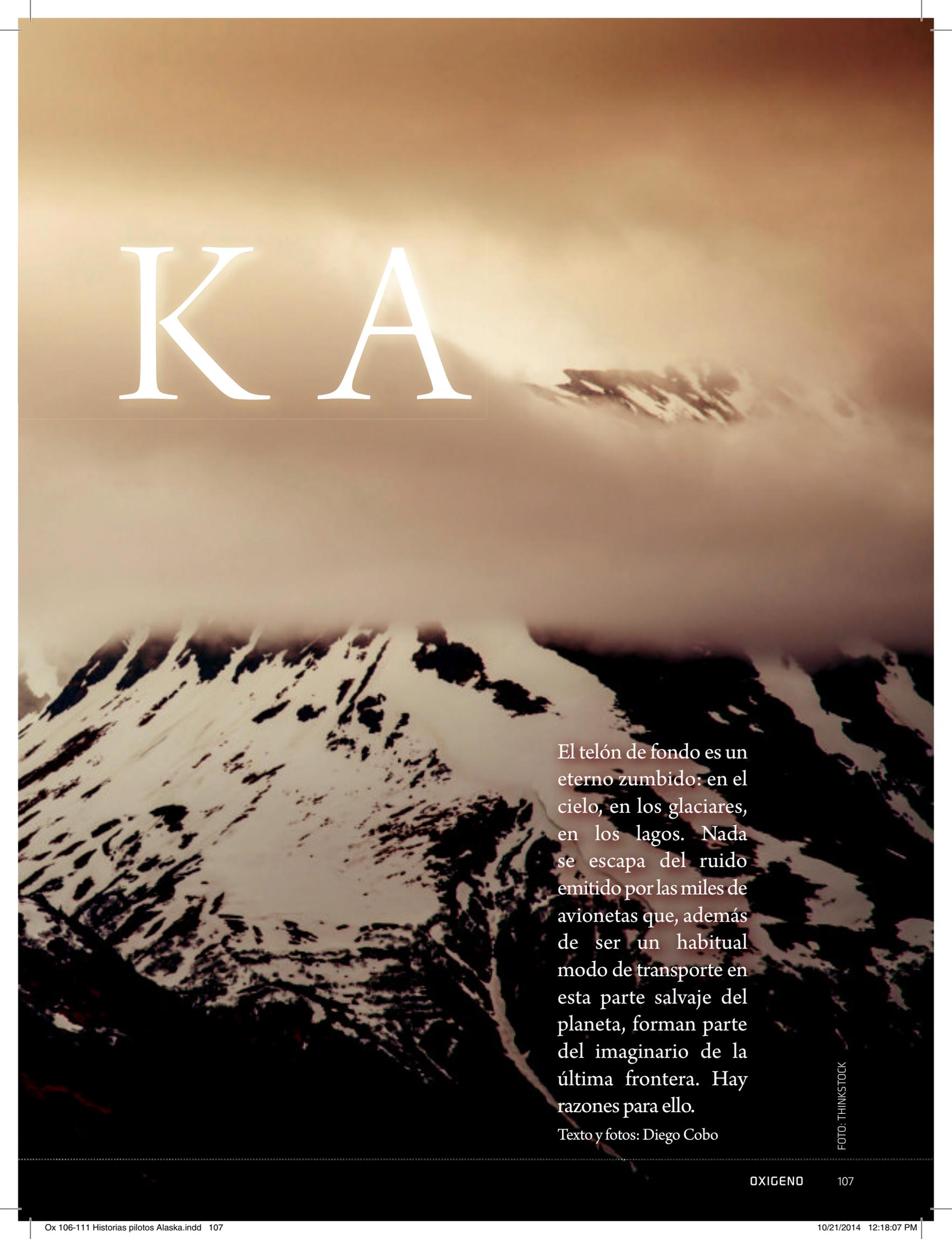


ALAS

Riesgo y pasión en el aire



KA



El telón de fondo es un eterno zumbido: en el cielo, en los glaciares, en los lagos. Nada se escapa del ruido emitido por las miles de avionetas que, además de ser un habitual modo de transporte en esta parte salvaje del planeta, forman parte del imaginario de la última frontera. Hay razones para ello.

