



Bitácora

El Futuro de Santiago en el Aire: ¿Un Cielo para Todos o Solo para Algunos?



En nuestro editorial de mayo, la Federación Aérea de Chile alzó una voz clara y unánime: Santiago necesita, con urgencia, un aeródromo H24 exclusivo para la aviación general. Lejos de ser un capricho sectorial, esta infraestructura se presenta como una necesidad estratégica para descongestionar Arturo Merino Benítez (AMB) y potenciar la operatividad de un sector vital. Hoy, a la luz del "Informe Final Plan Maestro AMB" y del "Estudio de Localización del Nuevo Aeropuerto Macro Zona Centro", documentos publicados tras nuestra reflexión anterior, la discusión adquiere una dimensión aún más crítica. La planificación actual evidencia una tendencia preocupante: la aviación menor sigue siendo relegada a un segundo plano.

La aviación comercial, sin duda, es el motor de nuestra conectividad y un pilar esencial para el desarrollo económico y social de Chile. Su expansión y eficiencia son indispensables. El Plan Maestro, que proyecta la saturación de AMB y la necesidad de aumentar su capacidad operativa (actualmente alrededor de 84 operaciones por hora), se enfoca en responder a esta creciente demanda. Sin embargo, es crucial entender que esta columna vertebral de la conectividad no existe en el vacío: se apoya y se alimenta, en gran parte, de la aviación general.

Es en nuestros clubes aéreos, en las pistas de aeródromos repartidos por todo el país —desde las frías tierras australes hasta la calidez del desierto— donde se

Bitácora

forjan los pilotos que, con el tiempo, nutrirán las cabinas de nuestras aerolíneas. La aviación general provee la instrucción inicial, el entrenamiento constante y el mantenimiento de las habilidades que son la base de la seguridad operacional del país. Ignorar este rol equivale, sencillamente, a serruchar la rama donde se asienta el nido.

Esta situación no es nueva para la aviación general chilena. La historia reciente ofrece precedentes inquietantes, como la desaparición del antiguo aeropuerto de Cerrillos. Hoy, al revisar las proyecciones del nuevo plan maestro, la comunidad aeronáutica percibe una continuidad de esa tendencia: nos están sacando, poco a poco, del mapa. Una sensación que se refuerza con la experiencia en otros proyectos de infraestructura estatal, donde la visión integral y a largo plazo ha estado, muchas veces, ausente.

Y esto va más allá de la formación de pilotos. La aviación general también sustenta operaciones críticas para el país. Las misiones policiales —como las de la PDI, obligadas por necesidad operativa a trasladar sus bases desde Tobalaba a AMB—, o las aeroambulancias, que dependen de accesos ágiles a aeródromos para salvar vidas. Todas estas operaciones necesitan una infraestructura adecuada, eficiente y disponible las 24 horas.

El "Informe Final Plan Maestro AMB" privilegia la "Alternativa 1" por su "virtud no disruptiva" respecto a las operaciones comerciales actuales, lo cual puede ser un criterio válido en ese contexto. No obstante, la omisión de referencias explícitas y planes concretos para la aviación general en estos documentos estratégicos es una señal de alerta.

La propuesta de un aeropuerto H24 para la aviación menor en Santiago —que planteamos en mayo— no es un simple anhelo gremial. Es una necesidad estratégica nacional. Es la garantía de que seguiremos formando pilotos, de que las emergencias aéreas tendrán respuesta inmediata, y de que la aviación general seguirá siendo un vector de desarrollo, cohesión territorial y servicio al país.

Es tiempo de que las autoridades responsables de diseñar y planificar nuestra infraestructura aérea escuchen la voz de la aviación general. Porque un cielo para todos es un cielo más seguro, más eficiente y, sobre todo, un cielo que impulsa el progreso de todo Chile.

Pablo Muxica

Presidente de la Federación Aérea de Chile (FEDACH)

Novedades

Volar con sentido: el aporte de los pilotos privados en operaciones de rescate



La aviación civil no comercial es una actividad que, por lo general, se realiza de forma silenciosa, y que suele pasar desapercibida. Sin embargo, eso no quiere decir que no cumpla un rol estratégico de enorme relevancia para la comunidad, a partir del aporte que realizan los clubes aéreos asociados a la Fedach y sus pilotos de manera desinteresada y con una gran vocación de servicio público.

Un ejemplo digno de destacar es la labor que cumplen con cierta frecuencia pilotos socios de clubes del sur del país, que utilizando sus propias aeronaves, desembolsando recursos personales, y desplegando sus capacidades y tiempo, participan de rescates aéreos a petición de organismos, entre ellos, Carabineros, cuando les solicitan apoyo frente a emergencias, aun cuando existen entidades como la Fach, o empresas e instituciones de rescate aéreo, emplazadas en la zona, que podrían cumplir esa importante labor.

Novedades

Sin embargo, por alguna razón se recurre a la aviación civil cuando se requiere apoyo ante situaciones de emergencia. Fue lo que sucedió tras un reciente accidente que involucró a un andinista en la cumbre del volcán Calbuco, cuyo cuerpo fue rescatado gracias a la ayuda de Cristián Landmann, piloto perteneciente al Club de Osorno y Purranque, quien dispuso de su helicóptero para trasladar a un equipo del GOPE hasta el lugar donde se encontraba el malogrado escalador.

