

## DISCURSO LXXIX ANIVERSARIO DE LA FUERZA AÉREA

### I.- INTRODUCCIÓN Y SALUDOS.-

Doy la más cordial bienvenida a esta Base Aérea de El Tepual, a las autoridades nacionales y regionales, a nuestra Reserva Aérea, a los invitados especiales y amigos de la Fuerza Aérea, que han venido a compartir la celebración de nuestro Septuagésimo Noveno Aniversario.

Al igual que el año pasado, estamos celebrando esta fecha en regiones, para hacer llegar a todos los compatriotas el concepto profundo que encierra nuestro nombre: somos la **Fuerza Aérea de Chile** y, por ende, de todos los chilenos.

Somos una institución que desde su quehacer, colabora activamente a la presencia exterior de nuestro país, estrechando los lazos de amistad y de colaboración con otras fuerzas aéreas de América y del mundo. Doy la más cordial bienvenida a los máximos jefes aéreos de **Alemania, Argentina y Bolivia**, cuya presencia es un testimonio de la confraternidad de los aviadores y el buen entendimiento entre nuestros pueblos.

### II.- EXTENDIENDO LA PATRIA HACIA EL SUR.

Próximos al bicentenario nacional, estos hermosos parajes de Puerto Montt nos recuerdan que una de las tareas más arduas para nuestros gobernantes en el tiempo, ha sido integrar y enlazar a la comunidad nacional, a pesar de nuestra geografía tan extensa y accidentada.

A lo largo de casi 5.000 kilómetros de territorio, se experimentan los más diversos tipos de climas y se alternan desiertos, montañas, ríos, lagos y ventisqueros, muchas veces insalvables para el acceso a localidades apartadas, hasta que la aviación comenzó a tender caminos aéreos, uniendo e integrando a los chilenos.

Uno a uno, los obstáculos fueron vencidos. Abrieron la senda Godoy y Cortínez sobre los Andes, y les siguieron en el tiempo Diego Aracena en su travesía continental, Merino Benítez uniendo los extremos del país, Parodi Alister abriendo los cielos antárticos y Roberto Parragué sobre el Pacífico, guiado por las estrellas hasta Isla de Pascua.

Con ese legendario vuelo del "Manu Tara" en 1951 se cumplió la gran meta de nuestros fundadores: ¡Chile tricontinental estaba unido por vía aérea! Pero no nos detuvimos... hoy vemos con orgullo que los aviones de la Fuerza Aérea de Chile surcan las rutas mundiales, con capacidad para alcanzar cualquier lugar del planeta, donde sea necesario y los intereses nacionales lo demanden.

En esta gesta aeronáutica, Puerto Montt merece un sitio de honor en la aviación chilena. Fue el pivote indispensable para abrir las rutas aéreas hasta Magallanes y en esta gran empresa el Grupo de Aviación N° 5 ha cumplido por décadas una tarea silenciosa, esforzada y muy unida a la comunidad sureña, primero desde la legendaria base de Chamiza y luego, desde esta Base "El Tepual".

Cada una de estas rutas se abrieron con sacrificio y coraje, en una de las zonas más complejas de volar en el planeta. Su geografía, los cambios climáticos, la lluvia, el viento, el hielo, la niebla, siempre han sido un difícil desafío para un piloto. La audacia y el querer llegar hasta donde nuestros compatriotas lo necesitaban, demandó numerosas tripulaciones y muchos aviones quedaron atrapados en los cajones, en las selvas o en las montañas australes.

Ellos abrieron la senda y permitieron que nombres como Futaleufú, Segundo Corral, Llanada Grande, Chaitén, Ancud, Castro, Melinka, Alto Palena y Balmaceda, pasaran a ser la valiosa y siempre difícil escuela, que esta región geográfica es para los pilotos de nuestro Grupo N° 5.

