



SALITRE 2022

RASGANDO OS CÉUS DO PACÍFICO!

Texto e fotos: Cees-Jan van der Ende e René van Woezik

Fuerza Aérea

Um F-16C Block 50 do Grupo 3 da FACH deita a asa esquerda sobre o deserto do Atacama. A Fuerza Aérea de Chile realizou a 4ª edição de seu já tradicional Exercício SALITRE, em outubro deste ano. As edições anteriores ocorreram em 2004, 2009 e 2014.

Os céus desolados sobre o deserto de Atacama, na região do Norte do Chile, entre Iquique e Antofagasta, tornaram-se o cenário ideal para o exercício multinacional SALITRE IV, realizado entre 10 e 21 de outubro. A Fuerza Aérea de Chile (FACH) assumiu a tarefa de organizar a quarta edição do Exercício SALITRE, sob o comando do General de Aviación Leonardo Romanini Gutierrez “Romano”. Junto com o tradicional exercício “CRUZEX” promovido pelo Brasil, o SALITRE é um dos mais importantes encontros de interoperabilidade entre as Forças Aéreas da América Latina, que simula as ações de uma possível crise de fronteira, empregando diretrizes da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

Em 2004, a Força Aérea do Chile (FACH) organizou, no Norte do país, a primeira edição do exercício multinacional de paz SALITRE. Desde então, as forças azuis/amarelas operam sempre na Base Aérea da FACH de Cerro Moreno, situada ao Norte de Antofagasta, e as forças opostas – “vermelhas” – operam na Base Aérea da FACH de Los Córdobres, localizada ao Sul de Iquique.

As diretrizes do Exercício SALITRE foram estabelecidas em 2002, no Instituto de Política de Defesa do governo chileno. Lendas da aviação militar sul-americanas, tais como os IAI Finger da Fuerza Aérea Argentina e um Fokker F-27 Friendship da Força Aérea Argentina (FAA); Mirage 5 Elkans, Mirage 50 Panteras e a icônica plataforma Boeing/IAI EB-707 Córdor AWACS da FACH, além dos F-5E e um KC-137 da FAB, foram alguns dos participantes em 2004. As outras duas edições do SALITRE foram realizadas em 2009 e 2014, sempre utilizando as mesmas regiões desérticas do Norte do Chile, que

proporcionam um local ideal para treinamento, pois, além da meteorologia sempre favorável, a área de treinamento oferece pouco tráfego comercial. Em 2004, o Brasil enviou aeronaves F-5E do 1º GAVCA; em 2009, os A-1 de Santa Maria (1º e 3º/10º GAV) e, em 2014, os F-5EM do 1º GAVCA.

O nome SALITRE ou “Saltpetre” é uma mercadoria encontrada nos desertos do Peru e do Chile. É uma forma de nitrato de potássio (KNO₃) com diversas aplicações em fertilizantes, propulsores de foguetes, pólvora, entre outros.

O SALITRE IV foi prejudicado pela pandemia global da Covid-19. O vice-diretor do exercício, General de Brigada Aérea Maximo Venegas Raggio “Vudu”, e Diretor de Operações da FACH, observou que o planejamento para a quarta edição do encontro multinacional de forças aéreas havia começado em 2019 e, conseqüentemente, interrompido. A equipe do “Vudu”, chefiada pelo Coronel Alejandro Arevalo Alegría “Asterix” – um ex-piloto de F-16C/D

Block-50 –, pegou os planos para a IV edição e uma xícara de café, por volta do segundo trimestre de 2021. O estudo dos planos debruçado sobre o “café” evoluiu e foi adiante. Isso levou à conferência de planejamento inicial em novembro de 2021 com as Forças Aéreas da Argentina, Brasil, Estados Unidos e Uruguai listadas como participantes “LIVEX” (Live Exercise). A Força Aérea da Colômbia (FAC) acabou recusando o convite da FACH, devido a restrições orçamentárias, segundo informou o Comandante de Operações da FAC.

A conferência de planejamento final de SALITRE foi concluída em 10 de julho de 2022, com a Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) ainda como participante “LIVEX” com seus Cessna A-37B Dragonflies e um Lockheed Martin KC-130H Hercules, que recentemente havia sido adquirido do Ejército del Aire (Força Aérea Espanhola). Infelizmente, a FAU desistiu logo após um de seus KC-130H ter sido danificado após sair da pista em 7 de julho em Artigas - Uruguai. Os uruguaios

informaram à FACH que encontraram problemas com peças de reposição de seus A-37B. Canadá, México, Peru e, finalmente, Uruguai optaram por participar apenas como observadores.

