

Para las comunidades, el avión ha sido un importante salto para estar comunicados ya que anteriormente los traslados podían durar hasta una semana desde Parima B hasta La Esmeralda.

Los aviones han reforzado significativamente las capacidades de la unidad, cuya misión es una de las más difíciles y, además, más gratificantes de cuantas cumple la fuerza. En la inhóspita selva amazónica que cubre todo el sur de Venezuela, los aviones son el nexo vital entre la civilización y las comunidades indígenas.

Desde Puerto Ayacucho viajamos a la comunidad de San Juan de Manapiare, a 35 minutos de vuelo en los que solo se ve selva, montañas y algunos ríos. Para muchos, el avión significa la diferencia entre la vida y la muerte, como en este vuelo lo

## Una Línea de vida sobre el Amazonas

Volamos con los Dornier 228 de la Aviación Militar Venezolana a un año y medio de su llegada, recorriendo el Amazonas para conocer cómo cumplen su misión de apoyo a las comunidades indígenas.

POR SANTIAGO RIVAS

América Latina tiene aún muchas zonas en donde el avión es el único método de llegar a tiempo, de salvar vidas y de llevar asistencia en el momento en el que se la necesita. Desde las vastas estepas de la Patagonia hasta la inmensa selva amazónica, incluyendo montañas y los desiertos. A esto se suma la escasa infraestructura, con pistas cortas, de tierra, en condiciones climáticas que a veces son extremas, en donde pocos aviones pueden operar con seguridad.

En la entrada al Amazonas venezolano, Puerto Ayacucho, está la base del Grupo de Transporte N°9 de la Aviación Militar Bolivariana de Venezuela. La unidad fue creada en 2006 con cuatro Cessna 208 Grand Caravan y trece Cessna 206 para asistir a las pequeñas comunidades indígenas de los Pemones (en el estado de Bolívar) y Yanomami (en el estado de Amazonas) que, apenas visibles desde el aire, pueblan desde hace siglos la región.

Sin embargo, según explica su actual jefe, el coronel César Padrón, "en 2012 empezamos a pensar que necesitábamos un avión de más capacidad y prestaciones por las necesidades de la zona. Pensamos que necesitábamos un bimotor, por seguridad y capacidades. En octubre de 2012 me llaman de RUAG para ofrecerme el Dornier 228, mando un equipo técnico y cuando vuelven me dicen 'mi coronel hay que ver ese avión'. En diciembre evaluamos el avión en Alemania y recomendamos el Dornier".

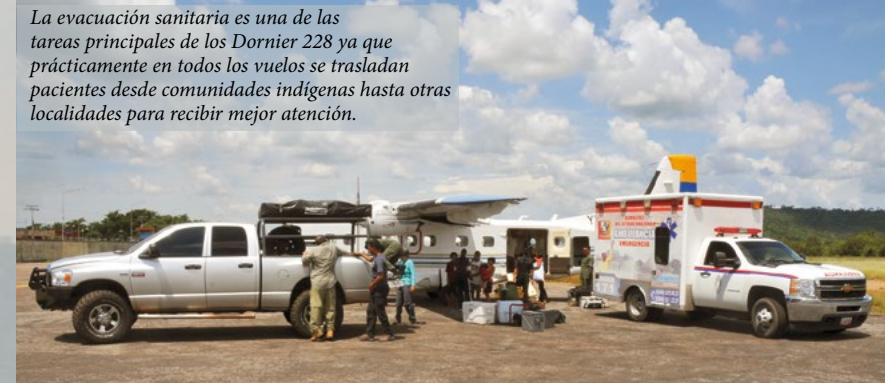
Los dos primeros Do228-212, entregados por RUAG a inicios de 2014, fueron un enorme salto en las capacidades, pero la llegada del primer Dornier 228 nuevo (anteriormente designado Do228NG), el 26 de noviembre de ese año, además brindó a los pilotos una gran mejora en su trabajo, facilitando la operación gracias a su moderna aviónica y su full glass cockpit.

fue para una mujer indígena mordida por una serpiente y que necesitaba evacuación urgente. También es una gran diferencia para los niños de las comunidades que viajan a la ciudad para estudiar.

