

**Bitácora**

Brújula descalibrada: Entre el norte de la FAA y la libertad del vecino por el Este



Siempre hemos dicho que en aviación hay que mirar al "rector" mundial para saber hacia dónde va la técnica. Ese rector es **Estados Unidos**; allá, la General Aviation no es un hobby de fin de semana; ellos entienden que es una industria que aporta más de 250 mil millones de dólares a su economía. ¿El secreto? La **FAA** asume que su rol es fomentar y garantizar seguridad, no poner trabas. Allá, la norma (FAR 91) parte de la base de la confianza en el piloto: si usted cumple la regla, usted vuela. No pide permiso, no llena formularios redundantes, simplemente opera.

Durante años, miramos ese modelo norteamericano como un sueño lejano, excusándonos en nuestra "realidad latinoamericana". Pero este febrero de 2026 nos trae una sorpresa incómoda: **Argentina**, nuestro vecino, decidió copiar al "rector". Es casi un "golpe a la cátedra". Mientras al otro lado de

la cordillera están desmantelando la burocracia para alinearse con los estándares de libertad y eficiencia de **Estados Unidos**, en Chile parecemos estar viajando en dirección contraria, perfeccionando una suerte de "barroquismo administrativo".

Día a día nuestra Aviación General pierde competitividad, haciéndose más difícil (y en consecuencia más cara) su operación diaria, con una falta de política pública que planifique su futuro y permita "orientarnos" hacia objetivos de largo plazo, y

Bitácora

que además permita “medir” cómo lo estamos haciendo; sin la “brújula bien orientada”, y sin la correspondiente accountability de quienes nos regulan, nuestra actividad, tan estratégica como ha demostrado ser tantas veces, se arriesga a desaparecer, tal como ha ocurrido en otros países que no entendieron a tiempo lo que había que hacer.

Resulta irónico. Mientras la **FAA** en **Estados Unidos** simplifica el acceso al espacio aéreo y **Argentina** deroga normas anacrónicas para liberar a sus pilotos, acá seguimos discutiendo si un vuelo monoplaza particular requiere un "Manifiesto de Pasajeros". Es decir, mientras el mundo avanza hacia la gestión basada en riesgos y confianza, nosotros gastamos recursos fiscalizando la inexistencia de acompañantes invisibles.

No se trata de ser destructivos, sino de tener sentido de realidad. Si queremos ser un país desarrollado, nuestra normativa no puede seguir tratándonos como si la aviación fuera una actividad sospechosa. Mundialmente las normas avanzan hacia estructuras basadas en el rendimiento (PBN), sin embargo, en Chile seguimos con los criterios prescriptivos donde un funcionario fija los procedimientos a seguir hasta el más mínimo detalle, y “mágicamente” ese procedimiento debe resultar en el más adecuado para todos los operadores, independiente de su escala y condiciones de operación, tipo de misión, recursos disponibles, etc.

A las nuevas autoridades que asumen en marzo, les tenemos una buena noticia: La hoja de ruta ya existe. No hace falta inventar nada. Solo hay que mirar al Norte (**Estados Unidos**) para entender el estándar técnico de libertad, y mirar al lado (**Argentina**) para entender que la voluntad política puede vencer a la inercia burocrática en tiempo récord.

La aviación civil chilena tiene los pilotos, las aeronaves y la capacidad técnica para estar al nivel de los países líderes en esta industria. Solo nos falta que la administración del Estado sintonice la misma frecuencia, siga el rumbo de la **FAA** y nos dé el "cleared for takeoff" que el desarrollo de la aviación general del país necesita.

Que este 2026 sea el año en que dejemos de pedir permiso para ser eficientes.