Texto y fotos: Diego Cobo

FOTO: THINKSTOCK

Alaska es un territorio que multiplica por tres la superficie de la Península Ibérica.

Únicamente hay dos ciudades, y el resto de la población vive en pequeños poblados y comunidades desperdigadas en el 90% del territorio, donde la red de carreteras que lo conecte con el resto del país es, simplemente, inexistente. El único modo de llegar hasta esas zonas es por aire. Esta particularidad hace que el estado de Alaska sea líder en muchas listas: es uno de los lugares más despoblados del planeta -con apenas medio habitante por kilómetro cuadrado- multiplica por seis el número de pilotos del resto del país y por dieciséis el número de avionetas (per cápita). Y también encabeza la lista más drástica: es líder en número de accidentes. Según la *Federal Aviation Administration* (FAA), en la primera década del nuevo siglo se produjeron casi 1.200 accidentes en Alaska. En el resto del país se produjeron 351, tres veces menos.

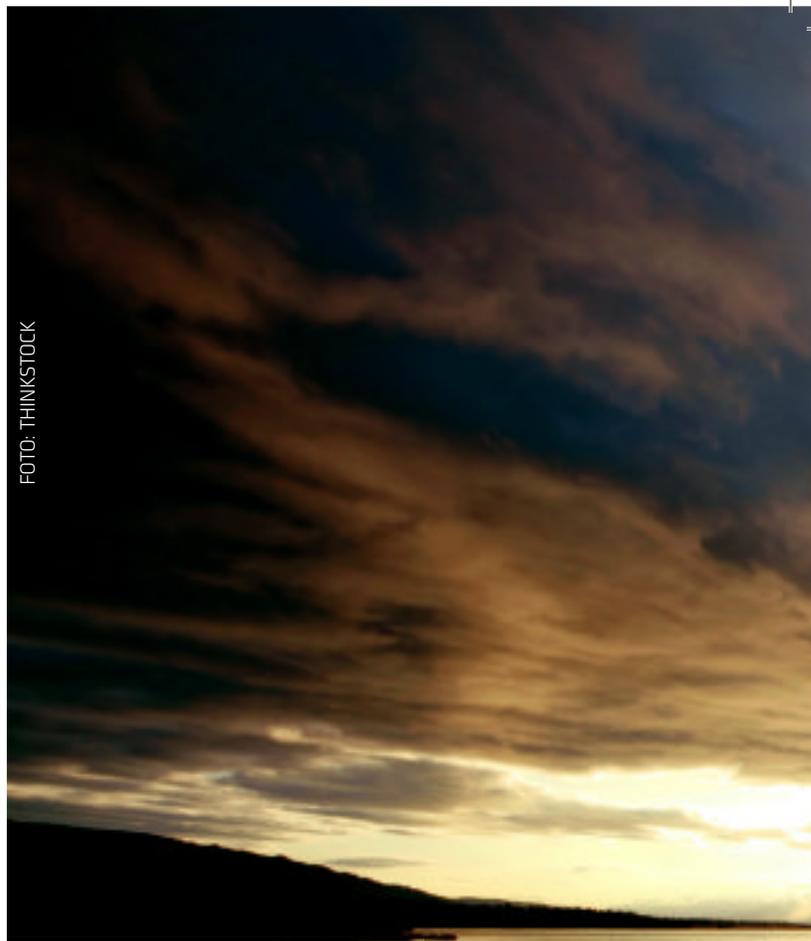
“En todos los lugares hay peligro, cada uno en su medida”, admite Brian Krill a los pies de la avioneta que maneja para *Talkeetna Air Taxi*. Procedente de Idaho, este hombre grande y amable lleva cuatro temporadas surcando los cielos del monte McKinley, el techo de Norteamérica. Escaladores, turistas o vuelos por encargo le trajeron hasta aquí para buscarse emociones y, de paso, la vida en los veranos. “Es más difícil en Chicago porque hay más tráfico, por ejemplo, pero aquí el mantenimiento de los aviones es mejor que en otros sitios. Los mejores mecánicos están aquí”. A pesar del gran número de accidentes que reflejan las estadísticas, Brian no tiene duda: “**Sigue siendo más peligroso escalar el McKinley que sobrevolarlo.**”

La pasión es la primera regla de estos pilotos. “¡Me pagan por volar”!, se sorprende Krill, un enamorado de los aires que ha encontrado en estas latitudes algo único: “No puedes encontrar un trabajo volando a un glaciar en todos los Estados Unidos. En Alaska sí”.