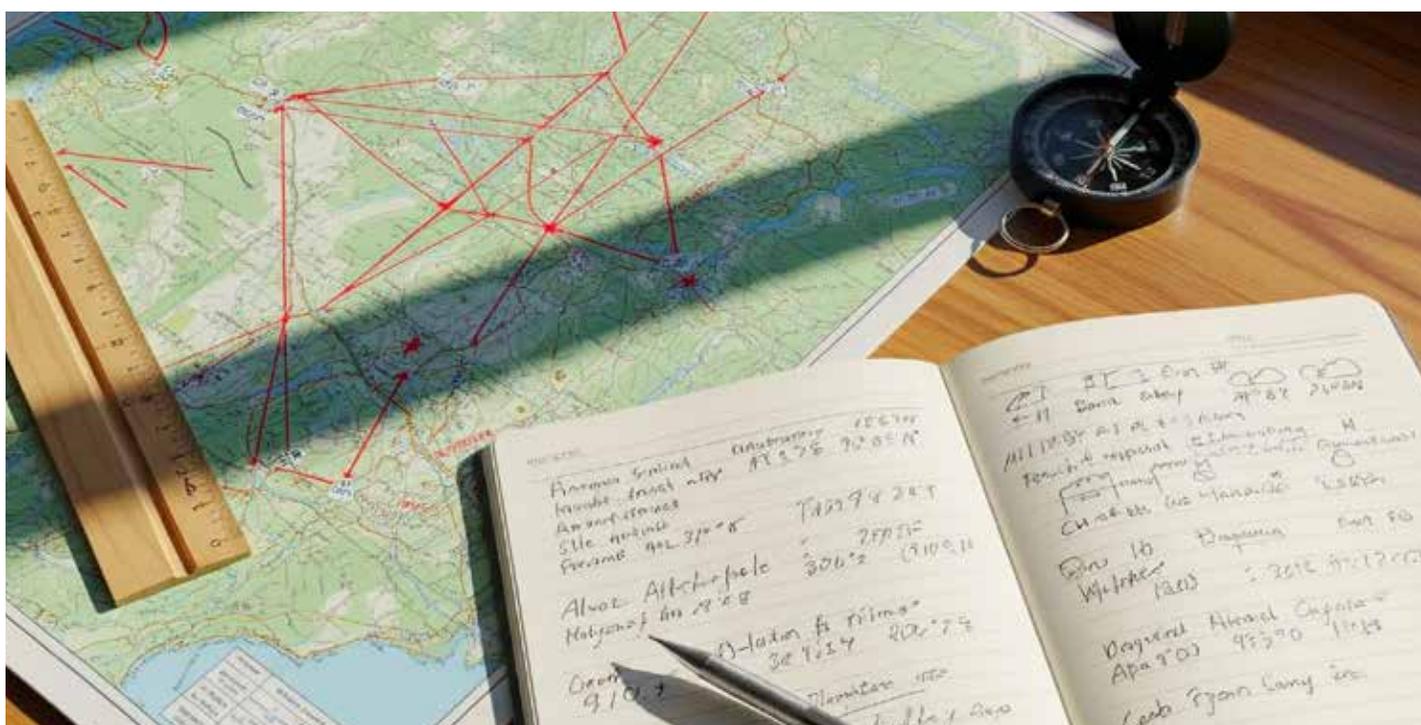
Tal como lo relató Cristián Mansilla, comandante del grupo URAT, fue una operación compleja por las complicaciones para acceder a la zona en la que se encontraba la persona accidentada.

Posterior a ese episodio, hubo un aviso de rescate en los faldeos del Puyehue, donde Cristián Landmann nuevamente se puso a disposición para ir a rescatar a dos personas que se habían accidentado, en una fehaciente demostración de la voluntad y compromiso de los pilotos privados del país. Felicitamos a Cristián por su enorme compromiso, quien nos recuerda que no todos los héroes usan capa, sino que son los vecinos del club aéreo local.



Novedades

La Evolución del Plan de Vuelo: Una Historia de Normativas y Cielos



Imaginemos los albores de la aviación: un puñado de pioneros audaces, con máquinas hechas de madera, tela y sueños, despegando hacia un cielo vasto e inexplorado. Cada vuelo era una proeza. Cada aterrizaje, una victoria. En esa época de incertidumbre, surgió una necesidad vital: saber quién volaba, hacia dónde y cuándo se esperaba su regreso. Así nació el plan de vuelo.

Este documento, rudimentario en sus inicios, era mucho más que un itinerario. Era una declaración de intenciones. Un grito al vacío: "Aquí estoy, voy hacia allá". Permitía registrar aeronaves, coordinar el escaso tráfico aéreo y, sobre todo, activar los mecanismos de búsqueda y rescate si algo salía mal. En un mundo sin radares ni comunicaciones constantes, el plan de vuelo era una brújula de seguridad, símbolo de una humanidad decidida a conquistar los cielos.