Pablo Muxica

Presidente de la Federación Aérea de Chile (FEDACH)

Novedades

Vuelo ferry: la operación aérea que exige experiencia y planificación



Trasladar un avión desde Norteamérica o Europa hasta Chile es mucho más que despegar y aterrizar. Un vuelo ferry implica planificación internacional, permisos de sobrevuelo, coordinación logística en distintos países, gestión de combustible y una preparación técnica que no admite improvisaciones. En Chile, un grupo reducido de pilotos ha desarrollado esta especialidad. Las historias de Rafael Bravo y Rodrigo Molina reflejan dos experiencias distintas dentro de una misma operación: traer aeronaves volando a lo largo de miles de kilómetros hasta el cielo chileno.

Rafael Bravo: planificación y logística en los ferry modernos

Rafael Bravo, piloto del Club Aéreo de Talca, y ex presidente de la Fedach, ha participado en el traslado de nueve aeronaves hacia Chile, entre ellas modelos Cessna 172, Cessna 182 y Columbia. Explica que traer un avión desde el extranjero puede hacerse desarmándolo y enviándolo por barco o volándolo directamente hasta el país. Esta última alternativa puede tardar entre tres y diez días, dependiendo de la autonomía del avión y de la planificación de las escalas.

Cada tramo requiere permisos de sobrevuelo, pago de tasas de aterrizaje y, en algunos países, cobros por milla volada dentro de su espacio aéreo. A ello se suma la coordinación anticipada de combustible, estacionamientos y horarios de llega-

Novedades

da. "Si la planificación falla, puedes quedar detenido en un país o enfrentar complicaciones operativas importantes", señala.

Bravo destaca que la tecnología ha simplificado estas operaciones. La incorporación del GPS cambió radicalmente la navegación y hoy existen empresas especializadas que gestionan permisos en cada escala. "Antes uno tenía que resolver todo personalmente; hoy el proceso es más estructurado y previsible", explica. Sin embargo, insiste en que la experiencia sigue siendo clave, especialmente en tramos sobre el mar o en condiciones meteorológicas cambiantes.

Rodrigo Molina: una lección extrema en el Caribe

La historia de Rodrigo Molina muestra el lado más desafiante de los vuelos ferry. Instructor y piloto con más de 100 aeronaves trasladadas en operaciones internacionales, recuerda que su primera experiencia, a comienzos de los años 80, estuvo marcada por el riesgo.



Con apenas 23 años y recién habilitado en vuelo por instrumentos, decidió traer un avión desde Estados Unidos. Durante el cruce del Caribe desoyeron la recomendación de despegar temprano para evitar el desarrollo de tormentas convectivas. Salieron más tarde de lo aconsejado y, pocas horas después, volaban en medio de una fuerte tormenta, sin referencias claras ni radioayudas efectivas para continuar hacia Panamá.

Desorientados, optaron por desviarse hacia Nicaragua y aterrizar en Puerto Cabezas, en un contexto político complejo tras la revolución sandinista. Fueron deteni-

Novedades



dos y trasladados a Managua, donde permanecieron cinco días encarcelados antes de ser liberados y poder continuar el viaje. “Ahí aprendí a respetar la experiencia y la meteorología”, ha señalado Molina sobre aquel episodio que marcó su carrera.

Con el paso del tiempo, la tecnología transformó radicalmente estas operaciones. El GPS, la planificación digital y los servicios especializados de apoyo internacional redujeron significativamente la incertidumbre. Sin em-

bargo, Molina sostiene que ninguna herramienta reemplaza el criterio del piloto ni el respeto por las condiciones del entorno.

Hoy, los vuelos ferry permiten traer aeronaves nuevas desde fábrica, trasladar aviones adquiridos en el extranjero o llevar aeronaves chilenas para venta o modernización. Detrás de cada avión que cruza fronteras volando hacia Chile hay planificación rigurosa, decisiones críticas y una profunda pasión por volar. En esa combinación de experiencia y precisión se juega el éxito de una de las operaciones más exigentes de la aviación general.



Novedades

FIDAE 2026 proyecta una edición histórica y consolida a Chile como polo aeroespacial de la región



Entre el 7 y el 12 de abril de 2026, se desarrollará en la Base Aérea Pudahuel, una nueva versión de la Feria Internacional del Aire y el Espacio (FIDAE), organizada por la FACH reafirmando su liderazgo como la exhibición aeroespacial, de defensa y seguridad más relevante de América Latina y una de las plataformas sectoriales más reconocidas a nivel internacional.

