

Similares a las de Alaska, aseguran los con más experiencia:

Las difíciles condiciones de vuelo que deben enfrentar los pilotos para conectar la Patagonia

En una zona extensa, de orografía compleja y clima cambiante, los aviones son vitales para llegar a lugares aislados. Pero también ha sido escenario de tragedias, como la ocurrida el 9 de agosto.

SOLEDAD NEIRA FARIÁS

Una zona extensa, agreste, con condiciones cambiantes, volando casi siempre sobre la cordillera de los Andes y atravesando, a veces, estrechos cañones montañosos. Así es el área que atraviesan los vuelos entre Puerto Montt (Los Lagos) y el sur de la Región de Aysén, y que hace dos semanas fue escenario de una tragedia que le costó la vida al piloto y los seis pasajeros de un avión que viajaba entre Coyhaique y Chile Chico.

A pesar de las condiciones extremas, los itinerarios se hacen necesarios para conectar los dos puntos separados por más de mil kilómetros, y donde las rutas no suelen estar pavimentadas.

De hecho, desde el Aeródromo Marcel Marchant (La Paloma), en Puerto Montt, se registran más de 20 mil vuelos anuales, según datos de la Junta de Aeronáutica Civil, lo que equivale a cerca de dos vuelos por hora. También hay cerca de 3.700 anuales desde el Aeródromo Teniente Vidal, desde

donde había despegado el último avión siniestrado.

En esa zona, además, las tripulaciones deben sortear las complejas condiciones climáticas en la Patagonia.

En general, los “pronósticos con fines de aeronavegación” se hacen con hasta 24 horas de antelación, señalan el Centro Meteorológico Regional Sur, en el aeropuerto El Tepual (Puerto Montt).

“La atmósfera es más dinámica, se observan cambios con mayor frecuencia. Se alternan sistemas meteorológicos ciclónicos (con abundantes nubes, variados sistemas nubosos, viento de diferentes intensidades y distintos tipos de precipitación), con sistemas anticiclónicos (condiciones estables, con disminución de nubosidad y a veces, formación de niebla)”, detalla.

No es una ruta para cualquiera

Por lo mismo, la figura del piloto es esencial. De acuerdo con el Código Aeronáutico, este, al ser el responsable último, “debe decidir si es posible la operación segura de su aeronave”, considerando la información disponible, dicen en la Dirección de Aeronáutica Civil.

“Esa zona no es fácil”, comenta Eduardo Ortiz, quien tiene casi 40 mil horas de experiencia y es instructor de vuelo por instrumentos del Club Aéreo de Puerto Montt. “Es una operación bastante delicada y que requiere mucha experiencia”, agrega.

Sin embargo, recalca que “hay tantos factores que afectan el vuelo. No digo la seguri-



SOLEDAD NEIRA

CONDICIONES DIFÍCILES.— Aunque los GPS han ayudado a la aeronavegación, en el extremo sur del país la experiencia es vital.

“Son condiciones muy difíciles (...), para valientes, gente curtida, con experiencia; volar así ha sido heroico. Esta zona se colonizó con aviones”.

FERNANDO GÜNCHEL
 PILOTO

“(Los factores son la) meteorología, que puede cambiar cinco veces en una hora, la orografía... Hay que conocer muy bien la zona; tener experiencia, para anticiparse”.

EDUARDO ORTIZ
 INSTRUCTOR DE VUELO

20.473

operaciones aéreas registró en 2023 el Aeródromo M. Marchant, en Puerto Montt.

3.681

vuelos despegaron desde el Aeródromo Teniente Vidal, en Coyhaique, en 2023. En 2012 fueron 2.881.

4.700

millones de pesos en subsidio para transporte aéreo se entregaron en Aysén entre 2014 y 2023.

dad en la ejecución, porque son todos seguros”, enfatiza, “pero la meteorología y la orografía... Esto es igual que Alaska. Se habla mucho de los pilotos de Alaska, quizá hablan poco de los de acá, porque en realidad acá hay menos movimiento aéreo”, afirma, refiriéndose a las zonas más peligrosas para volar en el mundo.

Según Ortiz, “en una hora puede cambiar hasta cinco veces la condición” climática, por lo que es importante “anticiparse en esa zona. No cometer errores, porque los errores ahí se pagan caro”.

Fernando Güncel, piloto con más de mil horas de vuelo, añade que “hoy por lo menos hay GPS, antes era pura experiencia, conocimiento, una carta en las rodillas, siguiendo con el dedo. Hoy están el GPS y otras ayudas, pero igual es difícil (...). Hay muchos pilotos

que no van para allá”, dice.

Es clave en materia de salud

La conectividad aérea es “extremadamente importante, vital”, asegura Rodrigo Verdugo, subdirector de Gestión Asistencial del Servicio de Salud de Aysén. “En una urgencia real, como un niño en una localidad que tuvo una fractura, una apendicitis, una sospecha de una patología como un infarto al miocardio (...), es vital la celeridad para que sea trasladado a hospitales”, agrega.

Cada mes, desde dicho servicio de salud se realizan entre 35 y 40 evacuaciones aeromédicas de urgencia, en aviones que se habilitan como ambulancias, lo que incluye equipamiento y recurso humano, médico y paramédico, dependiendo del caso.