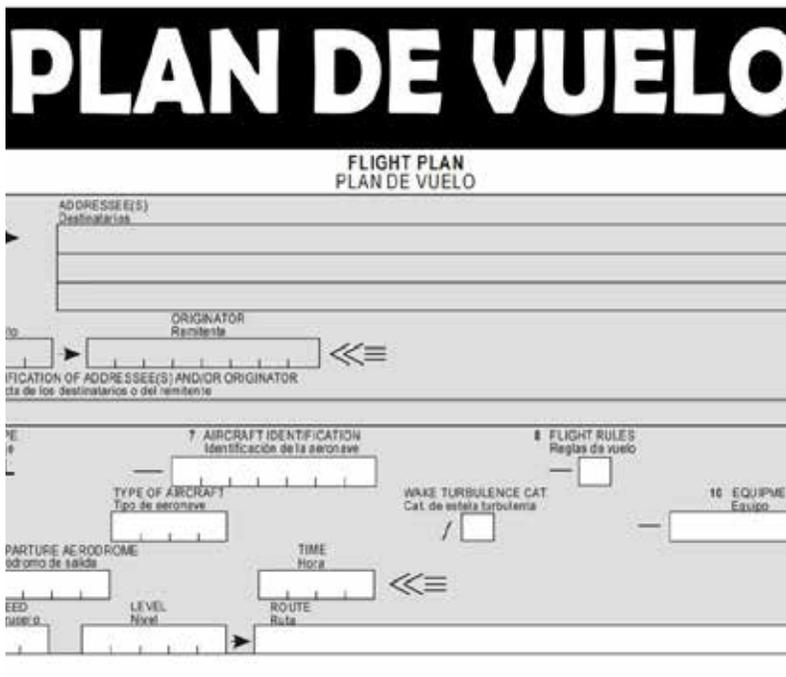
Novedades

El Plan de Vuelo Hoy: Entre Tecnología y Burocracia

Hoy, la aviación es una maravilla de la ingeniería. Satélites, transponders y controladores garantizan una precisión milimétrica. Sin embargo, las normativas, como estratos geológicos, conservan residuos de otras épocas.

En Chile, la seguridad sigue siendo pilar central, lo que se refleja en sus regulaciones. Pero también cargamos con el hábito de conservar normas extemporáneas. Un ejemplo claro en la aviación general es la exigencia de presentar un plan de vuelo acompañado de un manifiesto de pasajeros para cada vuelo.

Aunque bien intencionada, esta práctica se percibe hoy como una barrera innecesaria, especialmente en un entorno donde la tecnología permite alternativas más ágiles y seguras. Muchos pilotos y operadores sienten que esta exigencia es un eco de tiempos más inciertos, que poco aporta a la seguridad y mucho entorpece la operatividad.



PLAN DE VUELO

FLIGHT PLAN
PLAN DE VUELO

ADDRESS(E)S
Destinatario(s)

ORIGINATOR
Remitente

IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR
Identificación de los destinatarios o del remitente

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION
Identificación de la aeronave

8 FLIGHT RULES
Reglas de vuelo

TYPE OF AIRCRAFT
Tipo de aeronave

WAKE TURBULENCE CAT.
Cat. de estela turbulenta

10 EQUIPMENT
Equipo

DEPARTURE AERODROME
Aeropuerto de salida

TIME
Hora

LEVEL
Nivel

ROUTE
Ruta

La OACI y la Búsqueda del Equilibrio

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como órgano normativo global, propone un marco general basado en seguridad y eficiencia. Sus normas y métodos recomendados (SARPs) buscan estandarizar la aviación civil sin imponer rigideces. Cada Estado puede implementar sus propios mecanismos, siempre que mantenga niveles aceptables de seguridad.

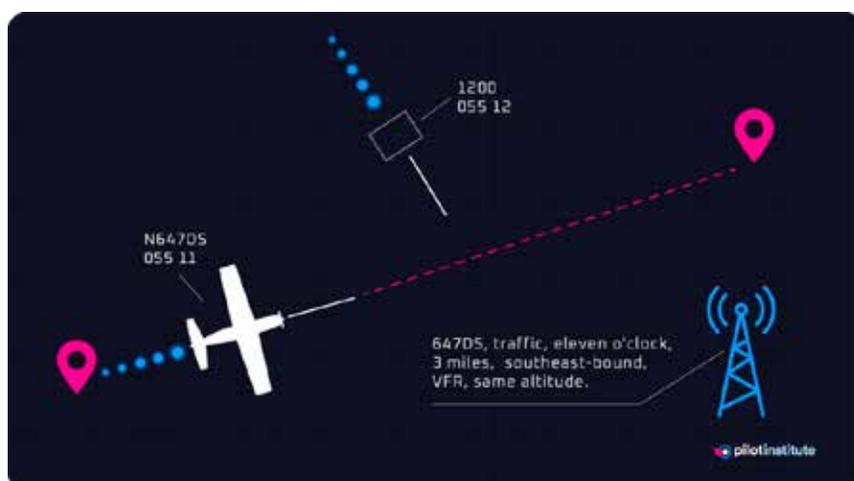
Esta flexibilidad es especialmente útil para la aviación general, donde el riesgo es diferente al de la aviación comercial, y la necesidad de eficiencia es clave. La OACI propone confianza y responsabilidad: facilitar el vuelo, sin perder el control.