Sin embargo, a pesar de los obstáculos, nunca la Fuerza Aérea dejó de cumplir con sus compatriotas en necesidad; rondas médicas, transporte de escolares, traslado de víveres, rescate de heridos, traslado de enfermos y muchas otras tareas han sido una rutina por años.

Creo que hay pocas cosas más gratas para el ser humano que sentirse útil y salvar una vida. Es allí cuando el estudio, el entrenamiento, la inversión hecha por el Estado, tienen su plena justificación. Eso lo sabemos muy bien los aviadores y es lo que hace a esta profesión tan atrayente y tan llena de satisfacciones.

Esta Base Aérea de El Tepual fue también, la plataforma y cabezal receptor del puente aéreo más grande que se ha dado en la historia de Chile, a raíz de los terremotos de Mayo de 1960. Una sola pista, la que está frente a ustedes, soportó cientos de operaciones al día, durante varios meses, con aviones de todo el mundo, que se amalgamaron en este lugar para solidarizar con nuestros conciudadanos en desgracia.

La eficaz acción del Poder Aéreo alivió, en gran medida, el dolor y la destrucción que sufrió esta zona. Fue una tarea magnífica el planificar, coordinar y ejecutar estas nutridas operaciones aéreas. El profesionalismo de los aviadores de la Fuerza Aérea de aquel entonces fue puesto a prueba y la realización con todo éxito de la tarea encomendada por el Gobierno de la época, así lo demostró.

### III.- CUENTA DE LA FUERZA AÉREA.-

Como ha sido usual en esta fecha, quiero entregar a la comunidad un resumen de lo que nos propusimos y de lo que logramos en el transcurso de este año con los recursos que nos entrega el Estado. Es fundamental para nosotros, que los chilenos tengan la información completa y objetiva de nuestro quehacer y, a través de ello, la confianza de que aquí no hay cabida para quienes intenten romper con nuestros principios básicos de probidad y transparencia.

#### La sana administración de los recursos.

Hay que considerar en primer término, el deber de probidad y el cumplimiento de las normas de administración del Estado en cuanto a la correcta inversión, en la forma y en el fondo, de los recursos. Para ello existen diversos y profusos mecanismos de control, que a veces pese a su cuantía, resultan sin embargo ineficaces. No quisiera ser mal interpretado en mis palabras, como una crítica a la labor de control que se realiza en diversas instancias.

Pienso, por ejemplo, que la Contraloría General de la República, cumple en este aspecto una labor encomiable. No solo verifica, sino que nos ayuda a administrar mejor, estableciendo a través de sus dictámenes e inspecciones,

un cuerpo doctrinario sólido y consecuente, que alumbra y orienta.

Por lo mismo, hace algún tiempo, le dimos la tarea a la Contraloría de la Fuerza Aérea de reproducir a nivel interno las enseñanzas de ese cuerpo doctrinario y, a la vez, establecer una instancia permanente de diálogo con el órgano contralor del estado.

Mi reflexión, en consecuencia, no va hacia lo que hay sino a lo que podríamos ser como comunidad nacional, próximos ya a los doscientos años de vida independiente. No creo en la carga de la raza, ni en pretendidas herencias que condicionen el impulso que entre todos tenemos que darle al país en este siglo XXI. La competencia es dura, hay que enfrentar la globalización con nuevos esquemas y con nuevas actitudes mentales.

¿No será el momento de creer más en el hombre, en los valores básicos de cada persona, de dar un verdadero salto hacia la buena fé?

Me siento muy contento y orgulloso de nuestro país, porque pese a los inconvenientes, a los imprevistos que nos llegan desde el exterior como la actual crisis económica mundial, estamos saliendo adelante, con decisión y constancia. Es en esta perspectiva que planteo este salto hacia la buena fé, presumiendo siempre la corrección en los actos públicos pero acompañando también, esta presunción, con la sanción más drástica a quien traicione esta confianza.