A semanas de iniciar su cuenta regresiva, la feria muestra un sólido respaldo de la industria: alrededor del 65% de los espacios feriales ya se encuentran contratados, con 108 expositores confirmados de 23 países. Estas cifras reflejan el atractivo de FIDAE como punto de encuentro estratégico para empresas, autoridades, delegaciones oficiales y profesionales del rubro, en un contexto marcado por la innovación tecnológica y la cooperación regional.

Con 46 años de trayectoria, FIDAE se distingue por su enfoque integral. No solo es una vitrina comercial de alto nivel, sino también un espacio diseñado para potenciar la generación de negocios, el intercambio comercial y las relaciones B2B, promoviendo un networking especializado que conecta a proveedores, clientes y po-

Novedades

tenciales compradores del ecosistema aeroespacial y de defensa. A ello se suma un programa de conferencias y encuentros técnicos que aborda los principales desafíos y tendencias del sector, acompañando su evolución y aportando valor estratégico a los participantes.

La feria también cumple un rol clave en el fortalecimiento de la colaboración internacional, facilitando la exploración de nuevas alianzas comerciales en Latinoamérica y consolidando a Chile como un hub para la industria aeroespacial en el continente. Esta combinación de negocios, conocimiento y cooperación ha sido uno de los sellos que explican su permanencia y crecimiento sostenido en el tiempo.

En este contexto, FIDAE ha integrado de manera activa al mundo de la aviación civil. En las dos versiones anteriores, la institución ha estado presente con un stand institucional y con la participación de pilotos de clubes asociados en el programa de acrobacias aéreas, aportando una dimensión deportiva y formativa que complementa la muestra tecnológica e industrial, y que acerca la aviación a un público más amplio.

Con una propuesta diversa, una creciente presencia internacional y una mirada puesta en el futuro del sector, FIDAE 2026 se perfila como una edición clave para el desarrollo aeroespacial de la región, consolidando su rol como plataforma estratégica donde convergen industria, innovación, cooperación y cultura aeronáutica.



Novedades

Rodrigo Molina: el piloto chileno que ha batido tres veces el Récord Guinness como instructor de vuelo



A sus casi 77 años en el horizonte, Rodrigo Molina no habla de retiro. Habla de horas. De seguir sumando. Porque si algo define su historia es la constancia en el aire: está por cumplir 50.000 horas de vuelo totales y acumula 31.000 horas de instrucción, cifra que lo ha llevado a batir tres veces consecutivas el Récord Guinness (2023, 2024 y 2025) como el instructor de vuelo con más horas en el mundo.

La diferencia es clave: las casi 50.000 horas corresponden a toda su trayectoria como piloto; las 31.000 son exclusivamente formando a otros pilotos. Y es en esa categoría donde ha marcado un hito global.

Su primer Guinness lo obtuvo en 2023, cuando acreditó cerca de 28.000 horas de instrucción. Al año siguiente volvió a superarse, y luego nuevamente. "Como sigo volando alrededor de 1.500 horas al año, me sigo batiendo a mí mismo", explica con naturalidad. La anterior poseedora del récord dejó de volar. Él, en cambio, mantiene un ritmo que sorprende incluso dentro del mundo aeronáutico.

La historia del récord comenzó casi por casualidad. En 2021, durante una feria aeronáutica en Estados Unidos, descubrió que tenía más horas que quien ostentaba la marca mundial en instrucción. Le sugirieron postular al Guinness. Tras concretar el proceso y la validación internacional, recibió la confirmación oficial: Rodrigo Molina era el instructor con más horas de vuelo del planeta.

Desde entonces, cada mil horas actualiza la marca y vuelve a batir su propio récord.

