

EL CAPITÁN (R) DE LA FACH MAURICIO GUTIÉRREZ LO VOLÓ DURANTE MÁS DE 600 HORAS ENTRE 2011 Y 2014

"Me produce mucha rabia": El lamento del piloto del helicóptero "duro de vender" de Conaf

Asegura que a la entidad le faltó "logística" para mantener operativa la aeronave. Con esta cerca de Ñuble y Biobío, dice, el desenlace de los últimos incendios habría sido otro.

IVÁN MARTINIC

Piloto retirado de la Fuerza Aérea de Chile y veterano de la crisis del canal Beagle en 1978, Mauricio Gutiérrez Manzi (70) se ha ganado la mayor parte de la vida apagando incendios forestales. Se podría decir que es un pionero entre los "bomberos" chilenos del aire, pues en 1980 fue el primero en usar un canastillo —ahora conocido como *bamby bucket*— para lanzar agua sobre las llamas.

Casi no hay tipo de helicóptero que vuela en el país en el que no esté certificado. Su currículum indica más de 10 mil horas de experiencia. Rescató a montañistas en la cordillera de los Andes. Voló aeronaves desde Estados Unidos a Chile. Transportó cargas pesadas de empresas. Fundó su propia compañía, Alfa Helicópteros. Por eso, y porque llevaba más de tres décadas prestado servicios a la Corporación Nacional Forestal (Conaf) en el combate de siniestros, no le extrañó que en 2011 la institución lo llamara para un proyecto nuevo.

Antes, en el mandato inicial de la presidenta Michelle Bachelet, la Conaf había comprado por primera vez un helicóptero para atacar siniestros, modificando parcialmente su política de contratar a privados para ese trabajo.

El modelo, adquirido en US\$ 8,5 millones, fue un PZL W-3A Sokol, una aeronave polaca para la que no había pilotos certificados en Chile. En 2011, en el período inicial de Sebastián Piñera, Gutiérrez fue enviado a Polonia para

hacer el curso de la aeronave, aunque las nuevas autoridades de Conaf ya habían explicitado su deseo de venderla, a menos de un año de su llegada a Chile, debido a sus costos operativos y complejidades logísticas.

Ya certificado en el Sokol, el piloto comenzó a volarlo. Combatió grandes incendios en Valparaíso y en Torres del Paine, acumulando más de 600 horas entre 2011 y 2014. Ese año la relación entre Conaf y Gutiérrez se quebró, pues el piloto fue despedido luego de que denunciara arbitrariedades internas y deficiencias en el mantenimiento del helicóptero.

Desde entonces, el Sokol operó ocasionalmente, cuando se logró contratar un piloto extranjero. En 2021 la Conaf lo declaró prescindible, y hace unos meses nuevamente intentó —sin éxito— venderlo. Pidió al menos US\$ 3,2 millones, pero no hubo ofertas.

Aunque "duro de vender", el Sokol es un "excelente" helicóptero, dice Gutiérrez.

"Es bastante automatizado, tiene buena velocidad y transporta bastante carga. Tiene un sistema de estabilización (en vuelo), otro antihielo", explica el piloto. "Era el helicóptero más capaz", agrega, de todos los que atacaron el incendio que arrasó con 17 mil hectáreas de Torres del Paine entre 2011 y 2012. "Cero problema, aún en las peores condiciones de viento", añade.

¿Por qué Conaf lleva 15 años tratando de venderlo, entonces? Según Gutiérrez, con el tiempo empeoraron a vencer algunos componentes y uno de los dos sistemas hidráulicos, lo que lo dejaba fuera de servicio. Aunque se compraron US\$ 500 mil en repuestos, añade, no eran piezas cruciales. "Tendrían que haber sido gastados en repuestos difíciles de obtener, como turbinas, transmisión, palas de rotores, cosas que no es llegar y encontrar en el mercado", sostiene.

"Volarlo es sencillo", asegura, pero en Conaf no estaban preparados para la logística y el mantenimiento. "Les complicaban, igual que los valores de los repuestos, traerlos, no saber inglés, todo eso los complicaba. Entonces, querían deshacerse de él", plantea.

"Faltó logística y apoyo a las operaciones", es su conclusión.

Luego de la tragedia de los últimos incendios en Ñuble y Biobío, Gutiérrez asegura que "me produce mucha rabia" saber que el Sokol no está volando: "Creo que con ese helicóptero operativo y cercano a esas áreas, el resultado habría sido completamente distinto". ■

El Sokol puede trasladar 10 brigadistas y lanzar hasta dos mil litros de agua.



Gutiérrez dice haber visto una serie de irregularidades en la logística y en los seguros de la aeronave.

dráulicos, lo que lo dejaba fuera de servicio. Aunque se compraron US\$ 500 mil en repuestos, añade, no eran piezas cruciales. "Tendrían que haber sido gastados en repuestos difíciles de obtener, como turbinas, transmisión, palas de rotores, cosas que no es llegar y encontrar en el mercado", sostiene.

"Volarlo es sencillo", asegura, pero en Conaf no estaban preparados para la logística y el mantenimiento. "Les complicaban, igual que los valores de los repuestos, traerlos, no saber inglés, todo eso los complicaba. Entonces, querían deshacerse de él", plantea.

"Faltó logística y apoyo a las operaciones", es su conclusión.

Luego de la tragedia de los últimos incendios en Ñuble y Biobío, Gutiérrez asegura que "me produce mucha rabia" saber que el Sokol no está volando: "Creo que con ese helicóptero operativo y cercano a esas áreas, el resultado habría sido completamente distinto". ■



CEDIDA