Es, en suma, un tema de fé pública, de confiar en nosotros mismos, de pensar alto y hablar claro, mirándonos a los ojos con la tranquilidad de espíritu que da el actuar correctamente. Así lo hacemos en nuestra institución y sentimos la tranquilidad ética para plantearlo como un desafío para el futuro. La Fuerza Aérea es honorable, bien intencionada y siente que refleja en este aspecto los mejores valores de nuestra nacionalidad.

Existe otra importante razón por la cual estamos obligados a administrar bien los recursos públicos y ella es el uso alternativo que podrían tener.

Cada gobierno busca que los recursos favorezcan equilibradamente ojalá a todos los chilenos, en sus

distintas necesidades, ya sean de salud, educación, vivienda, trabajo, o cultura.

Pero existen otras funciones del Estado, como son las relaciones exteriores o la defensa, que deben guardar un desarrollo proporcional al progreso del país. Estas actividades requieren también financiarse pero, como no tienen un efecto directo en los individuos, las decisiones de inversión en ellas no reciben a veces la misma comprensión y aceptación.

Por esta razón, manifiesto públicamente los agradecimientos de la Fuerza Aérea de Chile a S.E. la Presidenta de la República, a su equipo ministerial y a las autoridades parlamentarias, por las medidas aprobadas recientemente destinadas a compensar el deterioro que habían tenido los ingresos de nuestro personal y a mejorar condiciones específicas en áreas calificadas, de alta demanda en el mercado privado.

No solo nos sentimos agradecidos por este reconocimiento implícito a nuestra labor, sino también muy comprometidos a optimizar nuestra gestión, porque entendemos que frente a las múltiples demandas, hay una comprensión y un apoyo del más alto nivel hacia nuestra profesión.

### **Nuestros logros en el año.-**

Desde la última cuenta que entregamos en Antofagasta el año pasado, tenemos un saldo que estimamos positivo, en términos del rol que se le asigna a la Fuerza Aérea como parte de la Defensa Nacional, cual es, **estar preparada para volar, combatir y ganar**. Esto es lo que ninguna otra institución u organismo del Estado puede hacer.

Este es el fin último que el país y los ciudadanos esperan de ella. Para eso invierten y para eso se sacrifican otras necesidades, para tener la confianza de contar con un instrumento que ojalá nunca tenga que emplearse como tal, pero que por su sola existencia, moderna, preparada y entrenada, sea el más eficaz argumento disuasivo para resguardar la soberanía nacional.

Para el año 2008, en un resumen general, nos planteamos un programa de vuelo que contempló alrededor de 31.000 horas en diferentes materiales. Este programa de vuelo

estuvo orientado por dos grandes líneas de acción.

Una de ellas fue la revisión y actualización de la **planificación operativa**, recogiendo la experiencia que nos va dejando nuestra actividad en el país y en el extranjero. Esta actualización orienta a su vez, el entrenamiento de nuestras tripulaciones, que verificamos posteriormente a través de ejercicios ya sea **conjuntos**, dentro de la defensa nacional, o **combinados**, con otras fuerzas extranjeras.

En esta perspectiva, hicimos propicia la concurrencia de fuerzas aéreas amigas a FIDAE 2008 para realizar dos ejercicios combinados. El primero de ellos fue el "SETH" con la Real Fuerza Aérea Inglesa- R.A.F. El segundo ejercicio fue el "NEWEN" con fuerzas aéreas de la Región.

Recibimos también una vez más la amplia y fraterna acogida de la Fuerza Aérea Brasileña, con motivo del ejercicio "CRUZEX" en Natal- Brasil, en el que nuestros aviones y tripulaciones de los F-5E, el Boeing 707 "Aguila" de reabastecimiento en vuelo y el Hércules C-130 de apoyo logístico, tuvieron un desempeño que mereció numerosos elogios.

Dentro del permanente contacto y colaboración que mantenemos con nuestros colegas del Brasil, deseo destacar que quedó formalizada la adquisición de un escuadrón de 12 aviones "Super Tucano" los que comenzarán a llegar en los próximos meses.