Novedades

Lecciones desde el Norte: El Caso de Estados Unidos

Un modelo revelador es el estadounidense. Allí, la Administración Federal de Aviación (FAA) combina libertad operativa con una fiscalización estricta: responsabilidad con consecuencias.

En Estados Unidos, los pilotos de aviación general no están obligados a presentar planes de vuelo para vuelos no comerciales. Tampoco deben entregar manifiestos de pasajeros antes del despegue. El piloto puede volar VFR sin plan de vuelo, solicitar instrumentos, o usar la modalidad Flight Following, que permite al piloto solicitar seguimiento radar en tiempo real desde el control de tráfico aéreo. Basta con una llamada: "Despegado rumbo sur, solicitando Flight Following". El controlador asigna un código transpondedor, brinda información de tráfico y clima, y monitorea el vuelo.



Si el avión se desvía o desaparece, los servicios de emergencia tienen datos precisos para actuar. Un sistema basado en la confianza en el piloto, la tecnología disponible y una clara responsabilidad individual. En el país con mayor tráfico aéreo del mundo, se puede volar de costa a costa sin presentar un solo plan de vuelo. Como diría un gringo: Amazing.

Reflexiones para el Futuro Normativo en Chile

Este contraste con el modelo chileno invita a una reflexión: ¿estamos regulando con sentido? ¿O simplemente repitiendo esquemas heredados?

La autoridad aeronáutica chilena mantiene un enfoque paternalista, más enfocado en el control previo que en la supervisión efectiva. Sería deseable avanzar

Novidades

hacia un rol fiscalizador moderno, donde se confíe en los operadores y se sancione cuando realmente corresponde. Pero para eso, primero debemos reducir la burocracia y estandarizar la normativa.

No es razonable que los operadores privados deban adaptarse a cientos de cambios normativos anuales, a menudo poco difundidos y mal explicados. Esto no solo entorpece la operación, sino que reduce la seguridad, al generar incertidumbre y errores por desconocimiento.

Otros países ya están avanzando. La ANAC en Argentina ha dado pasos importantes hacia la simplificación y digitalización de procesos, demostrando que modernizarse no es incompatible con mantener altos estándares de seguridad.

Volar con Libertad, pero con Responsabilidad

La historia del plan de vuelo refleja la historia de la aviación misma: una búsqueda constante de equilibrio entre libertad y seguridad. En Chile, esta historia sigue escribiéndose.

Hoy, tenemos la oportunidad de revisar nuestras normativas, conversar con la comunidad aeronáutica, y adaptar nuestras reglas a los tiempos. No por comodidad, sino por eficiencia y sentido común. Ya es hora de dejar de lado el "siempre se ha hecho así" y empezar a construir un sistema donde volar sea tan seguro como eficiente.



Novedades

La aviación naval por dentro



En el marco de la tradicional celebración del Mes del Mar, que tuvo lugar durante mayo, quisimos conocer más acerca de un ámbito poco conocido pero fundamental de la Armada de Chile: la aviación naval.

Este componente aéreo de la institución cumple un rol estratégico en la defensa de nuestra soberanía, y pese a su relevancia, muchas veces pasa desapercibido para el público general. Para adentrarnos en su historia, evolución y funciones, conversamos con el Capitán de Fragata, Ignacio Gamboa Muñoz, Jefe del Departamento de la Aviación Naval e instructor de vuelos de helicópteros, quien posee una destacada trayectoria en la institución.

Gracias a su testimonio, obtuvimos una visión general del desarrollo de la aviación naval, sus orígenes y su importancia operativa dentro de una de las principales ramas de las Fuerzas Armadas del país.

Novedades

¿Qué es la Aviación Naval y en qué consiste (cuándo y cómo surge en Chile)?

La Aviación Naval es una Fuerza Operativa de la Armada de Chile, se encarga de proporcionar medios aeronavales organizados, equipados, entrenados y sostenidos logísticamente en el tiempo, para su empleo por las Fuerzas de tarea y Mandos Operativos, con el propósito de contribuir a la ejecución de las operaciones navales y marítimas de la Armada de Chile.



Los orígenes de la Aviación se remontan hacia febrero del año 1911, con las primeras actividades de la aeronáutica en Chile y la gran experiencia, acervo profesional y espíritu renovador de la contribución de ilustres oficiales navales chilenos, precursores, como lo fueron el teniente 1° Edgardo Von Schröeders Sarratea y el ingeniero 2° Fernando Solano Illanes, entre otros entusiastas marinos, se formaron las bases de la Aviación Naval de Chile.

El Decreto Supremo N°187, del 11 de febrero de 1913, fortalece las prístinas actividades de vuelo con la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar, en El Bosque, Santiago. A partir de esto, a comienzos de 1916, el Ministro de Guerra y Marina, hizo una invitación, para que oficiales y gente de mar, se integraran al cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar. De esta forma, el 27 de abril de 1916, se inició el primer curso de vuelo, con ocho especialistas navales.

