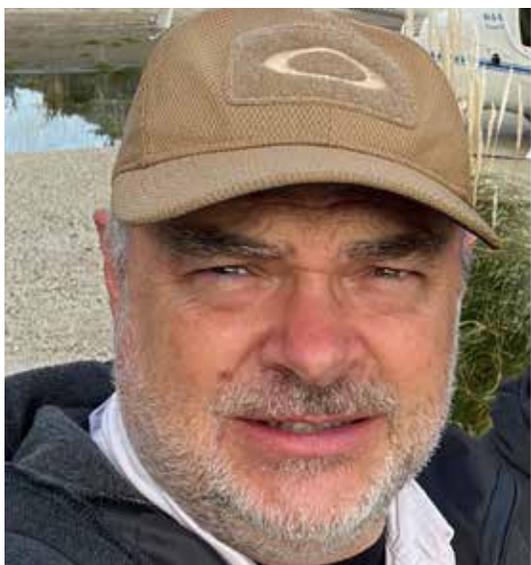




## Bitácora

# Una amenaza para la subsistencia de la aviación civil no comercial



En la aviación, como en cualquier otra actividad, el cumplimiento de las normas, disposiciones y reglamentos es clave para su sostenibilidad y normal desarrollo, incluidas las medidas de seguridad para operar de manera adecuada, disminuyendo los riesgos. Todo lo anterior establece un marco de funcionamiento y certidumbre. Respecto de la aviación civil, en la Federación Aérea de Chile y sus clubes asociados, así lo entendemos, promoviendo activa y permanentemente el fiel cumplimiento de la normativa vigente definida por la autoridad y mediante la complementación con la propia autorregulación.

Sin embargo, estamos enfrentados a un escenario en permanente cambio y evolución. Las aeronaves, los sistemas, el tipo de operaciones, el perfil y requerimiento de los usuarios, etc., obligan a revisar, actualizar y complementar nuestra normativa y procedimientos en forma continua, buscando siempre mantener y mejorar su efectividad, pero también buscando lograr una adecuada eficiencia en el uso de los recursos y teniendo como objetivo último que la actividad se desarrolle y expanda de forma segura. En esta permanente búsqueda de aumentar la efectividad de las normas frente a escenarios y desafíos nuevos, existe el riesgo de caer en la sobrerregulación, situación que puede llevar al estrangulamiento de actividad, poniendo en peligro su subsistencia y sostenibilidad.

## Bitácora

En todo orden de cosas, pero especialmente cuando se trata de regular las actividades que desarrollan otros, la autoridad debe balancear la efectividad de determinada nueva regulación, con la eficiencia en el uso de los recursos (especialmente de quienes la desarrollan y sus usuarios), y el efecto marginal que dicha regulación tendrá sobre quienes regulará. Es en este plano donde la Federación Aérea de Chile juega un rol fundamental al poder aportar a la discusión permanente del marco regulatorio, con la mirada y experiencia de los afectados por ella, que en nuestro caso es la aviación civil no comercial.

Hace muy poco tiempo nos enteramos, a través del Diario Oficial, que la DGAC había modificado la normativa referente al Programa Nacional de Seguridad que actualmente rige para la aviación comercial, extendiendo su aplicación a la aviación civil no comercial que opera en los aeropuertos primarios, sin mayor diferenciación, dejando abierta la puerta para que ello se extienda a aeródromos secundarios con operación comercial menor, o a cualquier otro a discreción de la propia autoridad administrativa. Lo anterior supone una amenaza evidente para un gran número de clubes aéreos que operan en aeropuertos y aeródromos públicos a lo largo del país, quienes, de aplicarse en los términos publicados, no tendrán ni la capacidad ni los recursos para cumplirla, dejando en suspenso su continuidad operacional y el importante rol social que desempeñan, y eventualmente dejando de existir. Así de grave es la situación.

Como bien saben las autoridades, la realidad financiera de los clubes aéreos, muchos de los cuales se mantienen fundamentalmente gracias al aporte de sus socios y pilotos, no permite disponer de los recursos necesarios para contratar el personal que se requiere para implementar las medidas que establece el Programa Nacional de Seguridad recién publicado, haciendo inviable su cumplimiento. De hecho, esto ya está ocurriendo en Punta Arenas, donde el club de esa ciudad tenía un acceso independiente para poder operar en el aeropuerto local (única alternativa), pero con esta normativa debe ceñirse con las normas aplicables a "todas las aeronaves que utilizan ese terminal aéreo". Lo mismo ocurre con quienes operan en Carriel Sur, y probablemente suceda con los clubes que operan en La Serena, Calama y otros aeropuertos primarios.

