



Comisión Asesora propone eliminar aporte basal de las FFAA

Rodolfo Neira Gachelin*



En un hangar del sur chileno, mientras los radares siguen apuntando a cazas supersónicos y drones de última generación, un avión veterano vive su propia revolución silenciosa. El DHC-6 Twin Otter, esa mole compacta de aluminio canadiense, sigue despegando con el temple de siempre, pero con algo nuevo bajo el fuselaje: tecnología, autonomía y propósito estratégico.

Durante más de cuatro décadas ha sido uno de los principales caballos de batalla de la aviación de transporte de la Fuerza Aérea de Chile. Desde su llegada, el Twin Otter se convirtió en un operador insustituible en territorios donde no hay nada: ni pistas, ni torres, ni repuestos al alcance. Desde Puerto Montt hasta la Antártica, estos aviones han hecho todo lo que se le puede pedir a una aeronave: transportar carga, evacuar pacientes, marcar presencia, mapear el vacío y formar a los pilotos de transporte que realizan el curso de multimotores en el Grupo de Aviación Nº 5. En un terreno donde el clima puede cerrarse en cinco minutos, su confiabilidad lo volvió leyenda. Y como toda leyenda que se respeta, en vez de ser retirada, se transforma.

La decisión no es trivial. Reemplazar una flota así no solo cuesta millones. Significa perder una plataforma probada, adaptada y familiar. En su lugar, ENAER —la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile— apostó por una fórmula más compleja, pero más inteligente: transformar lo que ya existe. Y lo está haciendo con una mezcla de ingeniería de precisión, creatividad y conocimiento acumulado.



El cambio es profundo. Los antiguos relojes analógicos fueron reemplazados por pantallas digitales. La nueva aviónica cumple con los estándares para operar donde hay pocas ayudas de navegación y el clima es complejo. Pero no se trata solo de poner pantallas: el trabajo tocó todo. Se instalaron compartimientos frontales para aumentar la capacidad de carga, se repotenciaron los motores, se reforzó el sistema de oxígeno para vuelos prolongados a gran altitud y se reconfiguró el fuselaje para convertir modelos de la Serie 100 a la robusta y versátil Serie 300.

Una de las modificaciones más ambiciosas: convertirlo en plataforma de exploración aérea. Le instalaron una cámara de aerofotogrametría de última generación, pero no fue solo un upgrade técnico. Hubo que intervenir su estructura quirúrgicamente: abrir compuertas automatizadas, instalar antenas GPS dedicadas, desarrollar sistemas antiempañamiento. En otras palabras, adaptar un avión del siglo XX para tareas científicas del siglo XXI. Porque esta no es solo una mejora técnica. Es una jugada geopolítica.

En un tablero donde la proyección chilena sobre la Antártica se debe sostener con hechos más que con discursos, tener una flota de Twin Otter operativos y actualizados se transforma en una herramienta de soberanía. Mientras el



continente blanco se convierte en un escenario de competencia científica y presencia internacional, Chile refuerza su capacidad logística con un avión que no necesita grandes aeropuertos, que puede operar en pistas improvisadas y que ahora, gracias a su nueva aviónica y mayor autonomía, puede ir más lejos con menos.

Esta transformación es una estrategia de soberanía. Con autonomía extendida, aviónica modernizada, más capacidad de carga y herramientas de reconocimiento fotográfico, los Twin Otter modernizados consolidan rutas, apoyan ciencia antártica y mantienen conectadas zonas remotas del país. Todo



con un avión más barato de operar que un transporte grande, altamente confiable, y capaz de operar en pistas cortas e improvisadas, adaptable a exploración científica, rescate y transporte logístico.

Es, en definitiva, una demostración de que un veterano bien cuidado y actualizado es tan estratégico como un sistema completamente nuevo.

Lo relevante es que, a través de ENAER, buena parte del músculo técnico hoy está en Chile. El diseño de estanques auxiliares de combustible que extienden el alcance en tres horas es solo un ejemplo del tipo de soluciones a medida que está desarrollando la industria nacional. Lo que antes era una dependencia de manuales foráneos, hoy es una capacidad instalada: se diseñan piezas, se refuerzan alas, se adapta la cabina, se pinta y se certifica.

Pero como toda buena historia de resiliencia, hay un límite. El Twin Otter no es inmortal. Por muy moderna que sea su cabina o más confiables sus motores, el fuselaje tiene décadas de historia encima. Mantenerlos volando es una batalla contra la obsolescencia y la corrosión. El dilema no está resuelto: ¿hasta cuándo se puede seguir estirando la vida útil de una aeronave veterana, sin comprometer seguridad ni eficiencia? Tarde o temprano, el debate por un reemplazo estructural llegará. Pero por ahora, mientras ese momento no sea inevitable, el avión sigue cumpliendo su misión.

En tiempos donde la defensa se mide en millones y misiles, el Twin Otter recuerda lo esencial: la soberanía también se construye con constancia. Con vuelos rutinarios en la Antártica, con presencia permanente en zonas extremas y con decisiones que priorizan la adaptabilidad antes que la grandilocuencia.

Así, sin hacer ruido, sin salir en los titulares, el Twin Otter sigue siendo uno de los activos más estratégicos del transporte aéreo chileno.

Y en un país largo, sísmico, polar y remoto, eso no es poca cosa.

ENAER y su soporte logístico: claves de la modernización

1. Estanques de combustible auxiliares

Desde 2018, ENAER diseñó y fabricó tres estanques que agregan casi 3 horas de autonomía al Twin Otter. Y no es teoría: esos tanques fueron clave en la Operación Estrella Polar III, cuando dos Twin Otter llegaron al Polo Sur desde Glaciar Unión, en enero de 2025.



2. Potencia mejorada

Entre comienzos y fines de 2024, se recibieron tres aviones para repotenciarlos: sus motores Pratt & Whitney PT6-20 pasaron a la serie PT6-26, mejorando rendimiento y fiabilidad. En paralelo, se aplicó mantenimiento estructural, anticorrosión y pintura.

3. Conversión de Serie 100 a Serie 300

Este proceso integra varias mejoras clave: nariz larga para mayor carga, sistema de oxígeno reforzado, modificación de superficies de control, generación de vórtices, stall strips, y motores PT6A-27 con hélices compatibles. Dos aeronaves ya fueron convertidas, una está en proceso y la cuarta llegará en 2026.

4. Cabina digital "Glass Cockpit"

ENAER reemplazó instrumentos analógicos por pantallas multifunción digitales en algunos Twin Otter, alineándolos con los estándares actuales de navegación y seguridad.

5. Plataforma de cartografía aérea

En Punta Arenas, se instaló una cámara Vexcel Ultracam Eagle Mark 3. Para ello, se diseñó un soporte estructural, una antena GPS dedicada, protección para el lente y sistema antiempañamiento. El vuelo de prueba fue el 4 de agosto de 2025.

6. Soporte integral

ENAER no solo mejora partes aisladas. Ofrece overhaul, reparaciones estructurales, fabricación de piezas, tratamientos anticorrosivos, interiores, pintura. Un paquete completo para que los Twin Otter sigan volando en condiciones extremas.

**Fotografías empleadas a modo de ilustración – Estado Mayor Conjunto de Chile y Fuerza Aérea de Chile (FACH).*

❖ **Rodolfo Neira Gachelin. Extracto zona-militar.com**