

Fecha: 11-01-2026
Medio: El Longino
Supl.: El Longino
Tipo: Noticia general
Título: Tarapacá alista su nuevo H145: la apuesta aérea que busca acortar distancias en seguridad y salvar vidas en ruta

Pág.: 10
Cm2: 647,4
VPE: \$ 389.108

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: ☐ No Definida

Crónica

Tarapacá alista su nuevo H145: la apuesta aérea que busca acortar distancias en seguridad y salvar vidas en ruta

Un Airbus H145 financiado con recursos regionales entra en la recta final de fabricación en Alemania y promete reforzar patrullajes, búsqueda y rescate, además de evacuaciones aeromédicas en una región marcada por fronteras extensas y accidentes de alto impacto. La discusión, sin embargo, ya no es solo tecnológica: el desafío es convertir la inversión en tiempos de respuesta medibles, coordinación real y cobertura efectiva para zonas urbanas y rurales.

La primera imagen liberada desde Alemania no fue un gesto estético: funcionó como señal política y operativa. El nuevo Airbus Helicopters H145 para Carabineros, financiado con recursos del Gobierno Regional de Tarapacá, aparece en plena línea de ensamble final y confirma que la promesa hecha en 2023 entró en fase decisiva. Según reportes especializados, el aparato fue captado en la planta de Donauwörth con identificación provisoria y con la expectativa de que en Chile opere bajo matrícula institucional, integrándose a la Sección Aérea Tarapacá.

El dato no es menor en una zona donde la geografía amplifica cada urgencia: la frontera, el altiplano, las quebradas, los sectores mineros y las rutas interurbanas convierten el reloj en un factor de vida o muerte. Ahí es donde la aeronave —más que un símbolo— busca transformarse en herramienta cotidiana: presencia disuasiva desde el aire, apoyo a procedimientos complejos y, sobre todo, puente sanitario cuando el traslado terrestre se vuelve insuficiente.

El contrato: recursos regionales y un plazo que se agota

La compra fue adjudicada a



Airbus Helicopters SAS y financiada con fondos FNDR por USD 11.595.000, con un plazo de entrega de 600 días desde julio de 2024, de acuerdo con información difundida a nivel regional. En términos prácticos, si el cronograma se mantiene, ese horizonte empuja la recepción hacia fines de febrero de 2026, justo cuando Tarapacá suele convivir con alta movilidad estival y un incremento de emergencias en

carretera.

Desde el Gobierno Regional, el gobernador José Miguel Carvajal ha sostenido que la incorporación representa un salto concreto para enfrentar desafíos propios de un territorio “extenso y estratégico”, remarcando que la coordinación y la tecnología son claves para mejorar respuesta estatal. Del lado policial, la expectativa se resume en

una idea simple: llegar donde hoy se llega tarde.

La apuesta también dialoga con una línea de inversión más amplia en seguridad pública. En paralelo, el GORE Tarapacá informó a fines de 2025 la apertura de licitaciones para fortalecer a la PDI con una inversión cercana a \$2.000 millones en vehículos tácticos y SUV, argumentando necesidad de despliegue seguro

y reacción ante crimen organizado. El mensaje subyacente es el mismo: equipamiento como respuesta política ante una demanda ciudadana sostenida.

¿Por qué un H145 y no “otro helicóptero”?

El H145 no llega como un “aparato más”. En el papel, sus números calzan con la cartografía regional: velocidad de cruce

recomendada de 241 km/h, alcance máximo de 650 km con estanques estándar y capacidad para operar en altura, con “máxima altitud para despegue y aterrizaje” de 6.096 metros. En una región donde la distancia se mide también por pendientes, altitud y estado de rutas, esa combinación pesa.

En capacidad, Airbus lo describe con dotación de uno o dos pilotos y hasta diez pasajeros, además de un peso máximo de despegue de 3.800 kg. Esa holgura es relevante para misiones mixtas: traslado de personal, apoyo a rescates, operaciones nocturnas y evacuación sanitaria con equipamiento, cuando el objetivo no es solo “llegar”, sino llegar con lo necesario y volver con seguridad.

En términos de política pública, lo decisivo es que el medio aéreo no compita con ambulancias o patrullas, sino que complete el sistema: operar cuando la “hora dorada” se estrecha, cuando el terreno no permite ingreso rápido, o cuando un operativo requiere visión y coordinación desde el aire.

La ruta como escenario: cuando los minutos se vuelven frontera

El debate sobre rescates aeromédicos no es teórico en Tarapacá. Se escribe con nombre de carretera y kilómetro. El viernes 9 de enero de 2026, por ejemplo, un accidente en la Ruta 16 dejó un fallecido y cuatro lesionados de gravedad en Alto Hospicio, con concurrencia de equipos de emergencia y diligencias de SIAT para establecer causas. Aunque ese episodio se resolvió con respuesta terrestre, su sola descripción ilustra el punto: en ese corredor, un traslado aéreo puede marcar diferencia cuando la gravedad clínica exige reducir tiempos.

La historia reciente muestra que la región ya ha activado ese tipo de apoyo en distintas instituciones. En 2018, un volcamiento en la Ruta 5 Norte, a la altura de Huará, motivó la utilización de un helicóptero de Carabineros de Tarapacá bajo protocolos SAMU por gravedad y tiempo de traslado, según se informó entonces. En 2022, tras un accidente vehicular múltiple en Ruta 5 Norte cerca de Quillagua, la

Fecha: 11-01-2026
Medio: El Longino
Supl.: El Longino
Tipo: Noticia general
Título: Tarapacá alista su nuevo H145: la apuesta aérea que busca acortar distancias en seguridad y salvar vidas en ruta

Pág.: 11
Cm2: 644,7
VPE: \$ 387.485

Tiraje: 3.600
Lectoría: 10.800
Favorabilidad: ☐ No Definida

Crónica



FACH desplegó un Bell-412 para evacuar a pacientes con lesiones graves hacia Iquique.