Novedades

De siete aviones a un modelo eficiente

Detrás de ese reconocimiento hay más de medio siglo en la aviación. Molina lleva más de 50 años volando. Fue comandante en la aviación comercial y luego optó por independizarse. Hace casi 40 años fundó su escuela de vuelo, RomeoMike, donde ha formado a cerca de 1.500 pilotos.

En su momento llegó a tener siete aviones y una estructura amplia. Con el tiempo entendió que la eficiencia no siempre está en crecer. Hoy opera con un solo avión, cuatro instructores teóricos y él como único instructor práctico. "Aprendí que menos es más. Hoy vuelo más y gestiono mejor", señala.

Su trayectoria también ha sido reconocida en Chile. Recientemente recibió un homenaje del Club Aéreo de Castro, y también del Club Aéreo de Quillota, institución de la que es socio honorario y donde fue distinguido por su condición de Récord Guinness y su aporte a la formación de pilotos en el país.

Su rutina sigue siendo exigente: puede volar hasta ocho horas diarias. Y recientemente renovó su examen médico aeronáutico sin observaciones. "Estoy impecable", comenta con orgullo.

El próximo desafío es aún mayor. El récord histórico mundial de horas totales de vuelo bordea las 60.000. Rodrigo está a punto de alcanzar las 50.000 y proyecta que, manteniendo su ritmo actual, podría llegar a esa cifra alrededor de los 80 años.

"No tengo ninguna intención de dejar de volar", afirma. "Mientras tenga salud y licencia, voy a seguir".

Si cumple ese objetivo, no solo consolidará su nombre como el instructor con más horas del mundo, sino que podría inscribirse entre los pilotos con mayor tiempo de vuelo total en la historia de la aviación, y es chileno.



Novedades

El Carnaval Andino se vivió desde el cielo



En el marco del tradicional Carnaval Andino con la Fuerza del Sol, el Club Aéreo Morro de Arica desarrolló una exitosa jornada de vuelos populares que permitió a la comunidad local y a visitantes nacionales e internacionales apreciar desde el aire uno de los eventos culturales más importantes del norte de Chile.

La iniciativa, realizada los días 31 de enero y 1 de febrero, ofreció una experiencia inédita: observar desde una perspectiva aérea el imponente Morro de Arica, el borde costero y el colorido despliegue de comparsas de caporales, tinkus, morenadas, afrodescendientes y tarqueadas que dieron vida a esta celebración multicultural.

Los vuelos convocaron a visitantes provenientes de Constitución, Santiago, Mejillones e incluso desde Perú, quienes pudieron disfrutar de una vista privilegiada que combinó patrimonio histórico, paisaje natural y expresión cultural en una sola imagen. Desde el aire, el Carnaval mostró su magnitud y belleza en toda su dimensión, reforzando el atractivo turístico que proyecta Arica hacia Chile y el extranjero.

Esta actividad refleja el compromiso del Club Aéreo Morro de Arica con la comunidad y con el desarrollo regional, acercando la aviación civil a la ciudadanía y contribuyendo a diversificar la oferta turística local. La posibilidad de integrar patrimonio, cultura y vuelo en una misma experiencia fortalece el posicionamiento de Arica como destino de eventos y como polo de turismo de intereses especiales.

Con el mismo entusiasmo y espíritu de servicio, el Club Aéreo Morro de Arica ya proyecta su participación en el próximo feriado regional del 7 de junio, fecha en que se conmemora el Asalto y Toma del Morro de Arica. En esa jornada, la institución espera nuevamente sumarse a las celebraciones, ofreciendo a la ciudadanía lo que mejor sabe hacer: volar y compartir desde el cielo la historia y el orgullo de la región.

Novedades

Festival Aéreo de Castro marca otro hito para la aviación civil



Entre el 13 y 15 de febrero pasado se desarrolló el Tercer Festival Aéreo de Castro, evento que no solo fue un éxito en convocatoria y organización, sino que además se transformó en un hito relevante para la aviación civil chilena y para el trabajo federativo que impulsa la Federación Aérea de Chile (Fedach) en todo el país.