Junto a la actualización y verificación de la planificación operativa, la otra gran línea de acción en el 2008 fue la continuación de nuestra actividad en el país, principalmente en el **apoyo a nivel gobierno y a la comunidad**.

En **apoyo a nivel gobierno**, invertimos más de 2.000 horas de vuelo materializando la presencia de Chile en el exterior, entre otros, nuestra permanencia como fuerza de paz en Haití y la ayuda solidaria a países hermanos de América, azotados por desastres naturales. Quiero destacar que para estos efectos, fue muy importante la incorporación durante el año, del avión de transporte estratégico Boeing 767, cuya versatilidad quedó demostrada en su primer mes de operación al realizar un traslado presidencial al exterior, un relevo de fuerzas chilenas en Haití, y un operativo médico cultural a Isla de

Pascua.

Además de lo anterior, invertimos cerca de 1.500 horas de vuelo en **apoyo a la comunidad**, trasladando estudiantes hacia y desde lugares lejanos como Isla de Pascua, Juan Fernández, norte altiplánico y región patagónica; en evacuaciones aeromédicas, en enlace permanente de localidades aisladas y en apoyo a CONAF. Destaco también los traslados de órganos para trasplantes, cada uno de los cuales representa la posibilidad de salvar una vida y por lo mismo, lo tratamos con mucho compromiso y con la más alta prioridad.

El helicóptero es uno de los medios más versátiles que tenemos para ir en ayuda de la comunidad, en diversas circunstancias. Es por eso que dentro de la renovación de nuestros medios, esperamos con gran expectación la próxima llegada de una partida de helicópteros Bell 412, que serán asignados a nuestras Brigadas para operaciones SAR y apoyo a la ciudadanía.

Otro logro importante de este año, que deseo anunciar con mucha satisfacción, es que estamos completando el ciclo de la **incorporación de la mujer** a las carreras profesionales de la Institución, con el ingreso de personal femenino a la Escuela de Especialidades, por primera vez en la historia de ese plantel.

Días atrás realizamos la investidura de 268 nuevos alumnos, 63 de ellos mujeres. Tuvimos el honor de contar con la presencia de la Sra. Presidenta de la República en dicho acto, que se inscribe dentro de la directriz de la cual fue una gran impulsora cuando fue Ministra de Defensa.

También en el aspecto educacional, tuvimos un importante logro en el 2008, al obtener la **acreditación académica** de nuestra Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado", a través de la cual el Ministerio de Educación reconoce su excelencia académica. A la vez, los cadetes podrán acceder al crédito fiscal, por el hecho de estar en un establecimiento de educación superior debidamente acreditado.

4.- Una especial mención merece la **Dirección General de Aeronáutica Civil**, con la cual la Fuerza Aérea comparte responsabilidades e infraestructura, en un trabajo

integrado de gran eficiencia que le ha valido a Chile el reconocimiento internacional.

Quiero destacar que en Chile la aviación militar comparte con la aviación civil, comercial y deportiva la misma infraestructura y sistemas de apoyo a la aeronavegación. Contamos con cerca de 350 aeropuertos y aeródromos, y cobertura de radar en todo el territorio nacional, apoyada por más de 100 radioayudas, con una red de data digital y 18.000 kilómetros de aerovías desde Arica a la Antártica e Isla de Pascua.

Todo el tráfico aéreo en el país se dirige desde un centro unificado en Santiago, sincronizado con los centros regionales respectivos. Controlamos también el movimiento aéreo oceánico y transpolar en relación a las rutas hacia y desde Nueva Zelandia y Estados Unidos, con sistemas satelitales que incluyen desarrollos propios de profesionales chilenos. Este sistema aeronáutico es económicamente autosuficiente, pues grava su uso sobre quienes lo utilizan y reinvierte esos ingresos en el propio sistema.

