



# Política pública



Aviación general sin fines de lucro (AGSFL)

Una mirada al futuro

2015

# AVIACIÓN CIVIL CHILENA

- Primer vuelo en Chile: 21 de Agosto de 1910 (César Copetta)

**¿Por qué una política pública para la aviación general sin fines de lucro?**

Avión Voisin de 50 HP. que voló por primera vez en Chile el 21 de agosto de 1910, piloteado por César Copetta, experiencia notable por el desconocimiento absoluto del novel aviador en el manejo del aparato.



# Rol social

## La AGSFL en la sociedad y las comunidades

Clubes y sus socios aportan :  
USD34MM/año

Bien social superior:

Infraestructura y recursos

(\*) Del 26% público más de la mitad es administrado por privados

Actores



Sociedad						
Transporte aéreo						
Infraestructura aeroportuaria, 333 ad			Aeronaves	Pilotos		
Militar (2%)	Privadas (72%)	Pública (26%) (*)				
Particulares	<b>Clubes aéreos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Provee conectividad complementaria</li> <li>• Canalización de las vocaciones aéreas</li> <li>• Formadores de pilotos</li> <li>• Mejora Cobertura geográfica</li> <li>• Provee usabilidad de la red</li> <li>• Base de servicios públicos</li> <li>• Regionalizador y de bien común</li> </ul>			Escuelas comerciales	Otra Comercial	Comercial mayor
				FACH		
				Comunidad local		



Cantera de pilotos e  
infraestructura

# ALGUNAS CIFRAS RELEVANTES EN LA AVIACION CHILENA.

- 60 a 90 pilotos formados por año en los últimos diez años
- 35.824 horas anuales voladas en el desarrollo y mantención de pericia
- 103 aviones de instrucción (antigüedad promedio: +35 años; rango 20-50)
- 33 aeródromos mantenidos y operados por clubes
- 225 aeródromos mantenidos y operados por particulares
- 127 helipuertos mantenidos por particulares
- Canalización de vocaciones aeronáuticas y difusión de la aviación a través del programa Aguiluchos y las actividades realizadas en cada localidad
- Convenios con instituciones de las comunidades locales y nacionales
- Realización de operativos de ayuda a la comunidad en lugares con conectividad limitada
- Constitución de capacidades para uso en emergencias
- Disponibilidad pública de infraestructura (Ej. Rodelillo, Panguilemu, La Paloma)
- Provee la base de volumen para tener servicios y productos disponibles en otras actividades aéreas



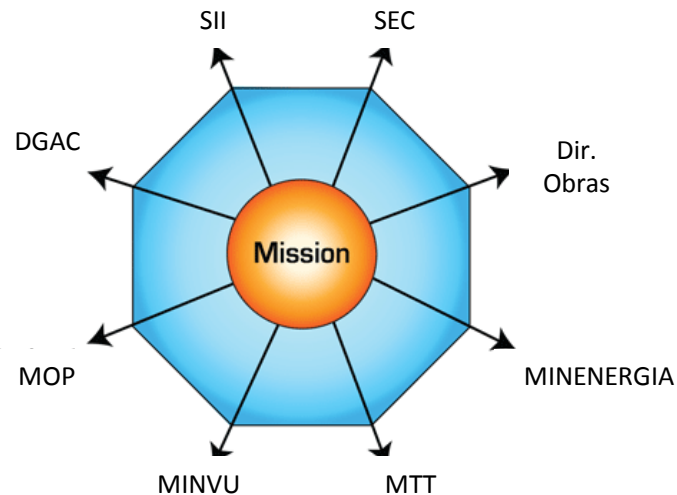
# ALGUNAS CIFRAS RELEVANTES EN LA AVIACION CHILENA.

- La infraestructura (hangares, pistas, iluminación, ayudas a la navegación) no se ha actualizado
- La edad promedio de los instructores se encuentra sobre los 60 años
- No se ha actuado para mejorar la usabilidad de AG. utilizando la tecnología disponible para incorporar aproximaciones no precisas a la red de aeródromo pequeños, aumento disponibilidad y reduciendo el costo de mantención y la inversión requerida
- Eliminación de varias de las medidas de fomento a la AG que existían
- Aumento significativo del costo de los combustibles
- Aumento significativo de la complejidad normativa para realizar la actividad, lo que conlleva un aumento adicional de los costos operativos de la misma y una reducción del atractivo para reponer/incrementar los recursos humanos involucrados
- Código aeronáutico con serias falencias especialmente en lo referido al carácter absoluto de la definición de las infracciones, contravenciones y delitos. Mayor parte de la regulación en reglamentos cuyo proceso de generación ha sido poco participativo.