Durante el fin de semana, más de 2.000 personas visitaron el Aeródromo de Castro, consolidando al encuentro como uno de los festivales aéreos más importantes del sur de Chile. Se realizaron más de 400 operaciones, permitiendo que 530 personas -entre adultos y niños- vivieran la experiencia de volar, en una actividad que combinó seguridad operacional, apertura a la comunidad y espíritu aeronáutico.

Uno de los hitos más significativos fue la presencia de la Fedach con un stand institucional, marcando la primera vez que la federación participa formalmente en esta actividad organizada por el Club Aéreo de Castro. Este hecho refuerza el compromiso federativo con el desarrollo de la aviación general en regiones y con el fortalecimiento de los clubes aéreos como espacios de formación, comunidad y cultura aeronáutica.

El presidente del Club Aéreo de Castro, Arturo Pacheco, destacó el carácter comunitario del encuentro y el alto estándar con que se desarrolló la actividad, señalando que abrir las puertas del aeródromo a la ciudadanía permite acercar la aviación

Novedades

a las familias y sembrar vocaciones en las nuevas generaciones. Asimismo, valoró la presencia de la Fedach y el apoyo entre clubes, subrayando que este tipo de instancias fortalecen la camaradería y proyectan el futuro de la aviación civil en el sur del país.

El festival contó con la activa participación del Team Villarrica, que realizó cuatro presentaciones acrobáticas de alto nivel -dos el sábado y dos el domingo- aportando un espectáculo que convocó a familias completas y que evidenció el impacto que este tipo de iniciativas tiene en la difusión de la aviación civil.

La actividad incluyó también la presencia de destacadas figuras del ámbito aeronáutico, como María Elena Christen, psicóloga y paracaidista, quien en 2004 —en el marco de los 100 años de la aviación y con 63 años de edad— emprendió junto a Madeleine Dupont la histórica “Travesía 2004”, volando ida y regreso entre Chile y Suiza en un avión monomotor bautizado “Julie”, hazaña que les valió el reconocimiento como las “Abuelas Voladoras”. Especialista en psicología de la aviación tras perfeccionarse en la NASA, fue la primera mujer paracaidista libre de la Policía de Investigaciones de Chile y la primera psicóloga a cargo del Departamento de Psicología de Medicina Aeroespacial de la Fuerza Aérea de Chile. Su presencia en Castro permitió compartir con la comunidad su experiencia, inspirando especialmente a las nuevas generaciones.



Novedades



Delegaciones de los clubes aéreos de Purranque, Ancud, Isla Mocha, Cordillera y representantes de Puerto Montt fortalecieron la camaradería interclubes durante el evento.

El festival coincidió además con la celebración de los 82 años del Club Aéreo de Castro, instancia que reunió a más de cien personas entre socios, colaboradores e invitados, reafirmando el arraigo histórico de la institución en la isla de Chiloé.

El Festival Aéreo de Castro demuestra que la aviación civil organizada tiene un rol activo en el desarrollo regional, en la formación de capital humano y en la vinculación con la ciudadanía. Iniciativas como esta fortalecen el tejido federativo y proyectan con optimismo el futuro de los clubes aéreos en Chile.



Lo que viene

Anótate en los próximos eventos que vienen

Concluye el verano, y con ello, los principales festivales aéreos que se desarrollaron en distintos puntos del país, donde miles de visitantes pudieron participar y presenciar lo mejor de la aviación civil y conocer en profundidad esta maravillosa actividad. Ahora que se acerca marzo y comienza el rodaje del año, tenemos la principal feria del aire a nivel regional, que en esta versión también contará con la presencia de la Fedach.

ACTIVIDAD	LUGAR	FECHA
FIDAE 2026	Base Aérea Pudahuel	7 al 12 de abril de 2026
Jamboree Illapel 2026	Club Aéreo de Illapel	18 y 19 de abril de 2026

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

Destinos

Vallenar: aterrizaje en el Corazón Fértil de Atacama



Ubicada en el corazón del Valle del Huasco, en la Región de Atacama, Vallenar se consolida no solo como un destino turístico de naturaleza y cultura, sino como una escala técnica y de placer para la Aviación General. Su conectividad aérea a través del Aeródromo de Vallenar (SCLL) permite una llegada directa y cómoda, transformando el viaje en una experiencia visual única donde el desierto contrasta con el verde intenso del valle. En la navegación visual hacia el sur, las cúpulas de los observatorios La Silla y Las Campanas sirven como majestuosos puntos de referencia que nos recuerdan por qué estos son los cielos más limpios del planeta.