Execução

Cerca de 3 semanas antes do início do SALITRE IV - em 10 de outubro, o pessoal da FACH começou a transformar a Base Aérea de Cerro Moreno, onde está sediada a V Brigada Aérea comandada pelo General de Brigada Aérea Pedro Nadeau Pavez. O general comanda e controla uma grande parte do espaço aéreo do Norte do Chile, o que inclui as unidades de General Dynamics/Fokker F-16AM/AM M4 Fighting Falcons do Grupo 7 e Grupo 8, que foram entregues à FACH sob dois contatos “Peace Amstel” com o Ministério Holandês de Defesa. O Grupo 8 também opera vários Bell 412EP na função de Busca e Resgate (SAR) e Operações Especiais. O bimotor *Enhanced*



Dois Northrop F-5EM do 1º/14º GAV taxiam na Base Aérea Cerro Moreno em Antofagasta, após uma missão da SALITRE IV. A FAB empregou seis F-5EM, sendo três do 1º GAVCA e três do 1º/14º GAV que decolaram de Canoas, direto para Antofagasta dia 8 de outubro, com apoio do “Barão 57”, um KC-390 do 1º GT, que cumpriu sua primeira missão operacional internacional de REVO.



O único KC-130R da FACH disponível para REVO atualmente. O FACH 992 foi o primeiro a ter as hélices originais substituídas pelas Collins NP-2000, de oito pás, similar a dos C-130J, após uma revisão geral. Ele é o primeiro C-130 a passar por esta conversão na América Latina.

Performance da Bell chegou ao Chile em 2009. O FACH opera 12 Bell 412EP e quatro variantes básicas Bell 412. Esses helicópteros são baseados no Norte do Chile, e operaram até a Antártida. Ao lado dos Bell 412EP, uma versão polonesa do Sikorsky MH-60M Blackhawk, fabricada pela PZL, – o S-70I H-08, forneceu capacidade SAR e CSAR para as operações de combate.

Os primeiros participantes do Brasil desembarcaram em Cerro Moreno AB no sábado, 8 de outubro. Os seis Northrop F-5EM Tiger II foram acompanhados pelos mais novos ativos da Força Aérea Brasileira (FAB); o Airbus C-30 (A330-243 FAB 2901) do 2º/2º GT – “*Esquadrão Corsário*” – e um Embraer KC-390 Millennium (FAB 2857) do 1º/1º GT – “*Gordo*” –, que, em missão de reabastecimento, usou o código-rádio “*Barão*”. Este último forneceu combustível aos F-5EM desde a Base Aérea de Canoas, no Sul do Brasil, até Antofagasta, no Chile, em sua primeira missão operacional internacional. Os Tigres do Brasil foram divididos igualmente entre o 2º/1º CAVCA

– “*Esquadrão Pif-Paf*” da Base Aérea de Santa Cruz - Rio de Janeiro e o 1º/14º GAV – “*Esquadrão Pampa*” da Base Aérea Canoas/RS.

O segundo participante com seus meios de combate e transportes chegou domingo, dia 9 de outubro, a Antofagasta. A Fuerza Aérea Argentina (FAA) veio ao Chile com três McDonnell Douglas A-4AR Fightinghawks do Grupo Aéreo 5 de Caza (G5C) da V Brigada Aérea baseado na Base Aérea Villa Reynolds, província de San Luis, e três IA-63 Pampa III do Grupo Aéreo 6 de Caza (G6C) de VI Brigada Aérea, que opera a partir da Base Aérea de Tandil, na província de Buenos Aires. Os jatos argentinos foram acompanhados por um Lockheed C-130H+ Hercules (TC-61) e um Boeing 737-76N (T-99). As delegações argentina e brasileira passaram pelos procedimentos aduaneiros e pelos protocolos locais de Covid-19, após sua chegada.

Na segunda-feira, dia 10, foi realizada uma instrução geral, e deu-se início da FAMon (Fase de Mobilização) SALITRE IV, que contou com a presença do Comandante de Combate da FACH,



Um A-29B do Grupo 1 da FACH, com a pintura cinza claro do último lote de Super Tucanos recebidos pelos chilenos em 2021.



Um dos três IA-63 Pampa II da FAA do Grupo Aéreo 6 de Caza enviados a SALITRE voa sobre o Atacama ao lado de um F-16AM MLU do Grupo 7 da FACH.