En febrero de 2024, nuevamente una EVACAM de la FACH se ejecutó tras un accidente en Ruta 5 Norte en la comuna de Pozo Almonte, con traslado de heridos hasta la zona de recepción en Iquique y coordinación con equipos médicos. Y en noviembre de 2024, reportes de prensa consignaron que una persona lesionada debió ser rescatada en helicóptero de Carabineros tras un siniestro vial en Pozo Almonte, en un procedimiento que incluyó la participación de la sección aérea.

Más cerca en el tiempo, Carabineros de Tarapacá informó en redes un rescate aeromédico de un hombre con lesiones graves a consecuencia de un siniestro vial, reforzando que ese rol ya está instalado como respuesta frente a emergencias específicas. Y no todo se juega en la contingencia: en 2025 se registraron simulacros de rescate aeromédico en la región con organismos de emergencia, como parte de una

lógica de preparación, no solo de reacción.

Si se mira el conjunto, la conclusión es incómoda y, a la vez, evidente: la necesidad existe, la práctica existe, pero la capacidad depende de disponibilidad, de clima, de mecánica y de coordinación. La llegada del H145 busca reducir esa fragilidad.

Seguridad pública desde el aire: patrullaje, frontera y crimen organizado

La discusión, sin embargo, no se limita a rescate. El norte es un tablero donde el control territorial es parte del debate de gobernabilidad. Para Carabineros, la proyección de este tipo de plataformas incluye apoyo a operativos de control fronterizo, búsqueda y rescate, vigilancia preventiva y reacción ante delitos complejos, según se ha informado a nivel regional.

En otras palabras, el H145 apunta a ser un multiplicador de fuerza: permitir que una patrulla en tierra reciba guía desde el aire; que un seguimiento

se haga con menor exposición; que un despliegue táctico tenga extracción rápida; que un rescate nocturno no dependa solo de iluminación improvisada. Y, en escenarios de alta conmoción, que la presencia aérea actúe como factor disuasivo.

En lo político, el riesgo también es claro: cuando una inversión se anuncia como solución, queda expuesta a evaluación pública. Si el helicóptero termina operando con baja tasa de disponibilidad por falta de mantenimiento, personal o repuestos, el "hito" se transforma en flanco. Por eso, el debate real no es si la aeronave es moderna —lo es—, sino si el sistema que la rodea está listo.

El eslabón clave: coordinación sanitaria y protocolos de vuelo

En emergencias de tránsito, el helicóptero no reemplaza el primer eslabón: lo complementa. La activación depende de evaluación clínica, del tiempo estimado por vía terrestre y de condiciones operativas. Esa lógica ya aparece descrita en episodios previos donde se

invocó explícitamente el criterio de gravedad y tiempos de traslado para justificar evacuación aérea.

La llegada del H145 abre, entonces, una conversación necesaria: cómo se integra con SAMU, Bomberos, hospitales, SIAT y rutas de evacuación; dónde aterriza; qué puntos de encuentro se priorizan; qué entrenamiento conjunto se repite y con qué frecuencia. No basta con "tener" capacidad aeromédica: hay que convertirla en rutina interoperable.

En esa línea, el anuncio de que pilotos viajarán a Alemania para capacitación y pruebas de vuelo sugiere que el proceso no es solo recepción de material, sino transferencia de competencias. La pregunta que queda es cuánta de esa formación se traduce en horas de vuelo efectivas una vez que el aparato toque suelo regional.

Una inversión con efecto dominó: de Carabineros a todo el sistema

El H145 se inserta, además, en

un "paquete" de decisiones que tensiona la arquitectura regional de seguridad. La propia discusión sobre inversión FNDR en medios policiales se ha expandido hacia otras instituciones. La licitación de vehículos para PDI, por ejemplo, se justifica como refuerzo ante nuevas tendencias delictuales y despliegue territorial.

El efecto dominó es evidente: cuando una región invierte fuerte en equipamiento, sube el estándar de exigencia para coordinación y resultados. Si el helicóptero permite responder más rápido en una ruta crítica, la comunidad esperará lo mismo en otras zonas; si apoya procedimientos fronterizos, se pedirá continuidad; si evacúa pacientes, se exigirá trazabilidad de tiempos.

En términos comunicacionales, el riesgo es la promesa inflada. En términos de seguridad pública, el riesgo es distinto: que la herramienta exista, pero no esté disponible cuando realmente se necesita.

Lo que viene: recepción, despliegue y rendición ante la ciudadanía

Con la fabricación en curso y la cuenta regresiva del contrato corriendo, Tarapacá entra en una fase donde la noticia deja de ser "compra" y pasa a ser "operación". Ahí la región deberá mirar menos la fotografía de Alemania y más la bitácora local: cuántos patrullajes, cuántos rescates, cuántas horas de vuelo, cuántos apoyos a SIAT, cuántos traslados aeromédicos, cuántas coordinaciones exitosas.

La aeronave puede convertirse en un factor que ordene respuestas y acorte distancias, especialmente en accidentes de tránsito que demandan velocidad y precisión. También puede ser un hito político que marque un estilo de gestión regional: invertir, equipar y exigir resultados.

El punto decisivo es que el "nuevo helicóptero" no sea solo un anuncio que aterriza, sino un servicio que despega cada vez que Tarapacá lo necesita.