En un año operan en Chile más de 1.300 aeronaves nacionales, que junto a las extranjeras, realizan más de medio millón de operaciones, transportándose cerca de diez millones de pasajeros y alrededor de medio millón de toneladas de carga.

Cito estas cifras porque, tal como lo manifesté hace dos años en una fecha como ésta, creo firmemente que **invertir en aviación es invertir en riqueza para el país**. Imaginemos lo que este movimiento aéreo ha significado en retornos por exportaciones, en empleos directos e indirectos, en generación de nuevos negocios, en imagen de país y, lo que no es menor, en el bienestar mismo de las personas por el turismo hacia y desde Chile.

5.- Quiero referirme en términos generales a nuestra **Empresa Nacional de Aeronáutica- ENAER**, en mi calidad de Presidente de su Directorio, para ayudar a nuestros compatriotas a visualizar mejor la realidad que enfrenta esta empresa, que es un patrimonio nacional.

En el mercado aeronáutico mundial existen actualmente realidades comerciales complejas y conocidas, como lo es la baja demanda de piezas, partes y de mantenimiento,

rubros que han sido duramente afectados por la crisis mundial y que repercuten por igual en las empresas que los producen.

ENAER es una de ellas y como no recibe subsidios, será capaz de mantenerse solamente en la medida que pueda vender lo que genera. Ante esta dura realidad, junto con reformas estructurales y administrativas, hemos debido tomar medidas muy ingratas, pero indispensables para mantenerla operando. Esto ha significado la pérdida de personal especialista, que nos ha costado mucho formar y que han trabajado lealmente con la empresa, por lo cual lamentamos sinceramente su desvinculación.

A pesar de las dificultades, seguimos avanzando en las capacidades de mantenimiento militar de ENAER, tanto para el país como para el extranjero. Su calidad técnica y capacidad es central para el mantenimiento de la flota de la Fuerza Aérea y nos interesa mantener esta área y reforzarla.

Pero junto con estas acciones, esta empresa que ha sido orgullo nacional y que goza del reconocimiento internacional, requiere **capitalización**. Ha llegado el momento de **invertir en ENAER** montos significativos, a fin de incorporar las tecnologías que demandan los nuevos ingenios aeronáuticos y fortalecer su competitividad.

Esto no lo puede hacer la Fuerza Aérea y hay que pensar en una mayor participación del Estado o abrir la empresa a capitales privados, nacionales o extranjeros. Su potencial es muy grande pero requiere capital.

6.- Respecto de la **reserva aérea**, que ha sido siempre para nosotros un importante y generoso complemento en nuestra tarea de defender y servir a la patria, Su aporte ha sido notable, particularmente en la zona en donde hoy nos encontramos,

Es por ello que, en la persona de los integrantes de la Reserva Aérea aquí presentes, hago llegar un cordial y agradecido saludo a los reservistas de esta región y de todo el país, a los clubes aéreos, aviadores civiles privados, comerciales y deportivos, y a todos quienes interactúan o siguen conectados de una u otra forma, con nuestro quehacer institucional.

Queremos mantener una Reserva Aérea activa, instruida y entrenada, para reforzar con sus competencias determinados puestos o cargos en caso de emergencia, crisis o conflicto.

#### **IV.- UNA FUERZA AÉREA PARA EL 2030.**

Un aniversario es propicio para reflexionar sobre lo que somos y lo que debemos ser en un futuro determinado, incorporando a este análisis las variables que vamos observando. Esto implica autocrítica sin complacencia, enemiga del espíritu innovador.

En este sentido, la realidad contemporánea avala el afirmar que la Fuerza Aérea es indispensable en el conflicto moderno. Con su precisión contribuye a humanizar la guerra, a disminuir los daños a las personas y a evitar inútiles pérdidas de vidas, actuando con exactitud y a gran velocidad sobre blancos predeterminados y solo sobre ellos, sin afectar sectores aledaños.