General Leonardo Romanini Gutierrez, e do General Pedro Nadeau Pavez, da V Brigada Aérea.

As forças multinacionais subiram aos céus do Atacama para o período de 3 dias FAM-FIT (*Familiarisation-Flight Instruction Training*) a partir do dia 11, durante o qual tarefas de Identificação de Ameaças (TI – *Threat Identification*) e tarefas de Ataque de Superfície (SAT – *Surface Attack*) foram realizadas em conjunto com os Vipers dos Grupos 7 e 8, bem como três CASA/ENAER A-36 Toqui pertencente ao Grupo 1, que normalmente opera a partir da Base Aérea de Los Cóncores. Infelizmente, para essas aeronaves, o SALITRE IV marcou seu último ato operacional, visto que o treinador desenvolvido na Espanha deve se aposentar em 19 de dezembro, após 40 anos de serviço.

O novíssimo KC-390 Millennium do 1º/1º GT – “*Esquadrão Gordo*” – do Brasil operou a partir de Cerro Moreno para a fase FAM-FIT e LIVEX do Exercício SALITRE, fornecendo exclusivamente REVO aos Tigres da FAB em céus chilenos.

O Comandante do “*Barão 57*”, Major Flávio Diniz Pereira, disse que “*cada COMAO (Combined Air Operations) tem cronogramas e táticas bem-definidos para sua realização. Nesse contexto, o reabastecimento em voo garante maior flexibilidade no planejamento de combate para nossos F-5M. Posso dizer que o KC-390 se comportou excepcionalmente nesse ambiente, e seus sistemas se mostraram extremamente confiáveis durante todo o exercício*”.

“*A Força Aérea Brasileira encerrou sua participação no SALITRE IV com a satisfação de um dever cumprido; com mais de 50 missões de combate realizadas, seguindo todos os protocolos de segurança estabelecidos*”, concluiu o Comandante do Destacamento e do 1º/14º GAV, Tenente Coronel Davi de Abreu.

Para a Força Aérea Argentina, o SALITRE IV foi um exercício importante, pois sua última operação multinacional internacional foi a SALITRE III, em 2014. “*Desde então, muita coisa mudou e também*



O F-5EM FAB 4869 do Pampa sobre o Atacama. Os F-5EM que estiveram no deserto chileno foram os FAB 4820, 4839, 4852 do 1º GAVCA e os FAB 4844, 4860 e 4969 do 1º/14º GAV. Não é a primeira vez dos "Mikes" na SALITRE. Em 2014 os F-5EM do 1º GAVCA participaram também da operação.

“muitas coisas foram feitas para elevar o nível de nossos pilotos. Foi uma boa chance de ver se as tripulações do Pampa III e do Flighthawk estavam à altura da tarefa e se estavam falando a mesma língua das outras forças aéreas”, observou um oficial da FAA. O oficial continuou: “o mais importante – para os pilotos mais jovens – foi sua primeira experiência em um ambiente internacional com outros ativos. Para eles, eu acho, foi o maior lucro. Voar junto com outras aeronaves, voar em outros cenários e voar com outros controladores de combate é um ponto importante. Temos muitas trocas com outras forças aéreas, mas é diferente quando você tem que atuar como um esquadrão”.

OPFOR

No primeiro dia de FAM-FIT do exercício SALITRE IV, as Forças Azuis começaram imediatamente a encontrar os primeiros meios da OPFOR (*Opposing Forces* ou *Red Forces/Forças Vermelhas*). O líder da OPFOR – Tenente Coronel e Comandante do Grupo 3 Dabor Arbunic “Arsenal” – observou que havia 12 aviões de combate à sua disposição: 4 Embraer A-29B Super Tucanos do Grupo 1; 4 Lockheed-Martin F-16C/D Viper (Block 50) do Grupo 3; e 4 Northrop F-5E/F Tigre III pertencentes ao Grupo 12, ou “Tigre Australes”, em alusão a sua casa, a Base Aérea de Punta Arenas, no extremo Sul do Chile. Durante os dias iniciais do exercício, os pilotos usaram dois F-5F Tiger III, aproveitando a oportunidade para se familiarizar com o reabastecimento em voo com o recém-atualizado Lockheed KC-130R Hercules (FACH 992) do Grupo 10. Três F-5E Tiger III chegaram no final da tarde, do dia 11, a Los Córdobres.