La Primera Guerra Mundial complicó el desarrollo de las actividades de la Armada de Chile, absorbiendo todo el material y tecnología aeronáutica dispo-

La Primera Guerra Mundial complicó el desarrollo de las actividades de la Armada de Chile, absorbiendo todo el material y tecnología aeronáutica dispo-

Novedades

nible para sus operaciones. Luego, una vez terminado el conflicto, gracias a las hábiles negociaciones del político y diplomático chileno, don Agustín Edwards Mc Clure, Gran Bretaña entregó, a finales de 1918, una importante cantidad de aviones, como parte de una especie de compensación, por las unidades navales chilenas que se construían, al inicio de las hostilidades y que resultaron confiscadas.

De aquella partida de material aéreo, catorce fueron destinados a la Armada, entre hidroaviones y botes voladores, lo cual permitió un gran impulso a las actividades aéreas en nuestro país.

Desde entonces, al lograr un grado tal de desarrollo y con una nueva organización para a las exigencias de la defensa nacional, la Aviación Naval comenzó una intensa actividad, abriendo las rutas para sus hidroaviones hacia ambos extremos de la vasta geografía chilena. El empuje, dedicación y constancia de estos primeros aviadores, llevó al convencimiento de que una marina moderna requería de una aviación orgánica propia.

En el año 1920 la Armada decidió instalar el servicio de la Aviación Naval en la caleta Las Torpederas, bajo el mando del Capitán de Corbeta Arístides Del Solar Morel, y tendría su dependencia respecto de la Dirección de Artillería y Fortificaciones. Para ello, se utilizarían los galpones levantados para las lanchas torpederas que se emplearon para 1891.

La Base Aeronaval, en 1921, ya podía realizar las tareas necesarias para un incipiente servicio aeronaval; comenzaban así los vuelos de largo alcance, siendo el primero, con tres Short 184, el que fue desde Las Torpederas hasta



Novedades

Quintero. Luego vendría uno realmente mayor, como lo sería el de Las Torpederas hasta Coquimbo.

Por esos días, el 17 de octubre de 1921 fue puesto en servicio un enorme hidroavión, biplano, bimotor, modelo Felixstowe F2A, al que se le llamó Guardia-marina Zañartu. Se habían iniciado así, los vuelos de la aeronave más importante de los primeros años de la Aviación Naval.

Dentro de las etapas de formación, crecimiento y regularización del servicio aeronaval, es relevante destacar que para el 22 de abril 1922, se incorporó en el Reglamento de Especialidades de la Armada, la carrera de la Aviación Naval bajo el Decreto Supremo número 359. Hacia el 30 de junio, del mismo año, se creó en la Dirección de Artillería y Fortificaciones, una sexta sección, la cual se hizo cargo de todos los asuntos relativos a la Aviación Naval.

Considerando las operaciones diarias, se hicieron evidentes las debilidades de la pequeña caleta, como los vientos imperantes en un área tan cerrada, con poca maniobrabilidad, lo cual obligó, hacia el 9 de febrero de 1922, a una primera campaña, para verificar las bondades y un paulatino traslado de los servicios a Quintero.

Casi todos los hidroaviones, su material y todo el personal fueron trasladados a los terrenos que la señora María Luisa de Cousiño había donado a la Armada. Ésta, fue una época de esforzadas faenas, pero de una gran camaradería entre los miembros de la dotación.

Además, en ese mismo año, gracias a la colecta pública de 1920, la Armada adquirió dos nuevos botes voladores Supermarine MK II y, más tarde, dos hidroaviones Avro 504-K.

El 4 de febrero de 1923 el presidente de la república, don Arturo Alessandri Palma, visitó la Base, comprobando personalmente, el desarrollo alcanzado por la Aviación Naval; más tarde, para el 16 de marzo de 1923, promulgó el Decreto Supremo de la creación de la Aviación Naval de la Armada de Chile.

Novedades

¿Qué diferencias tiene con otras ramas de la aviación?

Son capacidades diferentes para distintos ámbitos de acción. Como Armada de Chile nuestra misión es la de “proveer al Estado de Chile de un poder naval y un servicio marítimo con el propósito de contribuir a resguardar la soberanía e integridad territorial, mantener la seguridad de la nación, impulsar el desarrollo nacional y respaldar los intereses nacionales donde sea requerido”.

¿Qué requisitos debe cumplir alguien que quiere ser piloto naval?

Durante el primer trimestre del 5° Año Politécnico Naval, los Oficiales interesados en cursar Aviación Naval, se someten a un proceso de postulación, el cual incluye pruebas médicas, físicas y psicológicas. Lo anterior, sumado a su desempeño académico y antigüedad dentro de su curso, se evalúa dentro de una tabla de ponderación, objeto poder seleccionar a los oficiales más idóneos para iniciar el curso teórico y posterior el práctico, entendiendo que es solo un porcentaje limitado de cada generación, el que puede optar a esta especialidad.

¿En qué consiste la preparación para ser piloto naval y en qué parte del país se desarrolla esta actividad?

Para ser piloto naval se debe ser oficial de marina especialista en Aviación Naval. La formación como oficial de marina especialista comprende tres etapas.