Por esta misma importancia, es necesario plantearse entonces preguntas claves, cuyas respuestas ayudarán a proyectarla acertadamente para los próximos decenios: **¿qué es una Fuerza Aérea en el mundo actual? ¿Cuál es su naturaleza? ¿Cómo proyectarla al futuro?**

La velocidad con que evoluciona la aviación ha excedido ampliamente el ritmo del cambio en otras actividades del quehacer humano. En menos de un siglo, la humanidad vio la fantástica transición desde un aeroplano que volaba a 80 km por hora a los actuales, que son capaces de superar 3000 kms.

Más cercanamente, comparemos nuestra Fuerza Aérea de los años 80's con las capacidades actuales. Nuestro material de vuelo más avanzado era el F-5 y el Hawker Hunter, las transmisiones de datos se hacían por telex y las comunicaciones eran vía onda larga, de baja confiabilidad.

No existían las transmisiones de video conferencia, los computadores eran casi inexistentes y la máquina de escribir era la columna vertebral de nuestro sistema administrativo. La totalidad de los aviones eran de aluminio

y el atornillador y los tester eran los instrumentos básicos que nuestros especialistas utilizaban en las líneas de vuelo.

Hoy todos los sistemas de prueba de nuestro material de combate utilizan computadores que rastrean fallas y determinan las medidas correctivas que se deben tomar. La precisión de nuestras armas en esa época era de alrededor de los 25 metros; hoy las armas inteligentes la han reducido a precisiones de uno a tres metros.

En este mismo sentido, operar de noche era una actividad complicada y realizar operaciones con poca luz nos demandaba un gran esfuerzo. La meteorología seguía siendo otro obstáculo importante. A diferencia de ello, actualmente estamos en condiciones de operar las 24 horas del día y en toda condición de tiempo.

El alcance de nuestros aviones era limitado, porque no teníamos capacidad de reabastecimiento en vuelo; los radares eran escasos por lo que mantener tripulaciones en alerta demandaba una gran cantidad de pilotos; la aviación comercial no era numerosa todavía y el espacio aéreo era prácticamente entero para nosotros.

Todo este cambio tiene que ver con los avances que como nación hemos logrado, con el país que tenemos, y donde la Fuerza Aérea simplemente no podía quedarse atrás. Esta es un arma eminentemente tecnológica, donde la victoria depende del conocimiento y de las tecnologías que disponga el piloto o el artillero para cumplir su misión. Un mejor radar permitirá detectar al adversario anticipadamente, un mejor misil asegurará un derribo evitando ser derribado, un mejor avión significa la supervivencia y el cumplimiento de la misión.

En aviación el que va al campo de batalla, muchas veces en la profundidad del territorio enemigo, es el oficial. Solo en su avión, con las más modernas tecnologías disponibles, se enfrenta a otro oficial tan preparado como él. Solo logrará triunfar si durante la paz ha tenido el entrenamiento óptimo para cumplir su tarea.

La Fuerza Aérea completa se dedica a lograr que ese hombre adquiera las habilidades, los conocimientos, el temple y las ayudas para que pueda cumplir eficazmente con su función específica.

¿Qué son unos pocos? ¡Sí! ¿De una calificación muy especial? ¡Sí! ¿Y son muy caros? ¡nuevamente sí!. ¡pero son los hombres que harán la diferencia entre la victoria y la derrota!.

Por ello, quiero destacar que dentro del mejoramiento económico que mencioné anteriormente, las autoridades competentes hayan autorizado que este grupo de profesionales, con un expertise tan relevante, hayan sido beneficiados con un aumento especial de remuneraciones.

Creo firmemente que el tema de las especialidades críticas deberá ser tratado con especial atención en la nueva estructura de la carrera de las FF.AA. que está en estudio, como una manera de cautelar la inversión de los contribuyentes.