El servicio que brinda el grupo es gratuito, priorizándose las evacuaciones sanitarias, luego a los estudiantes, médicos, maestros y otros funcionarios, carga y finalmente el traslado de personas que necesiten viajar por motivos personales.



Parima B, es una de las comunidades Yanomami más aisladas y su pista es corta, rodeada de montañas y de difícil acceso, sin que por esto el Dornier haya tenido problemas para operar.



La evacuación sanitaria es una de las tareas principales de los Dornier 228 ya que prácticamente en todos los vuelos se trasladan pacientes desde comunidades indígenas hasta otras localidades para recibir mejor atención.



El capitán Adrián Escalona, el mayor Elio Hernández y el 1° teniente Ángel Márquez junto a uno de los Dornier 228 durante el vuelo a Parima B.

muchísimo más rápido. Tiene una potencia increíble".

### Versatilidad

El Mayor Elio Hernández, uno de los pilotos más experimentados en el Dornier 228, además subraya que si bien es más grande que los otros que posee la unidad, opera en las mismas pistas y es bastante estable para maniobrarlo en bajas velocidades, incluso a plena carga. "Facilita mucho la operación en la selva. Pero si fuese otra misión, tuve la oportunidad de salir al exterior, es igual que cualquier otro avión que no es operado en la selva, es versátil. Opera en pistas no preparadas, pero mucho más fácil en una pista de asfalto".

Con respecto a las mejoras que aporta el Dornier 228 con su nuevo "glass cockpit", Escalona destaca que "la aviónica es de última generación, muy completa. Hice un vuelo internacional a las Islas Vírgenes y tiene cargadas todas las rutas mundiales, es una ayuda a la navegación increíble".

En cuanto al mantenimiento, el 1° teniente Ángel Márquez destaca que "tiene mucha electrónica, bastantes sensores, es muy completo. La parte de los motores es sencilla, los motores son muy buenos. En la parte de aviónica es demasiado completo".

Como conclusión, el coronel Padrón declara que "en casi dos años de operación que tienen los tres aviones han hecho cosas impresionantes". ●

pie y por río, para de allí tomar un avión para salir de la selva. La pista, sumamente corta y en medio de un valle, fue un gran desafío, pero han podido despegar a plena carga sin mayores problemas.

Eliseo Silva, máxima autoridad del pueblo Yanomami y capitán de la comunidad de Parima B, destaca que "todas las comunidades están felices con el avión. Antes no teníamos esa vía de traslado para llegar a las ciudades, era difícil".

Casi todas las pistas en las que operan son de tierra, cortas y durante gran parte del año se trabaja con altas temperaturas, aunque no ha sido una limitante.

El Capitán Escalona, destaca con respecto a la velocidad, que "es mucho más rápido, tenemos un tiempo de reacción para llegar a las comunidades y retornar o seguir a otros lugares con equipos más especializados

El Dornier 228 no solo brindó la posibilidad de más que duplicar la carga o pasajeros que se pueden llevar por vuelo, sino que además, con sus más de 200 nudos de velocidad de crucero, achica significativamente el tiempo que se tomaba con las otras aeronaves. Pero a eso se suma su capacidad STOL que, según el capitán Adrián Escalona, uno de los pilotos de la unidad, permite entrar en pistas en donde solo los Cessna 206 del Grupo podían hacerlo y aún creen que todavía no han explotado al máximo sus capacidades.

Tras volar sobre 500 kilómetros de selva, llegamos a Parima B, en la frontera con Brasil, en donde los Yanomami aún conservan todas sus costumbres ancestrales. Hasta la llegada del avión, los integrantes de la comunidad debían viajar casi una semana hasta el poblado de La Esmeralda a