Son muchos los factores que causan los altos índices de peligrosidad: el clima extremo, unido a las frecuentes tormentas de nieve, los rápidos cambios del tiempo, el tipo de avionetas de un solo motor o el estado de las pistas -muchas de ellas apenas una zanja en mitad de la tundra- contribuyen a disparar las estadísticas. Además de las indicadas, la *Aircraft Owners and Pilots Association's Air Safety Foundation* observó que entre los años 2004 y 2008 en Alaska se doblaban los accidentes respecto al resto del país. Frente a los casi seis siniestros por 100.000 horas de vuelo en el país, la tasa de Alaska fue casi de catorce.

Es por eso que los accidentes de avioneta en este extremo salvaje de América son una noticia recurrente en todos los informativos: alrededor de diez muertes cada año. Uno de 1980 nos tocó de cerca, cuando Félix Rodríguez de la Fuente aparecía sonriente y muy

FOTO: THINKSTOCK



Brian Krill, de amarillo.

abrigado en la última imagen de su vida. Estaba a punto de despegar en la tundra helada para filmar la Iditarod,

la famosa carrera de perros de cerca de 1.000 millas, que finaliza en Nome, uno de los confines del oeste. Una hora después, el aparato en el que volaba junto a dos técnicos de televisión, se estrelló tras desestabilizarse en el aire. Era el 14 de marzo. Alaska no perdona.

“Hay muchos accidentes porque se cometen errores”, explica Gregory Sanoski, un experimentado piloto de la compañía K2 en el pequeño aeródromo de Talkeetna. Sanoski -pelo blanco, gafas oscuras, abrigo marrón, pantalones vaqueros y botas de montaña- lleva 30 años en el Gran Norte, procedente de Sacramento. Además de tener sus



“No puedes encontrar un trabajo volando a un glaciar en todos los Estados Unidos. En Alaska sí”.

avionetas, trabaja como piloto y mecánico, entre el cielo y los talleres. “Yo he sentido miedo, porque volaba para reparar aviones. Cuando se estropeaba un aparato y hacía mucho viento, era muy peligroso”, prosigue Sanoski antes de contar una de las muchas anécdotas que colecciona, algo poco frecuente entre los aviadores. A los pilotos de las compañías no les gusta contar situaciones de emergencia.

Mike, piloto de un Cessna 172 de cuatro pasajeros de la misma empresa, señala el grueso libretto con la normativa de aviación de la FAA. Desmenuzar algunas experiencias supondría vulnerar algunos de los puntos de esta biblia de la aviación. Y este hombre que en invierno enseña en una escuela de aviación en Hawái apenas asoma una tímida anécdota en la se congelaron los cristales de su avioneta y tuvo que sacar la cabeza mientras aterrizaba en una pista de grava.

“Hay que tener cuidado con lo que se publica, con las opiniones. La reputación de los pilotos está en juego. La comunidad de pilotos de Alaska”, afirma.

Talkeetna es la capital de la aviación. En este pequeño poblado escondido a escasos kilómetros de la autopista dirección a Fairbanks, lo más difícil es no distinguir a los pilotos: gran parte de la gente que se ve en la calle lo son. Desde aquí salen los aparatos que llevan escaladores al campo base del monte McKinley, tan frecuentes como los vuelos turísticos que a partir de 200 dólares te llevan en todo tipo de avionetas y realizan todo tipo de trayectos. Tampoco faltan las avionetas particulares, los viajes de fin de semana para pescar salmón en zonas recónditas, el avistamiento de osos o los taxis aéreos. Todo tiene cabida en el territorio de las mil esquinas.