Nuestra propuesta de mejoramientos fue apoyada desde todos los sectores y en este aspecto debo agradecer, particularmente, a los medios de comunicación social, por haber puesto en el tapete un problema de seguridad nacional con profundidad y altura de miras.

Pensando ahora en el futuro, ya vimos que en la aviación los cambios desde los 80´s han sido enormes. Esta realidad hace muy difícil anticipar y proyectar nuestra arma para los próximos 20 o 30 años, pero tenemos con el país el compromiso ineludible de hacerlo.

La evolución de las plataformas aéreas y del armamento es uno de los elementos con mayor dinámica. Los vehículos aéreos no tripulados, capaces de mantenerse 48 horas en el aire cumpliendo una misión efectiva; o las armas inteligentes, que permiten una precisión prácticamente quirúrgica, demandan una electrónica más rápida y certera que el cerebro humano y nos traen interrogantes impensadas años atrás.

¿Cómo seguir el ritmo del cambio y del progreso, de manera que la Fuerza Aérea se mantenga vigente y efectiva como arma?

Pienso que lo central es hacer a nuestra gente mejor y más capaz, en todo lo que podamos hacerlo. Necesitamos que tengan una gran libertad de pensamiento y una cosmovisión que entienda al mundo y, especialmente, la forma cómo se adaptan otras fuerzas aéreas a los cambios. Esta mayor amplitud mental no debe afectar, sin embargo, su identidad como profesional aviador militar, especialmente en las generaciones más jóvenes.

Asumir esta realidad demanda plantear nuevos métodos y técnicas de liderazgo, formar oficiales y suboficiales capaces de ir más allá de lo acostumbrado, para avanzar hacia un clima laboral y de bienestar que permita a sus subordinados realizarse como personas, como militares y como profesionales.

Un fenómeno que no podemos dejar de considerar es la **globalización**. En lo técnico, no es un fenómeno nuevo para los aviadores porque desde el inicio de la aeronáutica, siempre fuimos globalizados. Lo moderno, lo novedoso estaba afuera, en las grandes potencias, los manuales, las ordenes técnicas siempre vinieron desde el extranjero, los cursos se hacían afuera. Entre los aviadores, siempre ha sido una preocupación cotidiana hablar en un mismo idioma, usar planificación y formatos similares o compartir técnicas y tácticas. Los contactos de la Fuerza Aérea con el mundo aeronáutico, han sido desde tiempos pretéritos una cosa habitual.

Lo que sí ha cambiado con la globalización es la sociedad chilena, y esa es una realidad que debemos enfrentar. Reclutamos nuestra dotación en una sociedad que hoy tiene muchísimas más alternativas que en los ochenta, en la cual el inmediatismo y el logro de la recompensa tiene un ritmo distinto.

Hoy, el joven que ingresa quiere saber ¿cuánto va a ganar?, ¿cuales son sus perspectivas a futuro?, ¿qué bienestar se le va a dar a su familia?, ¿qué condiciones de vida va a tener?.

Son preguntas legítimas, que antes no se hacían y los que mandamos la Institución hemos debido adaptarnos a este tipo de inquietudes, que otrora quedaban subordinadas a conceptos tales como vocación por el servicio o el deber militar.

No podemos abstraernos de este nuevo modelo de sociedad, distinta a la de los años ochenta, cuando los hijos fuera del matrimonio eran una cosa poco habitual, donde no existía el divorcio, en que el tema de las minorías era desconocido o ignorado, y la mujer no tenía el estatus igualitario que tiene en la sociedad actual.

¿Cómo enfrentamos esto? Ajustando el correcto balance entre la tradición, el establecimiento de límites, y los valores que profesamos, pensando en que somos nosotros los que debemos adaptarnos a los nuevos tiempos y a la realidad, y no la sociedad a nosotros. No hay verdades reveladas y tenemos que hacerlo dentro de lo que espera la sociedad chilena de sus uniformados.