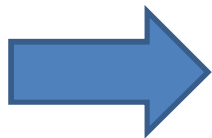
# Eventos concretos recientes

- Aeródromo de Santiago
  - Se cierra el aeródromo de Cerrillos, base importante de la aviación general, componente clave de la red aeroportuaria nacional y hasta el momento, varios años después, no se resuelve la situación
- Aeródromos (Ejemplos)
  - Curicó: A pesar de ser un aeródromo público protegido, único en la región, inmobiliaria construye dentro del área "A" de protección, conjunto residencial mandatada por el estado (MINVU) contraviniendo la ley y las políticas de desarrollo armónico vigentes. Debe intervenir la Contraloría.
  - Talca: Extraordinario servicio a la comunidad y no cuenta con plano de protección ni procedimientos IFR
  - La mayor parte de los pequeños aeródromos de uso público no cuentan con planos de protección



# Otros antecedentes (Chile)

Número de horas voladas: 79.357  
ESTADISTICA AÑO 1965

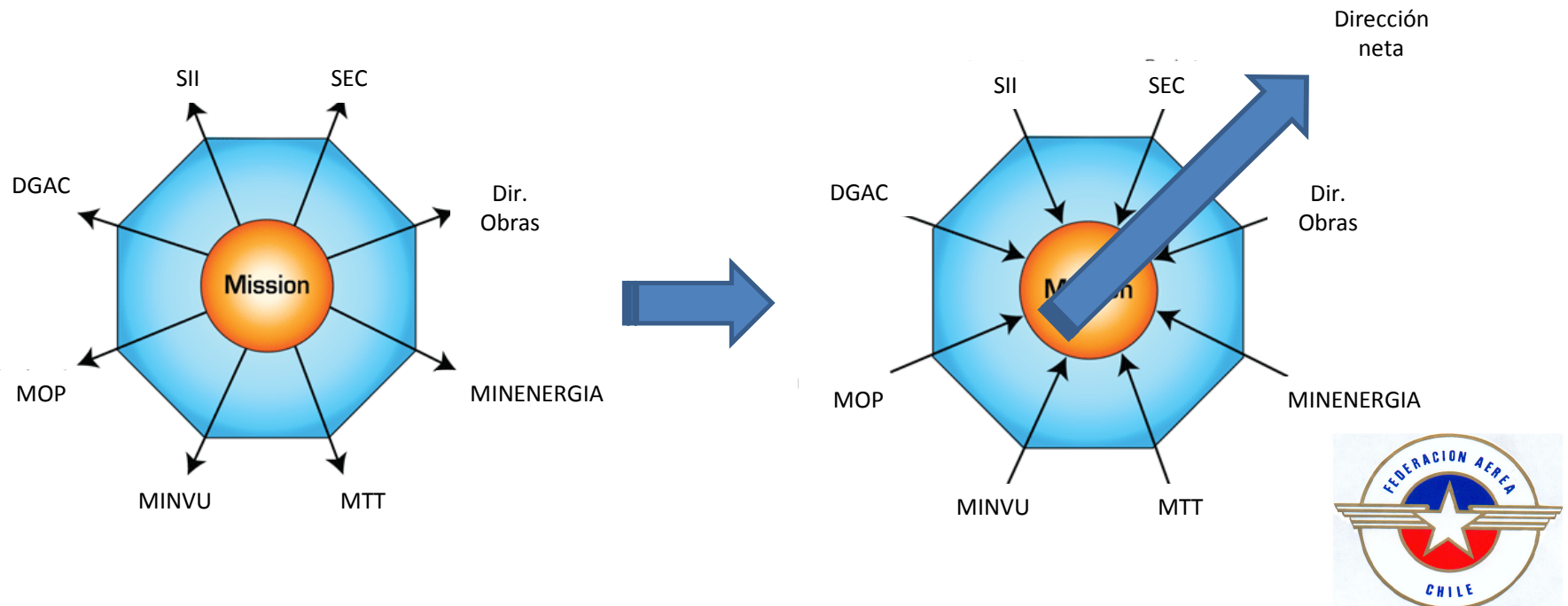


Horas voladas año 2012: 35.824



# Propuesta

Definir y aplicar a través de los servicios del estado que corresponda, una política de desarrollo de la aviación general sin fines de lucro, que dirija a los órganos competentes hacia el establecimiento de un marco y prácticas regulatorias simplificados y diferenciados para ésta, especialmente diseñados para imponer gravámenes mínimos a entes pequeños y fortalecer la seguridad aeronáutica mediante medidas activas de mejoramiento de infraestructura, servicios y prácticas evitando de este modo la disminución/cese del aporte que la AG hace a la nación.