## Bitácora

Como Federación, desde hace bastante tiempo, y en comunicación con las autoridades de la DGAC locales y nacionales, habíamos estado trabajando desde el Club Aéreo de Osorno en la elaboración de un plan piloto para un Programa de Seguridad para la Aviación Civil que permitiera reforzar las medidas de seguridad existentes en los aeropuertos primarios y así mejorar sus actuales estándares, alineado con los objetivos de la autoridad, pero incorporando la realidad, tanto operacional como organizacional y financiera de los clubes aéreos, para que ello no implicara un riesgo para su sostenibilidad. Todo lo anterior quedó en nada con la sorpresiva publicación por parte de la DGAC del nuevo Plan Nacional de Seguridad, con la consecuente pérdida de tiempo, esfuerzo y recursos para los clubes y personas involucradas.

Sin perjuicio de lo anterior, mantenemos nuestra total disposición para colaborar con la adecuación y modernización de la normativa que nos afecta para enfrentar los nuevos desafíos que la autoridad identifique, pero buscando no comprometer el desarrollo y fortalecimiento de una actividad tan importante para nuestro país como es la aviación civil no comercial. Continuaremos haciendo todas las gestiones que estén a nuestro alcance para visibilizar este grave problema y para lograr las adecuaciones necesarias en la norma que permitan revertir esta situación, porque lo que está en juego aquí es la subsistencia y continuidad de una actividad estratégica, que presta servicios de enorme trascendencia para el país, como es la formación de pilotos sin costo para el Estado, la conectividad aérea y el apoyo en casos de emergencia y catástrofes naturales, por mencionar las principales. Ya tenemos el ejemplo de países cercanos, donde la sobrerregulación de la aviación civil no comercial, sin entender su naturaleza, fines, ni su importancia estratégica, le han provocado un daño irreparable no sólo a los clubes aéreos y sus pilotos, sino que principalmente a las comunidades que resultan beneficiadas con la existencia de ellos. No queremos que pase lo mismo en Chile y redoblabremos nuestros esfuerzos y compromiso para evitarlo.

**Pablo Muxica**

*Presidente de la Federación Aérea de Chile*

## Novedades

## La sobrerregulación que podría hacer desaparecer a la aviación civil no comercial

La decisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de aplicar el Programa Nacional de Seguridad de la aviación comercial a la actividad de la aviación civil no comercial que opera en los aeropuertos públicos primarios, sin atender la realidad y particularidades de los clubes aéreos, representa una severa amenaza para la sostenibilidad de estas entidades.

Como la normativa no hace una diferenciación sustancial, esto podría significar que el mencionado programa se aplique también en los aeródromos secundarios que tienen una operación comercial menor, o a cualquier otro recinto por decisión discrecional de la autoridad de turno encargada de esta materia.

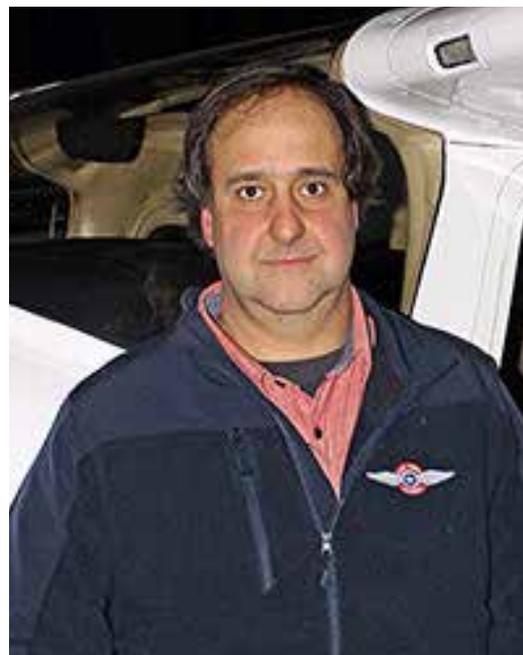


Para que se entienda bien, de implementarse ese plan, está en severo riesgo la subsistencia de la gran mayoría de los clubes aéreos del país, que operan en estos recintos, ya que no tendrán ni la capacidad ni los recursos para cumplir la normati-

## Novedades

va publicada en los términos actuales, afectando gravemente su continuidad operacional y el importante rol social que desempeñan.