O Grupo de Aviação 10, com sede em Santiago do Chile, na Base Aérea de Pudahuel, situada junto ao Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, também apoiou as forças “Azul” e “Vermelha” na SALITRE, com um Boeing E-3D Sentry recentemente entregue, bem como um dos seus Boeing KC-135E Stratotanker (FACH 982). O Stratotanker operou a partir de Los Córdobres e alimentava os F-16 Vipers pertencentes ao Grupo 3, 7 e 8, visando permitir suas duas missões diárias. Foi criada uma área de REVO (“pista de tanque”) sobre o deserto. A equipe técnica trabalhou duro entre as missões para colocar o pássaro

com seus quatro turbofans TF33-PW102 envelhecidos novamente no ar.

A fase “LIVEX”, que começou na sexta-feira, 14 de outubro, traria algum alívio, pois as missões seriam realizadas em um único COMAO. Vindo dos céus sobre o Atacama, o “Sentry 906” da FACH fez dois toques e arremetidas (TGL) em Cerro Moreno. Supervisionando a emoção do lado chileno naquele dia, a FACH parecia ansiosa para mostrar aos países participantes seus novos olhos no céu, ou seja, suas novas aeronaves AWACS (*Airborne Warning and Control System*), que foram adquiridas no início do ano da Royal Air Force (RAF).

Chile

A aposentadoria programada do A-36 Toqui deixará a FACH sem um treinador a jato já a partir de 2023. De 2008 a 2018, a Força Aérea chilena recebeu 18 EMB-314/A-29B Super Tucanos fruto de dois pedidos distintos à fabricante brasileira de aeronaves. A última encomenda de seis A-29B data de 2017, com os “Super-Ts” com motor PT-6 chegando em um novo esquema de cores (cinza em vez de camuflados) ao Grupo 1, em 2018. A FACH opera o turbo hélice brasileiro para treinamento tático e avançado, bem como ataque leve e missões de inteligência, vigilância e reconhecimento (ISR). Recentemente, os novos pilotos de combate dos F-5E/F Tigre III, F-16AM/BM MLU e dos F-16C/D Block 50 foram transferidos diretamente do Super Tucano, isto é, não passaram pelo clássico A-36A Toqui.

A força de Stratotanker chilena era composta por três aeronaves (FACH 981 a FACH 983) – das quais, a primeira chegou ao país sul-americano em fevereiro de 2010. O 982 – antigo USAF 57-2594 – é, atualmente, o mais antigo equipamento operacional da FACH. Ele retornou recentemente de uma manutenção no Estados Unidos, que durou quase um ano inteiro. Alegadamente, o FACH 982 voou direto de seu voo de entrega nos EUA para um treinamento para a “Parada Militar da Independência”, escoltado por dois F-16 em setembro passado. Ele é o único KC-135 em serviço no Chile.

Atualmente, não se sabe quais são os planos da FACH com os outros dois Stratotankers, que estão estacionados há vários anos em Pudahuel/Santiago. Atualmente, há rumores nas fontes da FACH de que a Força Aérea dos Estados Unidos está disposta a



Talvez, ao lado do Sentry da FACH, a maior estrela da SALITRE IV tenha sido o KC-390 FAB 2857, que foi configurado para missões de REVO. Ele reabasteceu diariamente os F-5M de Canoas e Santa Cruz durante as missões de combate WVR E BVR contra os adversários “Vermelhos” que decolavam de Iquique. Também fez o traslado direto dos F-5 na rota Canoas – Antofagasta – Canoas, com REVO.



Um Pif-Paf decola para mais uma missão, sob o calor do deserto do norte chileno. Eles foram responsáveis pela defesa aérea do país azul/amarelo e por coibir as ações das caças da FACH que faziam o papel de agressores – país vermelho.

vender ao Chile algumas das variantes da versão “R” do KC-135, que estão sendo deixados de lado, com a chegada de seu sucessor - o Boeing KC-46A Pegasus.

A recém-instalada hélice Collins NP-2000 no Lockheed Martin KC-130R Hercules (FACH 992) faz dele atualmente a única aeronave militar operando nesta configuração na América Latina. A hélice de oito pás reduz o custo de manutenção e do consumo de combustível, além de aumentar a confiabilidade e melhorar o desempenho do Hercules. A tripulação, no entanto, observou que a aeronave é mais lenta durante o voo de cruzeiro. Toda a frota KC-130R e C-130, receberão as NP-2000, confirmou o Comandado Logístico.