Infraestructura y Operaciones: Pista y Plataforma

El aeródromo cuenta con una pista de asfalto (10/28) de 1.377 metros de longitud por 30 de ancho, en excelente estado.

Viento y Aproximación: generalmente, la pista en uso es la 28, ya que el viento predominante en el valle ingresa desde el Oeste. Sin embargo, chequea siempre la manga de viento (windsock) antes de integrarte al circuito; en los valles transversales la componente puede variar.

Destinos

Comunicaciones: Servicio AFIS en frecuencia 127.700 MHz

Plataforma: Uno de los grandes activos de SCLL es su amplia plataforma de estacionamiento pavimentada. Está dimensionada para recibir múltiples aeronaves simultáneamente, lo que la hace perfecta para recibir a flotas de Clubes Aéreos en Raid sin problemas de congestión.

Ojo con las Luces: Existen luces de borde de pista, pero AÚN operan a requerimiento. Debes coordinar con la DGAC o la administración con anticipación. Desde la FEDACH seguimos gestionando para que queden a discreción del piloto en el futuro.

Datos Críticos de Vuelo

Combustible: ¡Atención Comandantes! En SCLL NO disponen de combustible. Planifica tu autonomía considerando este aspecto; los puntos de reabastecimiento más cercanos son La Serena (SCSE), Copiapó (Chamonte) y Ovalle (SCOV)

Ubicación: Unas 315 millas náuticas (NM) al norte de Santiago

Logística Terrestre: El "Dato Calado"

Olvídate de quedar botado en la pista. La conectividad ha mejorado sustancialmente:

Transporte VIP: Para quienes buscan comodidad y estilo, recomendamos el servicio de Cristian Castillo, quien opera un Uber Tesla. Ideal para bajar del avión y seguir el mismo estilo en tierra.

Fono / WhatsApp: +56 9 8780 4591

Uber: En la ciudad funciona de buena manera la aplicación Uber.

Dónde Dormir y Comer

La oferta de Vallenar sorprende por su calidad. Las recomendaciones que nos hacen los locales son:

Hotelería:

Hotel Orígenes: Un espacio boutique con identidad local. (Web: hotelorigenes.cl)

Hotel Park Inn by Radisson: Estándar internacional y comodidad asegurada. (Web: radissonhotelsamericas.com)

Destinos

Hotel Cecil: Historia y tradición en el centro de la ciudad. (Web: hotelcecil.cl)

Gastronomía:

Entre Tacos: Para los amantes de la comida mexicana.

Cumbres: Excelente opción de gastronomía peruana.

Cafeterías: Para la pausa necesaria, recomendamos Moros y Cristianos o el clásico Café del Centro.

Qué hacer: Del Mar a la Cordillera

Vallenar no es solo una parada técnica; es el eje de una experiencia completa. Hacia la costa (48 km), el puerto de Huasco y el Parque Nacional Llanos de Challe ofrecen playas vírgenes y aire marino. Hacia el interior, remontando el río, se abre la "Ruta de los Españoles" hacia Alto del Carmen, un santuario de cielos azules, parrones pisqueros y tranquilidad absoluta. Es el lugar ideal para comprar aceite de oliva de fama mundial, aceitunas sajudas y el mítico vino pajarete. Tampoco dejen de probar los piscos locales de alta gama, tales como el famoso Bou Barroeta.