La carrera del Oficial de Marina se inicia con la formación en la Escuela Naval “Arturo Prat” como alumno. Al término del Cuarto Año Politécnico Naval, el Cadete obtiene el Grado Académico de “Licenciado en Ciencias Navales y Marítimas”, otorgado por la Academia Politécnica Naval y el Título Profesional



Novedades

de "Oficial de Marina", por la Escuela Naval "Arturo Prat", con lo cual se egresa el servicio y se es nombrado con el grado de Guardiamarina

La segunda etapa de formación, una vez egresado de la Escuela Naval "Arturo Prat", corresponde al Quinto Año Politécnico Naval, el cual comprende el viaje de instrucción en el Buque Escuela "Esmeralda" y la etapa en la Academia Politécnica Naval, denominada Curso de Aplicación Profesional, que se efectúa en el grado de Guardiamarina y está orientada principalmente a entregar las competencias necesarias para su desempeño como Oficial de División y Oficial de Cargo, para su futuro embarco como Subteniente.

Posteriormente el Subteniente se embarca por un período de dos años, preferentemente en unidades auxiliares



Al tercer año en el grado de Subteniente, el Oficial es destinado a continuar sus estudios politécnicos en la Academia Politécnica Naval, previa aprobación del Curso a Distancia de Matemáticas Superiores, que lo faculta para integrar el 6to. año Politécnico.

La tercera etapa corresponde a la fase final de especialización, donde se desarrolla el Sexto año Politécnico Naval en la Academia Politécnica Naval y el Séptimo y Octavo año Politécnico en la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen".

Es en estos dos últimos años, donde se forma a los pilotos navales, pasando primero por una etapa teórica, para posteriormente ejecutar la etapa practica en los aviones PC-7 Pilatus, desde la etapa pre-solo, hasta la etapa de radio-instrumentos, pasando por acrobacias y navegación, entre otras.

Novedades

Una vez finalizada la etapa del PC-7 Pilatus, los pilotos deben optar por continuar volando aviones Bimotor, donde su primer chequeo se realiza en el avión P-68 Observer, o volando helicópteros, donde realizan su curso en H-125/B3

Adicionalmente, se incluye la realización del Curso Básico de Guerra Naval, cumpliendo de esta manera con los requisitos académicos para la obtención del Título Profesional de Ingeniero en Sistemas Navales, con especialidad en Aviación Naval, otorgado por la Academia Politécnica Naval.

¿Qué tipo de aeronaves utiliza en Chile la Aviación Naval?

Actualmente la Aviación Naval cuenta con aeronaves de ala fija y de ala rotatoria. Entre las aeronaves de ala fija tenemos los aviones P-3 Orión ACH, P-295 Persuader, P-111 Bandeirante, P-68 Observer y PC-7 Pilatus.

Entre las aeronaves de ala rotatoria se cuentan el SH-32 Cougar, HH-32 Super Puma, HH-65 Dolphin, BO-105 Bölkow y HH-50 B3.

Nuestras bases de operación están distribuidas en Iquique, Talcahuano, Puerto Montt, Punta Arenas y Puerto Williams, donde tenemos aviones y helicópteros.



Novedades

El Campeonato Nacional de Vuelo Rally 2025 ya tiene fecha y lugar

Uno de los eventos más esperados de la aviación civil en Chile ya comienza a tomar forma. Se trata del Campeonato Nacional de Vuelo Rally Max Godoy Venturini, un certamen que año a año congrega a entusiastas y experimentados pilotos de todo el país.

La edición 2024 se realizó en el Aeródromo Las Marías, en Valdivia, entre el 31 de octubre y el 2 de noviembre, bajo la organización conjunta de Fedach y el Club Aéreo de Valdivia. En esa ocasión participaron 19 tripulaciones —un total de 38 pilotos y navegantes— pertenecientes a 12 clubes aéreos, quienes compitieron en un evento que combina precisión, coordinación y habilidades de navegación aérea.

El campeonato contempla tres categorías:

Debutante: para quienes participan por primera vez;

Abierta: orientada a pilotos novicios;

Nacional: reservada para tripulaciones con mayor experiencia.



Previo al certamen, la organización realiza charlas técnicas y sesiones de práctica para todos los clubes participantes, fortaleciendo la preparación y seguridad de las tripulaciones.

Para este 2025, la sede ya está definida: el Club Aéreo de Chillán será el anfitrión del campeonato, que se desarrollará tentativamente entre el 31 de octubre y el 2 de noviembre. Los mantendremos informados de todos los detalles a través de Fedach News y nuestras redes sociales.

Novedades

Renovación parcial del directorio del Club Universitario de Aviación

En la asamblea ordinaria de socios celebrada el 31 de mayo pasado, se renovó parcialmente el directorio del Club Universitario de Aviación para el período 2025-2026, actividad que se desarrolló en las dependencias del Aeródromo La Victoria de Chacabuco (SCVH).