O maior negócio da FACH em anos começou em meados de janeiro deste ano. A Royal Air Force confirmou que a nação sul-americana comprou três aeronaves Boeing E-3D Sentry de alerta antecipado aéreo designados na RAF E-3 Mk1 (AEW1). Dois dos “Sentry’s” matriculados FACH 905 (ex-RAF

ZH-103) e FACH 906 (ex-RAF ZH-106) estão destinados a patrulhar a Nação do Andes de mais de 4.200 km. Uma fuselagem servirá como fonte logística, fornecendo peças de reposição. A primeira aparição pública do FACH 905 foi em setembro passado, durante sua Parada Militar anual em comemoração à independência do Chile. Ambos os Boeing E-3D substituíram o único Boeing/IAI EB-707 Cóndor (FACH 904). Construído em 1965, ele serviu como demonstrador da Boeing, antes de ser vendido em 1969 para a companhia aérea LAN Chile e depois para a FACH, em 1990.

Em julho de 2020, a Agência de Cooperação em Segurança de Defesa dos EUA notificou o Congresso de uma possível venda ao Governo do Chile de “equipamentos e serviços relacionados à modernização do F-16 por um custo estimado de mais de US\$ 600 milhões”. No entanto, logo após ser aprovada pelo Departamento de Estado dos Estados Unidos, o governo chileno revelou que o projeto havia sido

adiado devido às prioridades da Covid-19. Atualmente, não são conhecidos detalhes do *status* do projeto.

Argentina

O vizinho do Chile a oeste está sob uma inflação profunda que remonta a 2001, que, posteriormente, resultou no declínio ano a ano do seu orçamento de defesa. O fim da capacidade financeira da Argentina marcou uma onda de aposentadoria de aeronaves e perda da capacidade necessária para patrulhar o segundo maior país da América Latina. Reportagens recentes em um dos maiores jornais locais – o “Clarín” – causaram um grande alvoroço em sua política. Os funcionários da FAA que trabalhavam na preparação para a ida ao SALITRE estavam com medo de perder o exercício deste ano devido a problemas orçamentários contínuos, como aconteceu durante a CRUZEX 2008. Na época, o Senado argentino votou pela não assinatura de uma lei para os aviões de combate da FAA deixarem o país. O alvoroço político deste ano ficou por conta do Ministro da Defesa, Jorge Taiana, que, na última

hora, determinou que a Argentina iria realizar todos os exercícios de seus respectivos ramos militares, o que finalmente abriu caminho para a participação do SALITRE IV.

Ao lado dos três lendários McDonnell Douglas A-4AR Fightinghawk da G5C, a FAA trouxe três FAdA IA-63 Pampa III do G6C ao SALITRE IV. O novo e pequeno jato de combate da FAA foi recentemente integrado ao G6C, baseado em Tandil. A variante atual – diretamente derivada do IA-63 básico que voou pela primeira vez em outubro de 1984 – está na configuração do Bloco II que apresenta uma atualização tecnológica de última geração, que melhora significativamente as capacidades de análise de voo, através da incorporação de *softwares* de treinamento e um sistema de comunicação entre aeronaves. A aeronave IA-63 Pampa III Block II possui um *cockpit* digital e *links* de dados com aviônicos virtuais (EVA – *Embedded Virtual Avionics*) incorporados, os quais permitem a simulação de vários cenários de voo, incluindo aeronaves de quarta e quinta geração.



Recém adquiridos pela FACH, vemos um dos dois E-3D operacionais do Grupo 10 – o FACH 905 (ex-RAF ZH103), pousando em Antofagasta durante a SALITRE IV.

A Fuerza Aérea Argentina, há muito, está à procura de um substituto para a perda de suas capacidades de combate com aeronaves supersônica. Muitos candidatos como IAI Kfir usados de Israel e Mirage F-1M ex-Força Aérea Espanhola, entre outros, foram oferecidos, estudados e descartados. Atualmente, a expectativa para a compra de novo caça supersônico pode estar surgindo no horizonte, com a decisão podendo ser tomada em dezembro ou janeiro. Os três candidatos são: o ex-General Dynamics F-16AM/BM ex-Real Força Aérea Dinamarquesa; o indiano HAL Tejas Mk1A; e o sino-paquistanês Chengdu JF-17 Block III. Em um país como a Argentina, que ainda sofre com embargos e bloqueios que remontam à Guerra das Malvinas de 1982, as opções são poucas.