Así lo advierte Victoriano Reinares, Vicepresidente de Desarrollo de Clubes de la Federación Aérea de Chile y representante del Club Aéreo de Osorno, entidad que precisamente viene trabajando hace tiempo un programa de seguridad, que es el plan piloto de la Fedach, aplicable a la realidad de los clubes aéreos, el que fue trabajado en primera instancia con la autoridad del aeropuerto de Osorno, pero que ha sido largamente modificado por los encargados de la DGAC en Santiago, al punto que ya van 19 modificaciones al programa, sin que se haya aprobado.



De hecho, la Federación Aérea de Chile maneja una lista de 24 clubes que inicialmente resultarán afectados si se les exige implementar el Programa de Seguridad Nacional de la DGAC, ya que, entre otras medidas, deberán contratar personal que esté a cargo de implementar las medidas de seguridad requeridas con profesionales permanentes a cargo de esta materia. "Ello implicará un incremento sustancial de recursos para los clubes aéreos, fondos que en su mayoría no tienen, porque la mayoría de estas instituciones se mantienen mediante el enorme esfuerzo y aporte que hacen sus socios y pilotos, los que no tendrán la capacidad ni las espaldas para absorber estos mayores costos, haciendo imposible su continuidad operacional, afirma Victoriano Reinares.

El representante de la Fedach agrega que en promedio estos clubes a lo largo del país tienen contratado, en promedio, a menos de 2 personas, lo que es absolutamente insuficiente para responder a las nuevas exigencias que tendrán que cumplir. "La situación es muy compleja y al parecer las autoridades de la DGAC no lo están viendo, o si lo están haciendo, no comprenden el efecto negativo que tendrá en la aviación civil no comercial. De hecho, el 30% de los clubes de esa lista no tiene a nadie contratado, por lo que el programa, tal como está hoy, es inabordable

## Novedades

para los clubes aéreos. Además, la seguridad pública es una obligación del Estado asumir y asegurar, y así está contemplado en nuestra Constitución, puntualiza Reinares. El personero añade que “los aeropuertos públicos son dependientes del MOP, al igual que las carreteras, y en estas últimas, la seguridad pública está a cargo del Estado, y en el caso de los aeropuertos no debería ser es distinto”.

Victoriano Reinares destaca que en la Fedach siempre han promovido la seguridad en el funcionamiento de los aeropuertos y de los clubes aéreos, pero que en este caso, el programa aplicable a los clubes debe ser uno que se ajuste a la realidad de estas instituciones, ya que no se puede aplicar el mismo criterio a empresas comerciales que a entidades que no transportan pasajeros, cumplen un enorme rol social, como es formar pilotos, mantener una red de conectividad aérea a lo largo del país y apoyar al país y las comunidades en emergencias y catástrofes naturales.

### Los primeros clubes afectados

Los inconvenientes por la implementación de este plan ya se están observando en Punta Arenas y Carriel Sur, donde el club de esa ciudad tenía un acceso independiente para poder operar en el aeropuerto local, pero con esta normativa debe ceñirse a las normas aplicables a todas las aeronaves que utilizan el terminal aéreo comercial de esa ciudad. Misma suerte podrían tener el resto de los clubes que operan en la red primaria o algunos de la secundaria en los que existan operaciones comerciales.

Por ello, la única alternativa que se vislumbra a los problemas generales planteados es que se haga una normativa especial sólo para los Clubes Aéreos, que considere la diversidad, funcionalidad, descentralización y desconcentración del territorio, que promueva el fortalecimiento de la regionalización, el desarrollo equitativo y solidario del territorio, y que el Estado se haga cargo de la seguridad. Todos estos conceptos son copia textual de la Constitución. “Estamos comprometidos con el reforzamiento de las medidas de seguridad existentes en los aeropuertos y se mejoren los actuales estándares, alineado con los objetivos de la autoridad, los acuerdos internacionales pero incorporando la realidad operacional, organizacional y financiera de los clubes aéreos, y que ello no implique un riesgo para su subsistencia”, puntualizó Victoriano Reinares.

