

FELIPE GATICA BARROS:

PILOTO DE HELICÓPTEROS



Gracias a estudios militares cumplió su sueño de volar este tipo de aeronaves, pero con el tiempo se especializó en el combate de incendios forestales. Para muchos, un trabajo riesgoso. Para él, una verdadera pasión.

POR CRISTÓBAL DUMAY

"Soy piloto desde el año 1982. Cuando estaba en el colegio me bajó la locura y entré a la Escuela Naval. La primera vez que vi aterrizar un helicóptero en el patio de la escuela me di cuenta cuál era mi vocación. Lo encontré formidable. "Cuando me recibí de oficial tuve que hacer tres años de servicio general como subteniente. Luego, optar por una especialidad. Entre varias otras opciones, una era aviación naval. Primero hay que hacer el curso básico en avión, después te puedes especializar en aviones de multimotor o helicópteros. Obviamente tomé la segunda opción. Fue como partir de cero. Manejar un avión es totalmente distinto a pilotear un helicóptero. "Yo diría que manejar un helicóptero no es di-

fícil, es como toda disciplina: si la persona tiene habilidades le va a costar menos. Si no las tiene, le va a costar más, pero finalmente, cualquiera puede manejarlos.

"Una vez que terminé el aprendizaje básico tuve un curso táctico. Ahí aprendí cómo usar un helicóptero para la guerra. Estuve cerca de cuatro años en la escuadra. Luego me fui a volar un Bell 206 a la base naval de Punta Arenas y fui jefe del destacamento de helicópteros del buque Antártica.

"Luego de un par de años en eso, una empresa de Santiago que volaba me tentó. Dejé la marina y me vine a trabajar con ellos. Tenían tres helicópteros maravillosos. Dónde había trabajo, nosotros íbamos. Ahí fue mi primera oportunidad en la que volé para apagar un incendio. Pero hacíamos la pega de una manera distinta que ahora. No tirábamos agua. Llevábamos a los brigadistas a los lugares estratégicos de los cerros o cerca del foco del fuego. Nos pasába-

mos todo el día moviendo gente. La primera vez fue en Machalí. El año 87. Cuando dieron la alarma, altiro sentí la adrenalina. 'Vamos', dije.

"A principios del 89 dejé de volar por mucho tiempo. Fueron casi catorce años. Recuerdo que cuando trabajaba en otra pega, cada vez que pasaba un helicóptero me quedaba mirándolo. Eso fue hasta que en octubre de 2005 me llamó un amigo y me dijo: 'Felipe, por qué no te vienes a volar con nosotros, a combatir incendios'. A él lo conocí cuando éramos navales. No lo veía hace tiempo y ahora tenía una empresa de helicópteros. De inmediato le dije que sí.

"Durante el interludio que dejé de volar, la manera de apagar incendios cambió. Ahora los helicópteros atacaban al fuego lanzando agua. Por lo mismo, mis primeros días fueron de capacitación, pero aprendí rápido.

"Antes las aeronaves eran pequeñas, igual que las brigadas. En cambio hoy los helicópteros pueden llevar de una sola vez a doce personas y sus equipos. En la empresa usamos los mismos helicópteros que usó Estados Unidos en la guerra de Vietnam. El más volado y más confiable del mundo. Un verdadero tractor. El que salía en la película *Apocalypse now* y en la

serie *Misión del deber*. Una nave increíble. Una maravilla. Yo estaba feliz. Claro, en ese momento volví a hacer lo que más me gusta; volar.

"El combate de incendios se hace de dos formas. Lo helicópteros pueden tener una bolsa con capacidad de carga de mil doscientos litros de agua. Con uno de los controles de la aeronave la bolsa se abre y cae el agua. Luego vamos a una piscina, río, lago, acequia o donde podamos tener alrededor de ochenta centímetros de profundidad para hundirla y llenarla de nuevo.

"La otra manera es a través de una manguera. La idea es llenar un estanque que tiene el helicóptero adosado a la base. Para esta misión, algunas empresas arman piscinas artificiales cerca del siniestro para no perder tanto tiempo.

"Si la naturaleza se lo propone, nos gana. No se puede hacer nada contra ella. Cuando hay tanto viento aumentan los riesgos. Uno va en la cabina llena de humo, ceniza y hollín. Con mucho calor. El viento ayuda al fuego. Pero cuando uno está en acción se le olvida todo eso. Hay mucha pasión y adrenalina involucrada en esto.

"Cuando vemos que los incendios son muy grandes, las compañías tienen camiones que llevan combustible para apoyarnos. De esta for-

ma, ocupamos el estanque hasta la última gota. Tenemos cerca de una hora y cuarenta y cinco minutos de autonomía de vuelo. Luego bajamos a cargar y colvemos a retomar el combate.

"Aunque el incendio esté muy bravo, jamás regresamos a la base. Nunca. Por muy grande que sea el foco, siempre combatimos. Si es muy grande, llamamos a más brigadistas, a más naves y atacamos por tierra. Rodeamos el fuego.

"Para hacerse una idea, solamente la empresa Celco, durante la temporada que acaba de terminar, contó poco más de mil trescientos focos incendiarios. A nivel país las cifras son aún más abismantes.

"Desde que parte la temporada de incendios, a principios de noviembre, me voy a vivir a la base. Trabajo treinta días, luego descanso medio mes. En la base estoy yo, un mecánico y, claro, la gente de la brigada terrestre.

"A mediados de mayo termina la temporada. Se acaba el trabajo en Chile y yo me voy durante cuatro meses a Andalucía, España, para apagar los incendios forestales allá.

"Este trabajo es una guerra, pero una guerra contra un enemigo natural y por lo general tenemos la suerte de ganar". **EC**