Brasil

A Força Aérea da maior nação da América Latina entrou em uma verdadeira fase de transição. Recebeu as primeiras entregas de fábrica dos novos Saab F-39E/F Gripen e Embraer KC-390 Millennium. Dois destes últimos foram entregues no principal centro logístico da FAB no Rio de Janeiro, a Base Aérea do Galeão, em março passado. O novo orgulho da indústria brasileira voou, pela primeira vez, em fevereiro de 2015, com apoio de diversos países participando do projeto. Originalmente, o Brasil encomendou, inicialmente, 28 das novas aeronaves de transporte de médio alcance, que depois foram reduzidas para 22 e, mais recentemente, em outubro de 2022, houve uma nova redução para 19.

A comercialização da Embraer para o novo e não comprovado KC-390 ganhou espaço pela primeira vez na Europa com a Força Aérea Portuguesa (FAP). O contato final foi assinado em 2019 por cinco Millennium, que vão substituir seus cinco antigos C-130. No dia 16 de outubro, a FAP recebeu o PT-ZDK (FAP 26901), sendo este o primeiro KC-390 entregue fora do Brasil. Hungria com dois e a Holanda com cinco também se juntaram à FAP. O KC-390 é totalmente *fly-by-wire* e controlado por *joystick* lateral. SALITRE IV foi a primeira operação internacional militar do Millennium. Os KC-390 portugueses ficarão baseados na Base Aérea 11 (BA11) em Beja, em uma

nova unidade – Esquadra 506, onde atualmente estão sendo construídas novas infraestruturas.

O outro novo ativo do Brasil na SALITRE foi o Airbus C-30 FAB-2901 do 2º/2º GT sediado no Galeão. O FAB 2901 e o FAB 2902 são as maiores aeronaves no inventário da FAB, tendo sido recentemente adquiridas da empresa brasileira Azul Linhas Aéreas. O acordo inicial de aproximadamente US\$ 80 milhões com a Azul é apenas o início do programa de atualização da aeronave para o padrão A330 MRTT (*Multi-Role Tanker Transport*).

Os detalhes exatos da conversão do Airbus 330 ainda **são desconhecidos, exceto que o primeiro KC-30** – designação que será aplicada à versão de REVO da FAB – deve ser entregue a partir de 2024, após a conversão em Getafe – Espanha. O segundo C-30, FAB 2902 chegou a BAGL no dia 3 de novembro. O C-30 devolveu a capacidade de transporte estratégico de longo alcance à Força Aérea. Capacidade esta que foi perdida em 2013, quando da aposentadoria dos Boeing KC-137 e, novamente em 2019, após o único Boeing C-767 (FAB 2900) da FAB ter sido devolvido ao arrendatário, após 3 anos de *leasing*. A chegada do C-30 junto com os KC-390 **já resultou** em um aumento significativo da operabilidade, que crescerá ainda mais quando ele for convertido para a versão KC-30 e houver o aumento da frota de KC-390. Durante o SALITRE IV, o C-30 trouxe 59 militares para Cerro Moreno, juntamente com cerca de 18 toneladas de carga.

Conclusão

O Exercício operacional SALITRE IV foi concluído no dia 21 de outubro com um dia VIP com dignitários vindos de todas as nações participantes. A jornada foi presidida pela Ministra da Defesa Nacional do Chile, Maya Fernández Allende, neta do presidente deposto, Salvador Allende Gossens, no início dos anos 1970. No geral, cerca de 300 voos foram realizados com uma taxa de execução das missões de 90%. A Fuerza Aérea de Chile e todos os 841 funcionários nacionais e internacionais podem olhar com grande satisfação para um exercício bem executado. O próximo exercício multinacional da América Latina é a CRUZEX e está programado para ocorrer em setembro ou outubro de 2024 na Base Aérea de Natal, na região Nordeste do Brasil.



Um dos três IA-63 Pampa II da FAA acionado para uma missão. Pela primeira vez esta versão modernizada do Pampa participou de um exercício internacional.

Cees-Jan van der Entde e René van Woezik

Mecânicos armam um F-5E Tiger III do Grupo 12 com sede em Punta Arenas, com um AIM-9 de exercício, durante a SALITE IV. Os Tigres da FACH voaram como adversários (vermelho) na maioria dos voos. O próximo exercício conjunto de peso na América do Sul deve ser a CRUZEX, em Natal, novembro de 2023.