Con esta renovación, el directorio quedó conformado de la siguiente manera:

Autoridad	Cargo
Mauricio Cisneros L.	Presidente
Iván Schilling F.	Vicepresidente
Humberto Peroni F.	Secretario
Mauricio Araya B.	Tesorero
Mario Villalobos H.	Vuelo
Pablo Ugalde V.	Materiales
Oscar Rojo C.	Aeródromo

Destinos

Beneficio exclusivo para pilotos federados: Descuento en Viña Santa Cruz

En su constante esfuerzo por entregar valor a los pilotos de los clubes afiliados, la Federación Aérea de Chile (Fedach) ha concretado una nueva alianza con Viña Santa Cruz, ubicada en el hermoso Valle de Colchagua.

Gracias a este convenio, los pilotos federados que presenten su licencia vigente obtendrán un 10% de descuento en todos los servicios que ofrece la viña. Esto incluye tours guiados, acceso a los museos, servicios de restaurante y arriendo de salones para eventos.

¡Y lo mejor de todo! Se puede llegar directamente en avión, aterrizando en la pista SCVZ, ubicada en el mismo recinto de la viña.

Invitamos a todos nuestros pilotos a disfrutar de esta experiencia durante todo el año.

Para más información, visita: www.vinasantacruz.cl



10% DSCTO.
EN TODA LA VIÑA
PARA PILOTOS FEDERADOS

LLEGA EN AVIÓN A NUESTRA PISTA SCVZ

- TELEFÉRICO
- CERRO DE LAS CULTURAS
- MUSEO DEL AUTOMÓVIL Y MOTOS
- MUSEO DEL VINO
- CATA DE VINOS

FEDERACIÓN AÉREA CHILE

VIÑA SANTACRUZ
COLCHAGUA • CHILE

Lo que viene

Anótate en los próximos eventos que vienen

Se cierra la mitad del año, y en la segunda parte del 2025, los clubes asociados a la Fedach y la aviación civil tienen distintas actividades y panoramas para disfrutar en las distintas zonas del país. Aquí les dejamos el calendario para que se programen.

ACTIVIDAD	LUGAR	FECHA
Vuelos Populares C.A. Valparaíso y Viña del Mar	Aeródromo Rodelillo (SCRD)	30 y 31 de agosto de 2025
Festival Aéreo de Curacaví	Club Aéreo de Curacaví (SCCV)	Octubre de 2025
FlyInn Aerotrust	Aeródromo Santa Teresa (SCTS)	Sábado 4 de octubre 2025
Aniversario 90 Años del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar	Aeródromo Rodelillo (SCRD)	10 al 12 de octubre de 2025
Show Aéreo de Mendoza	Aero Club de General Alvear	11 y 12 de octubre de 2025
Jamboree Aéreo	Club Aéreo de San Javier (SCSJ)	18 de octubre de 2025
Vuelos Populares	Club Aéreo de San Antonio	31 oct. - 2 nov. 2025
Festival Aéreo Curacaví	Aeródromo Curacaví	31 oct. - 2 nov. 2025
Campeonato de Vuelo Rally Max Godoy Venturini	Club Aéreo de Chillán	31 oct. - 2 nov. 2025
Festival Aéreo de Santa Cruz	Club Aéreo de Santa Cruz	Del 7 al 9 de noviembre de 2025
Encuentro Internacional Yeveve	Aeroclub San Bernardino, Paraguay. (SGYV)	Del 21 al 24 de noviembre de 2025
Festival Aéreo La Serena	Club Aéreo de La Serena (SCSE)	Diciembre de 2025
Festival Aéreo Villarrica	Club Aéreo Villarrica	23 al 25 de enero de 2026
Festival Aéreo Puerto Montt	Aeródromo Marcel Marchant (SCPF)	7 y 8 de febrero de 2026
Festival Aéreo de Castro	Club Aéreo de Castro (SCST)	13 al 15 de febrero de 2026

Destinos

Puerto Montt, la puerta de entrada a la Carretera Austral



Dentro del circuito de destinos que hemos abordado en esta sección del Fedach News, un imperdible es Puerto Montt. Los atractivos de esta ciudad, que incluso la hizo merecedora de una reconocida canción del grupo uruguayo Los Iracundos, ofrece múltiples posibilidades para recorrer, descansar y comer, que hacen de la estadía en la capital de la región de Los Lagos, una experiencia inolvidable.

Para llegar en avión, se puede hacer vía aérea utilizando la pista del Aeródromo La Paloma (Marcel Marchant Binder) (OACI: SPCF), un destacado emplazamiento aéreo de Puerto Montt, propiedad del club aéreo local y de acceso público. Ubicado a una distancia cercana de la ciudad, este recinto ofrece la posibilidad de pernocte coordinando previamente su estadía. La pista ofrece facilidades como combustible y accesos rápidos desde y hacia la ciudad, además de tener operación de empresas comerciales y fuerzas armadas; es la puerta de acceso a la zona austral y un excelente punto donde preparar el inicio de la travesía hacia el sur del país.

Puerto Montt ofrece una diversidad de atracciones turísticas, que van desde el contacto con la naturaleza hasta la cultura local. Recomendables para visitar son el Mercado de Angelmó, famoso por su artesanía y mariscos. También está disponible la arquitectura histórica, incluyendo la Catedral de Puerto Montt y la Iglesia Jesuita. Para los amantes de las aventuras al aire libre, se puede visitar el Parque Nacional Alerce Andino y la Reserva Nacional Llanquihue.