Junto con ello, es clave profundizar en la **profesionalización** de nuestro personal. Esta capacitación en las distintas áreas que requiere la Fuerza Aérea demanda la activa participación de las universidades, centros especializados nacionales y extranjeros que nos ayuden a enfrentar los desafíos del siglo XXI.

Para el perfeccionamiento de nuestro personal estamos empleando diversas alternativas, tales como aumentar los años de escuela, e iniciar a la vez un curso especial de profesionales civiles para formarlos como pilotos, sin perjuicio de perseverar en la educación continua a lo largo de la carrera, tema que ya he tratado anteriormente.

Ahora bien, la mayor capacitación de nuestra gente les otorga un mayor valor agregado y los hace más apetecibles para la actividad privada, pero no tenemos alternativa: nos renovamos o nos rezagamos. Esa es una realidad que enfrentaremos mientras en el país no se formen técnicos con capacidades similares a las que nosotros entregamos.

Debemos aceptar que el mercado, principalmente la industria, se lleve a una parte de nuestros especialistas por el incentivo de mejores remuneraciones y otras condiciones de vida. Es cierto que perdemos gente valiosa para nosotros, pero en una perspectiva global, debemos entenderlo en último término, como un aporte de la Fuerza Aérea al progreso del país.

Frente a esta realidad hemos aumentado los ingresos a las escuelas matrices y hemos buscado desarrollar políticas de retención que mejoren la calidad de vida del personal y su familia y lo seguiremos haciendo. Sabemos que es probable que todavía algunos dejen nuestras filas, en una opción legítima y personal, y por ello este momento es sumamente apropiado para agradecer y reconocer la fidelidad y el compromiso de quienes permanecen en la institución.

#### IV.- CONCLUSIÓN.-

Distinguidas autoridades, señoras y señores:

Por siglos, el Hombre envidió el vuelo de las aves y contempló con reverencia los enigmas del espacio estelar. En el siglo pasado hizo realidad por fin el sueño de volar y se proyectó además, fuera de su planeta. Para lograr esto, tuvo que desarrollarse un cúmulo de conocimientos nuevos, de explorar caminos nunca recorridos, de generar ciencias hasta allí no conocidas; todo eso en menos de cien años.

Por eso las profesiones ligadas a la aviación y el espacio son el símbolo de la modernidad y fundamentalmente del futuro, por su novedad, por su dinámica y por la apertura mental que han requerido para enfrentarse a lo desconocido.

Esas mismas cualidades las aplicamos los aviadores en la vida diaria para visualizar formas de servir más y mejor a nuestra Patria y a todos los chilenos.

Vamos más allá de las habilidades y de la pericia que nos exige nuestra profesión; nos mueve el hecho de compartir con nuestros compatriotas en todo el territorio, de llegar a zonas aisladas con un mensaje de chilenidad en nuestras alas, de representar para la juventud chilena un camino de desarrollo personal, de llevar una esperanza de vida a quien espera por ella, de representar con honor y gallardía al país en el extranjero, de ser en suma, una Fuerza Aérea que resuma en su esencia y refleje siempre en su accionar, los mejores valores de nuestra nacionalidad.

Para ello es fundamental el apoyo que recibimos de las máximas autoridades del país, por lo que me hago un deber en agradecer muy sinceramente la concurrencia del Sr. Vicepresidente de la República y de los representantes de los Poderes del Estado, que nos estimula verdaderamente. Agradezco también la presencia de nuestros apreciados invitados y de nuestros camaradas de las Instituciones hermanas, que han venido a compartir esta celebración con sus amigos aviadores.

Este solemne marco, es propicio para renovar ante ustedes y ante toda la comunidad nacional, el férreo compromiso que tenemos los hombres y mujeres de la Institución que tengo el privilegio de comandar, con nuestro deber hacia el país y entregarnos con la más completa dedicación a cumplir nuestra misión, para contribuir así eficientemente a la seguridad, a la estabilidad y al progreso de todos los chilenos.

Muchas gracias.