. Enfatiza los logros de su equipo de tanqueros: “Puedo contar que ya hoy la FAC es interoperable en tanqueros. Debido a la preparación para Red Flag ya tenemos certificación en la regla de la OTAN sobre ‘air refueling’ ATP-56, el requerimiento de operar en las grandes ligas de los tanqueros.”

El General Pinilla está seguro que Red Flag 12-4 es meramente el punto de partida para la colaboración continua de la FAC con fuerzas aéreas aliadas de la región. Espera que la FAC participe en otros ejercicios aéreos de empleo de fuerza en la región, como: “Salitre” en Chile, “CruzEx” en Brasil, “Maple Flag” en Canadá, y “Green Flag” en los EE.UU. También, espera que la FAC regrese a Red Flag en un futuro muy cercano.

El 30 de julio de 2012 los primeros Kfirs llegaron de vuelta a Palanquero, gracias a varios abastecimientos aéreos de “Júpiter” y “Zeus”, con el General Bueno dirigiendo la formación. Con todo éxito el General había liderado a CACOM-1 durante el primer despliegue operacional al extranjero de la FAC. Antes de aterrizar, los Kfirs hicieron varias pasadas triunfales sobre la audiencia que los esperaba abajo. En la tierra los pilotos fueron recibidos como héroes por líderes militares y gubernamentales. Tomaron tiempo para gozar de su significativa hazaña con sus familias y amigos. Se dieron cuenta de que por participar en Red Flag 12-4 no solamente realizaron el sueño de todos los pilotos de la FAC, sino que también dieron un paso gigantesco hacia el cumplimiento de la visión del General Pinilla. □



El Coronel Kris Skinner, (USAF-Ret.) se retiró el 1ro de junio del 2012 después de treinta años de servicio activo. Recibió su comisión en la USAF en 1981. Fue piloto de F-16 por más de veinte años. Se graduó del Colegio de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Venezuela (FAV) en 1996 y fue piloto de intercambio en el F-16 con la FAV hasta 1998. Fue comandante del 56th Escuadrón del Apoyo Operacional en la Base Aérea Luke en Arizona de 1998-2000 y comandante del 98th Grupo de Operaciones en la Base Aérea Nellis en Nevada de 2003-2005. El Coronel Skinner fue Jefe de la Misión Aérea de la USAF (MUSAF) en Bogotá, Colombia de 2001-2003 y Director del Elemento de Coordinación del Componente Aéreo de la USAF (ACCE) en Bogotá, Colombia del 2005-2010. En su última asignación se desempeñó como Secretario General del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) desde enero del 2010 hasta abril del 2012.