Y si vuelas en primavera tras un año lluvioso, tendrás palco preferencial para el Desierto Florido (¡Recuerda: se mira desde el aire, trata de no aterrizar sobre o cerca de las flores!). Finalmente, se puede volar a aeródromos cercanos usando a Vallenar como punto base. Si buscas historia, el Museo Provincial del Huasco en el centro de la ciudad ofrece un viaje rápido pero profundo por la herencia Diaguita y minera de la zona.



Indicaciones de la pista

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

SCLL- Aeródromo de Vallenar (PUB)

Vallenar, Región de Atacama

Coordenadas 28° 35' 43" S, 70° 45' 27" W

Dimensión: 1377 X 30

Orientación: 10/28

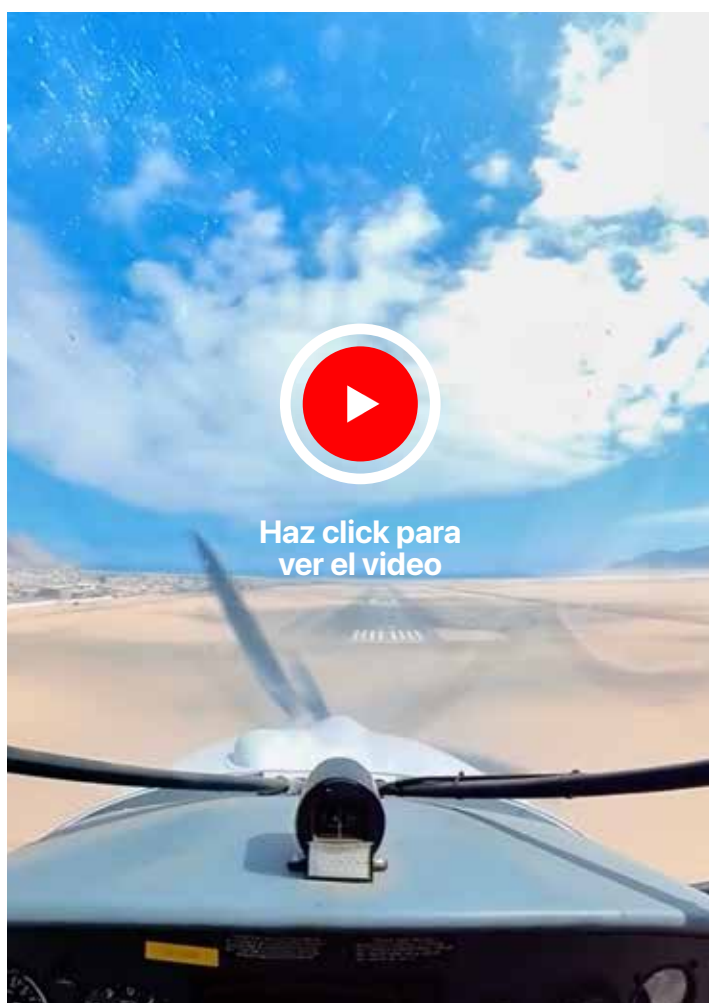
Superficie: Asfalto

Elevación 1758 ft

Aproximación del mes (By @finalcorto)

Aeródromo Chañaral

La majestuosidad del norte y la belleza de los paisajes áridos se pueden apreciar claramente en este video de aproximación y aterrizaje compartido por [@pablocarvajal25](#) y [@ultrasport.cl](#), quienes realizaron este proceso en el Aeródromo Chañaral, en la región de Atacama. Una pista asfaltada en medio de un entorno marcado por un tono desértico, que le da el sello característico a esta zona de Chile.



INDICADOR DE LA PISTA:

SCRA - Aeródromo Chañaral (PUB)
Chañaral, Región de Atacama
Coordenadas: 26° 19' 57" S, 70° 36' 26" W
Orientación: 10/28
Dimensión: 1225 x 30
Superficie: ASPH
Elevación: 98ft

Aniversarios del mes

Próximos aniversarios

9 de marzo: Aniversario del Club Aéreo de Curicó

16 de marzo: Creación de la Aviación Naval

16 de marzo: Se crea Enaer

21 de marzo: Se crea la Fuerza Aérea Nacional

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.