Destinos

Un paseo por la Isla Tenglo es otro sitio que se sugiere visitar, junto al seno de Reloncaví y el Museo Histórico de Puerto Montt. No hay que olvidar que Puerto Montt es, además, la puerta de entrada a la Carretera Austral, uno de los destinos más conocidos del país a nivel internacional, y que hace poco fue declarada una ruta escénica, entre otros factores, por sus maravillosos paisajes y recorridos únicos, que al año atraen a miles de visitantes desde distintos puntos del país y desde el exterior.

La otra ventaja que tiene Puerto Montt, es que desde esta ciudad se pueden hacer paseos a otras localidades aledañas de gran atractivo turístico, como Puerto Varas, el camino Ensenada, el Volcán Osorno, la ruta interlagos, Frutillar y Llanquihue, con su rica y variada gastronomía. Además, se puede volar por el día a la Isla grande de Chiloé, donde se puede aterrizar en el Club Aéreo de Castro y de Ancud, recintos que hemos cubierto en ediciones anteriores del Fedach News.

Las alternativas son múltiples, y la ciudad se puede visitar durante todo el año, ya que en invierno, el clima y la lluvia le otorgan un encanto especial a este destino.



Indicaciones de la pista

<https://aipchile.dgac.gob.cl/designador/SCPF>

SCPF- Aeródromo Marcel Marchant B. (PUB)

Puerto Montt, Región de Los Lagos

Coordenadas 41° 27' 16" S, 72° 55' 04" W

Orientación: 02/20

Dimensión: 1.005 x 19

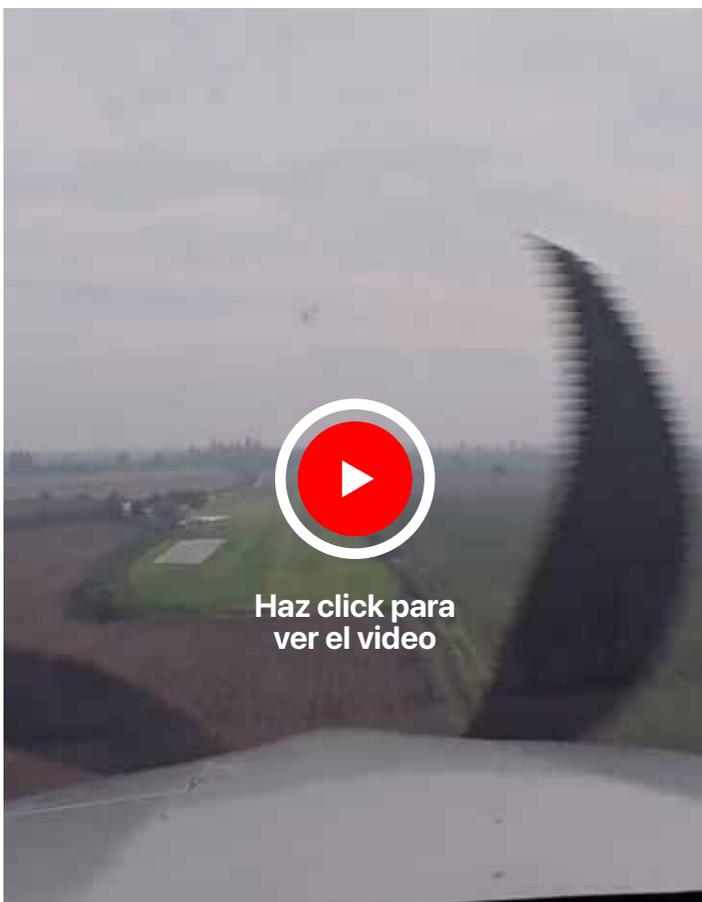
Superficie: Asfalto

Elevación 367 ft

Aproximación del mes (By @finalcorto)

Aeródromo Los Cuatro Diablos

Una de las pistas que hay en Santiago para operar en avión es la de Melipilla, que es funcional para quienes quieren o necesitan acudir a esa zona. Esta aproximación y aterrizaje pertenece a [@davidavilae](#), quien va al mando de una aeronave Cirrus SR22m matrícula CC-CWQ.



INDICADOR DE LA PISTA:

SCME- Aeródromo Los Cuatro Diablos (PVT)
Melipilla, Región Metropolitana
Coordenadas 33° 40' 38" S, 71° 06' 36" W
Orientación: 08/26
Dimensión: 560 x 20
Superficie: Pasto
Elevación 660 ft

Aniversarios del mes

Próximos aniversarios

1 de julio: Club Aéreo de La Ligua

5 de julio: Club Aéreo de Quillota

7 de julio: Club Aéreo de Iquique

10 de julio: Club Aéreo del Personal de Banco Estado

12 de julio: Club Aéreo de Ovalle

17 de julio: Club Aéreo de Lautaro

20 de julio: Club Aéreo de Puerto Montt

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 y podrás aparecer en el próximo número de Fedach News.