Para todos los gustos

Algo que hace de Alaska uno de los lugares más peculiares para los amantes de la aviación es la variedad. La mayoría de turistas que caen por Talkeetna sobrevuelan el inmenso Parque Nacional Denali. Otros aterrizan en glaciares, en lagos, en surcos de grava o en alguno de las 600 pistas públicas que existen en todos los rincones de Alaska.

Los diez aviones de la empresa K2 están preparados para cualquier superficie. Nueve de ellos están preparados para aterrizar en tierra; uno para hacerlo en el agua, donde necesitan hasta medio kilómetro para poder despegar. La base de la compañía se encuentra enclavada en los bosques, a escasos kilómetros de Talkeetna, donde el ajetreo de las empresas turísticas se entremezcla con la paz del entorno. No es extraño ver cómo los pasajeros que vienen de excursiones extraen de los flotadores de la avioneta sus armas de fuego, sus cañas de pescar o su botín conseguido.

Algo diferente sucede en la base acuática de Anchorage, la ciudad más grande de Alaska, donde existen 200 operaciones al día y los vuelos tienen más de necesidad que de recreo. El lago Hood está a los pies del aeropuerto internacional *Ted Stevens* -un senador que murió en accidente de avioneta en Alaska-, cuya importancia supera con creces el tráfico de carga al de pasajeros, simboliza el ajetreo aéreo. Y representa el vasto espíritu de estas tierras: mientras en la mayoría de los lugares del planeta las avionetas simbolizan un modo de ocio, el significado en Alaska es de imperiosa necesidad.

A los más de 8.000 pilotos de avionetas hay que añadirle los ciudadanos con licencia de aparatos de un motor, algo que si bien aumenta los índices de siniestralidad, también otorga un carácter diferente. Un curso de 40 horas (y al menos 6.000 euros), la mitad de ellas con instructor, es suficiente para conseguir el permiso en la multitud de escuelas que existen en Anchorage y Fairbanks, las dos principales poblaciones. En las otras, a las que solo se puede llegar por aire o por cualquiera de los ríos que desde el aire hacen de Alaska una superficie con miles de cicatrices, la relación con el aire es quizá una forma más elevada.

En las zonas remotas, las escuelas ofrecen formación gratuita y optativa. La compra se hace en avioneta y los profesores también se mueven en avioneta. La *Alaska Airmen's Association* es la organización que, con 2.200 miembros, se erige como portavoz de los intereses de una población con fuertes raíces en el aire. Su propósito

es "ser la portavoz de la aviación en Alaska". Y resume la relación entre los habitantes y la aviación así: "La aviación general es una parte activa del modo de vida en Alaska, que es económicamente accesible al ciudadano medio".

Una de los más importantes eventos es el *Great Alaska Gathering*, que se celebra el primer fin de semana de mayo desde hace quince años y por el que pasan más de 21.000 amantes de la aviación. Además de la industria de la

aviación y las novedades, es un homenaje al estilo de vida grabado en generaciones. El fin de semana finaliza con una lotería que sortea... una avioneta.

Los más salvajes

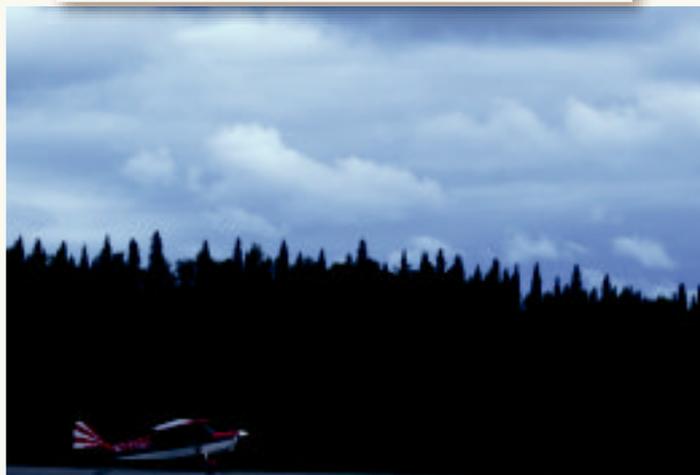
El bautizo aéreo de Don Lee fue una premonición: empezó con un accidente. Era 1974, un año antes de obtener la licencia de piloto. Él encarna una clase de pilotos en vías de extinción, los *bush pilots*, que se asemejan más a un pájaro que a un avión. Se posan en

cualquier sitio, reniegan de los modernos aparatos tecnológicos que les roban la sensación de sentirse libres, odian las rutas preestablecidas y ponen en juego todas sus habilidades como pilotos.