# Acuerdo del Senado S 1.813-12

- Solicita a S.E. la Presidenta de la República se diseñe y apruebe una política pública de fomento y desarrollo de la AGSFL porque:
  - Basada en las comunidades
  - Cumple un rol público y social
    - Canaliza vocaciones aéreas
    - Forma pilotos
    - Mantiene infraestructura aeronáutica
    - Conecta el territorio
    - Desarrolla y mantiene pericias y capacidades para la asistencia en emergencias
    - Sin costo para el presupuesto nacional
  - La ley 10.502 de 1952 estableció una política de desarrollo con amplio apoyo transversal, pero esta política original ha perdido su vigencia
  - Ha habido mayor preocupación por la aviación comercial
  - Su capacidad estratégica y su capacidad descentralizada de respuesta en cada comunidad exige definir una nueva política de desarrollo de la red de pequeños aeródromos comunitarios del país
  - Se requiere establecer un marco regulatorio diferenciado y simplificado para esta aviación.
  - Que la elaboración de una política general para la AGSFL es concordante con los objetivos del programa de descentralización y diseño de un sistema nacional de emergencias
  - La AGSFL puede apoyar a sus comunidades cuando más se necesita, es decir, en los primeros instantes luego de la ocurrencia de una catástrofe.



# Aumento de la usabilidad de la AG

- Red de aeródromos secundarios (pequeños aeródromos)
  - Definir la cobertura deseada en términos de granularidad y funcionalidad
  - Adecuación y equipamiento de red de aeródromos no controlados que provea la cobertura geográfica y funcional deseada
  - Preparación y aprobación de planos de protección aeródromos de uso público
  - Fiscalización y notificación de trasgresiones a los planos de protección existentes, ordenar su remoción y presentación de antecedentes a Tribunales cuando corresponda (Art. 18 Código Aeronáutico)
  - Despejar obstáculos que impiden su uso seguro la mayor parte del tiempo, como ayudas a la aeronavegación (aprox GNSS no precisas, iluminación, combustible, etc) especialmente en áreas apartadas de difícil acceso
  - Incorporación de WAAS (ya probado en 1998 por DGAC/FAA con estaciones de referencia en Santiago, Balmaceda y Antofagasta) para la construcción de aproximaciones precisas con un nivel de inversión casi nulo para la nación.
- Mantenimiento de pericia
  - Instalación de red de simuladores a lo largo del país utilizando a los Clubes Aéreos como operadores y administradores, estableciendo convenios para la prestación de servicios a toda la AG



# Reposición de activos y fomento AGSFL

- **Reposición y Fomento**
  - Reposición de instructores, infraestructura, material de vuelo e instrucción y formación de pilotos en un plazo de 10 años
  - **Lo tradicional:**
    - Clubes y sus socios
    - Particulares
    - Municipal/Regional
    - Terceros cooperadores
  - **Lo nuevo, adicional:**
    - Fomento nacional
    - Distribuido a los CAs de acuerdo a un programa de fomento que involucra proyectos de:
      - » Formación de instructores
      - » Reposición de material de instrucción
      - » Mejoramiento de infraestructura y servicios aeronáuticos
      - » Programas de transferencia de mejores prácticas
    - Otras inversiones que el estado pueda hacer directamente



...”En efecto, sus numerosos pilotos representan la reserva de la aviación militar y para tal fin han realizado cursos de entrenamiento adecuados, sus aeródromos costeados y mantenidos por el club respectivo, permiten las comunicaciones aéreas de la región en que se encuentran, sus cursos de instrucción, cuidadosamente controlados por las autoridades aeronáuticas, difunden la práctica del vuelo y preparan pilotos que frecuentemente ingresan a las líneas de aviación comercial nacionales. La falta de fines de lucro que guía a los clubes aéreos en sus actividades y el alto espíritu patriótico y de sacrificio que los inspira constituye a estas organizaciones en verdaderas escuelas de civismo.” ...



Extracto de la carta con que el Presidente de la República, don Gabriel Gonzalez Videla, se dirige a las dos cámaras del Congreso Nacional el 12 de Septiembre de 1950, al introducir un proyecto de ley de fomento a la Aviación Civil y especialmente a los Clubes Aéreos de la nación. (ley 10502)

**ALAS PARA CHILE**



# ALAS PARA CHILE 2015