Novedades

## Conversatorio de seguridad y operaciones aéreas en el Club Aéreo de Valdivia



El Club Aéreo de Valdivia realizó en junio un conversatorio centrado en la educación y la seguridad en tierra. Bajo el nombre de "Horas de Loza", el club celebró su primer Conversatorio de Seguridad y Operaciones Aéreas, demostrando que el aprendizaje y la mejora continua es muy relevante para los pilotos.

Este encuentro contó con la participación de todos los pilotos, instructores y alumnos pilotos de la escuela de vuelo. El piloto y General del Aire (R), Eduardo Mann Pelz, Director de Operaciones del Club Aéreo, abrió la jornada con una presentación sobre las operaciones en SCVL, destacando procedimientos y prácticas que aseguran el funcionamiento seguro del aeródromo, en todos sus vuelos.

A su vez, Luis Rodríguez Ortiz, experto en meteorología aeronáutica del Aeródromo Cañal Bajo (SCJO), compartió información sobre cómo las condiciones meteorológicas impactan la aviación en el sur de Chile. Esta sesión fue particularmente relevante dado el en esta zona, resaltando la importancia de la preparación y adaptabilidad.

## Novedades

Posteriormente, el piloto Guillermo Olate Aránguiz, Director de CAV y responsable de la Escuela de Vuelo, profundizó en la navegación aérea en la Región de Los Ríos. Sus recomendaciones ayudan a los pilotos a maniobrar con seguridad a través de los desafíos geográficos y climáticos locales.

Mientras que Marco Aramayo Sandivari, desde su experiencia como controlador de tráfico aéreo en el Aeródromo Pichoy (SCVD), expuso sobre la gestión de los espacios aéreos y la importancia de la coordinación para la seguridad de todas las operaciones aéreas.

Finalizando las presentaciones, Marco Rodríguez Rojas, Administrador del CAV-SCVL, discutió sobre la seguridad operacional y el abastecimiento seguro de combustible, temas fundamentales para la integridad y eficacia de las operaciones aeronáuticas.

La jornada concluyó con un almuerzo de camaradería.



Novedades

## DGAC impartirá curso de Implementación SMS

Un importante curso para pilotos impartirá la Dirección General de Aeronáutica Civil, sobre Implementación SMS (Sistema de Gestión de Seguridad Operacional). Este se realizará de forma online, entre el 19 de agosto y el 13 de septiembre, y estará a cargo de la DSO (Departamento de Seguridad Operacional) a través de la ETA (Escuela Técnica Aeronáutica).

El SMS contiene temas de gran relevancia para el objetivo de mantener en un alto nivel la seguridad de vuelo.

Las inscripciones para realizar este curso están abiertas hasta el 31 de Julio, para lo cual deberán ingresar al Link que se entrega a continuación y seguir las instrucciones. Este curso considera una evaluación final el día 13 de septiembre y la entrega del respectivo certificado de aprobación del curso.

Inscribirse aquí:

<https://www.dgac.gob.cl/dgac-dictara-curso-sms-para-proveedores-de-servicios-aeronauticos-externos-2/>



Novedades

## Piloto del Club Aéreo de Osorno apoyó rescate de montañistas en Puyehue



Una alerta de rescate se activó el domingo 21 de julio en la zona cordillera de Puyehue, debido a que dos jóvenes montañistas se encontraban sin poder descender tras realizar una excursión en la zona, debido a que uno de ellos (una mujer) había sufrido una fractura que le impedía continuar caminando.

La alarma la recogió Senapred, pero al momento del aviso no se encontraban disponibles aeronaves de los organismos públicos de rescate para ir a buscar a los afectados. La situación motivó el llamado a pilotos privados del sector que tuviesen helicóptero y pudiesen colaborar en el procedimiento.

Fue así como recibió el aviso Johannes Epple, socio del Club Aéreo de Osorno, quien se encontraba volando en la cordillera, y recibió el mensaje cuando venía de regreso y se activó la señal de su celular. Inmediatamente tomó contacto con Carabineros para coordinar el rescate, por lo que se dirigió, junto a funcionarios de la policía uniformada, hasta el lugar donde se encontraban los dos montañistas.

Tras las maniobras pertinentes, se pudo realizar el rescate y llevar a ambos jóvenes hasta el sector de Caulle, donde los esperaban los equipos de emergencia y ambulancia para trasladarlos hasta un recinto asistencial.