"Hay menos *bush pilots* que astronautas", opina Lee, que ahora dirige la *Alaska Floats and Ski*, una escuela de jóvenes pilotos en los que enseña a la vieja usanza. Lee tiene, como todos los pilotos, una gorra. También un espeso bigote, una gran

reputación en todo el estado y una predilección por el pasado. "Hasta los años 50 ó 60 todos los pilotos eran salvajes. Pero en los años 70 vino la tecnología. En los aviones que tengo existe la tecnología, pero no me gusta usarla. En la escuela enseñé a pilotar a la vieja usanza. Además de ser más natural, la tecnología falla y puedes morir. Hay que estar preparado", puntualiza mientras realiza operaciones de mantenimiento a sus avionetas del aeródromo de Talkeetna.

También tiene mil aventuras que contar. En sus 58 años de su vida,



Don Lee, un bush pilot.



“Ser piloto es en Estados Unidos el tercer oficio más peligroso del mundo, por detrás de leñador y pescador”.

los últimos 40 volando y estirando la confianza hasta límites poco habituales, ha pasado por todo tipo de situaciones. “¡Yo estoy vivo de milagro!”, exclama al preguntarle por alguna historia grabada a fuego. Y relata una que suena a fantasía si no se conociera a Lee, todo un representante de las viejas formas de pilotar: “Había un accidente con dos muertos en mitad de las montañas. Era un día malo y fui a rescatarlos. No había oxígeno y me quedé inconsciente. Caí en espiral 8.000 pies y me desperté. A través de una esquina en el cristal vi unos árboles, pero el motor no funcionaba y el avión estaba cubierto de hielo, que pesa mucho. Pero pude planear y caí en una montaña. Me puse las botas de nieve y caminé. Contacté por la radio y vinieron a por mí al cabo de unos días. Otra vez estuve cinco días en una cueva de nieve... Soy un afortunado”.

Algo más joven es Paul Keech, que ha llegado a la remota comunidad de Chicken, cerca de Canadá, para celebrar la fiesta nacional, el cuatro de julio. Es otro de los pilotos que confían más en sus destrezas que en la tecnología, aunque dice no arriesgar hasta el extremo. “Hay gente conservadora, yo soy de esos: no voy a los límites. Pero también los hay que son arriesgados”, opina.

Este tipo de pilotos son quienes abren paso y aterrizan allá donde no existe ningún acondicionamiento. Paul explica el significado de un

término que, aunque con una gran tradición, los avances tecnológicos y la modernidad están enviando al olvido: “Hay programas de televisión que utilizan el término *bush* para hablar de gente que aterriza en aeropuertos, pero generalmente los *bush pilots* aterrizan fuera de las pistas. Hay gente que también lo llama *back country*”, aclara. Incluso en los glaciares en los que aterrizan la cantidad de avionetas, la pista está señalizada.

Don Lee dice que todos los años mueren cinco o seis pilotos. Se queda corto. Entre 1990 y 2009 ha habido en Alaska una media de ocho pilotos muertos al año. El *Center for Diseases Control and Prevention* indica que, en ese período, Alaska, que representa un 0,2% de la población de Estados Unidos, albergó el 35% de los accidentes del país y el 20% de los fallecidos. Y en los últimos años, según un informe de la aviación americana, el recuento de accidentes siempre ha superado los 100, alcanzando los 128 en 2005.

Ser piloto es en Estados Unidos el tercer oficio más peligroso del mundo, por detrás de leñador y pescador. La *Bureau of Labor Statistics* contabilizó 71 muertos en el año 2012: la altitud, las turbulencias y el clima son algunas de las principales causas. Sabemos que Alaska proporciona buena parte de esa cifra, pero todos admiten que realizan el mejor trabajo del mundo. ☒