Un operativo exitoso que fue posible gracias a la colaboración desinteresada de este piloto de la aviación civil, en una clara muestra de la relevancia estratégica que tiene esta actividad para el país y la comunidad en diversas situaciones, y de la importancia que supone como complemento a los medios desplegados por el Estado, ofreciendo desinteresadamente sus capacidades para ayudar a las comunidades de la que los propios pilotos son parte.

Agradecemos y felicitamos el compromiso de Johannes, así como también destacamos al Teniente de Carabineros, Emmanuel Guerra, quien coordinó el rescate, tanto terrestre como aéreo.

**Novedades**

## Revisa aquí las próximas actividades aéreas

Compartimos con ustedes las actividades aéreas que están programadas para los próximos meses, con el propósito que se vayan planificando y puedan participar en cada una de ellas.

ACTIVIDAD	LUGAR	FECHA
 <b>Encuentro Aéreo Internacional Yvytu</b>	Aeroclub Yvytu, Paraguay	11 al 13 de octubre de 2024
<b>Festival Aéreo de Rancagua</b>	Club Aéreo de Rancagua	18 al 20 de octubre de 2024
<b>Campeonato Nacional de Vuelo Rally</b>	Club Aéreo de Valdivia	31 de octubre al 3 de noviembre de 2024
<b>Festival Aéreo de Villarrica</b>	Club Aéreo de Villarrica	Enero de 2025
<b>Festival Aéreo de Valdivia</b>	Club Aéreo de Valdivia	15, 16 y 17 de febrero de 2025
<b>Festival Aéreo de Castro</b>	Club Aéreo de Castro	22 de febrero de 2025
<b>Feria Internacional de Aviación Civil (FIAC Maule)</b>	Aeródromo Panguilemo	Marzo de 2025

\*Fechas tentativas. Los clubes aéreos son los responsables de fijarlas.

## Panoramas

# Variada oferta gastronómica en Las Tacas

Si tienes ganas de tomar el avión y salir a disfrutar de una buena gastronomía, los restaurantes ubicados en el balneario Las Tacas, en la región de Coquimbo, son una excelente alternativa para pasarlo bien y comer rico.

Llegando por aire al aeródromo privado del complejo turístico, se pueden visitar los restaurantes v y Sunset, además de La Marina, que ofrecen una exquisita carta con productos de tierra y mar, acompañados de una espectacular vista al mar, en un entorno natural que no deja de sorprender.

Luego de un delicioso almuerzo, se puede recorrer el pueblo de Las Tacas, que cuenta con minimarket y tiendas con artículos para la familia y el hogar. Para mayor información sobre estos datos y los restaurantes, ingresar al sitio:

[www.lastacas.net](http://www.lastacas.net)



**SCQT-Aeródromo Las Tacas (PVT)**

**Coordenadas: 30°05' 49" S, 71°21' 45" W**

**Orientación 17/35**

**Dimensión: 1094X20 de asfalto**

## Aproximación del mes (By @finalcorto)

# Aeródromo El Bodal

@robertodm, en un Cirrus SR22T, nos muestra en esta aproximación y aterrizaje, los hermosos parajes del valle de Santa Cruz, una zona vitivinícola por excelencia, en un día despejado, que permitió tener una excelente panorámica, con la cordillera de Los Andes de fondo.



### INDICADOR DE LA PISTA:

SCBD - Aeródromo El Bodal (PVT)  
Santa Cruz, Región de O´Higgins  
Coordenadas: 34° 40´ 52" S, 71° 17´ 14" W  
Orientación: 12/30  
Dimensión: 780 x 18  
Superficie: Tierra Compacta  
Elevación 574 ft

## Aniversarios del mes

# Próximos aniversarios

**6 de agosto:** Aniversario del Club Aéreo del Personal de Carabineros

**13 de agosto:** Aniversario del Club Aéreo de San Fernando

**14 de agosto:** Aniversario del Club Aéreo de Vallenar

## Correo aéreo



Te invitamos a ser parte de la **comunidad Fedach**. Si tienes información, sugerencias, datos, imágenes de vuelos o inquietudes que quieras compartir con nosotros, escríbenos a [gerencia@fedach.cl](mailto:gerencia@fedach.cl) y podrás aparecer en el próximo número de Fedach News.