

Reseña histórica

Reseña histórica - DGAC

El interés por la Aeronáutica en Chile llevó al país a organizar la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana que se desarrolló en Santiago entre el 9 y el 17 de marzo de 1916, a la cual asistieron Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos, Perú, Paraguay y Uruguay.

El enorme entusiasmo que generaron los aeroplanos en Chile condujo, aparte de los temerarios aeronautas que se elevaban por los cielos capitalinos, los festivales aéreos, la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar, y el Aero Club de Chile en 1913, a generar una visión de desarrollo futuro que llevó, el 1º de enero de 1919, a plasmar el inicio la aviación comercial chilena.

En esa fecha el pionero aviador, Clodomiro Figueroa, concretó el primer correo aéreo entre la ciudad de Santiago y el puerto de Valparaíso en un frágil monoplano Morane MS-35 Parasol.

Un segundo proyecto de empresa aérea corrió por cuenta del aviador italiano, radicado en Chile, Mario Pozzatti, quien en 1924 y en un pequeño Caudron G-4 creó la Empresa de Aeronavegación Nacional para realizar vuelos a las ciudades cercanas a Santiago.

Ese mismo año, el empresario Luis Testart obtuvo la concesión aeronáutica dando el vamos a la Compañía de Aviación Sudamericana, la primera aerolínea que operó en el país con vuelos regulares entre Santiago y Valparaíso.

Acción de un pionero

La agitación que generó la actividad aérea desde el año 1910 en Chile comenzó a ver sus frutos también con el nacimiento de personalidades como el comodoro Arturo Merino Benítez, quien al mando del Servicio Aéreo del Ejército creó la Línea Aeropostal Santiago-Arica, cuyo primer aeroplano De Havilland DH-60, Gipsy Moth, se elevó el 5 de marzo de 1929 desde una posta de tierra en El Bosque.

En diciembre del mismo año se iniciaron los vuelos regulares de la Línea Aeropostal Santiago-Puerto Montt y el Servicio Aéreo Experimental a Aysén, servicios que posteriormente se unificaron para dar paso a la Línea Aérea Nacional, una de las primeras aerolíneas latinoamericanas.

Creación de la Dirección de Aeronáutica

En forma paralela y debido al aumento de los vuelos, se estructuró la institucionalidad, naciendo el 28 de marzo de 1930 la Dirección General de Aeronáutica Civil que llegó a normar, controlar y velar por la seguridad de la aviación en Chile.

La recién creada Línea Aérea Nacional marcó la actividad aerocomercial en Chile, pues nació con el propósito de integrar el territorio nacional.

Como todo inicio pionero, la aviación comercial se desarrolló gracias a la intrepidez, el empuje, la vocación y el espíritu aeronáutico de pilotos y mecánicos que desafiaron paisajes, climas calurosos y desérticos en el norte y donde la dupla del viento que sopla sin respeto y la lluvia que cae sin límites de tiempo ni fuerza se imponen en los cielos australes.

Biplanos De Havilland DH-60, trimotores Junkers R-42 y anfibios Vickers Vedette se unieron en una relación casi simbiótica con pilotos de corazón y espíritu para cumplir con sueños, itinerarios y misiones sociales y comerciales.

Sin embargo llegaron los años de la Segunda Guerra Mundial provocando un efecto negativo en el desarrollo de la aviación comercial, ello debido a la escasez de repuestos y a la imposibilidad de renovar los aeroplanos.

Expansión aerocomercial

Finalizada la conflagración, llegaron a Chile los venerables C-46, C-47 y DC-4 que definitivamente conquistaron, al igual que en todo el orbe, los cielos y los itinerarios nacionales, con una velocidad, capacidad de carga y aterrizaje en pistas cortas y de tierra que llevaron el progreso a sus lugares de destino.

Con ese tipo de aeronaves, la Línea Aérea Nacional modernizó su flota, extendió los servicios hasta Magallanes, en el extremo austral, e inició sus primeros servicios internacionales a Buenos Aires.

La disponibilidad de aeronaves bimotores C-46 permitió el surgimiento de numerosas aerolíneas como Air Chile, TRANSA, CINTA y ALA.

En este nuevo escenario aerocomercial, la creación de la OACI – a cuya reunión inicial asistió Chile en el año 1944 - llevó a estandarizar las normas y reglamentos para la aviación internacional, facilitando su expansión a todo el orbe, incluido Chile, en donde la Dirección General debió replantear su misión y asumir la responsabilidad de brindar protección y seguridad a la actividad aérea, surgiendo respuestas a estas nuevas demandas como el control de tránsito aéreo y las funciones de apoyo.

En 1949, la Dirección de Aeronáutica envió personal a un curso de Control de Tránsito Aéreo en Estados Unidos, tras el cual una vez que los profesionales regresaron al país se abocaron a organizar el servicio de tránsito aéreo en el Aeropuerto de Los Cerrillos, instancia que llevó posteriormente, en 1952, a la creación de la Dirección de Tránsito Aéreo.

Posteriormente, con el aumento de las operaciones aéreas, el 25 de mayo de 1958 se inauguró el primer curso de Controladores de Tránsito Aéreo en la Quinta Normal en Santiago, punto de partida de la formación de profesionales en esta área de apoyo y seguridad a la aeronavegación.

Apoyo a modernas aeronaves

En el año 1961 se instaló el primer sistema de luces de borde de pista del país en el Aeródromo de Los Cerrillos, en Santiago, con la finalidad de apoyar las operaciones nocturnas de la aviación comercial.

Por esa fecha, los aviones DC-6B y Constellation reinaban en las aerolíneas latinoamericanas y poco a poco, la era de la aviación comercial impulsada por aviones a pistón daba paso a los jets DC-8 y Boeing 707.

La Línea Aérea Nacional, siguiendo esa modernidad, integró sus primeras aeronaves a reacción de fabricación francesa, Caravelle, el 30 de marzo de 1964.

Este tipo de avión revolucionó el transporte de pasajeros en Chile, pues el vuelo entre Santiago y Punta Arenas, en el extremo austral del país, puerta de entrada a la antártica chilena, en vez de demorar seis horas en un DC-6B, con el Caravelle el trayecto comenzó a cubrirse en sólo en tres.

Ayuda a la navegación

Con el objetivo de apoyar el cada vez más creciente movimiento aerocomercial en el país, entre los años 1965 y 1967, la DGAC adquirió 18 estaciones VOR y 20 radiofaros que sirvieron de apoyo a las nuevas aerovías.

La inauguración del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, el 9 de febrero de 1967, motivó la modernización de las comunicaciones, los enlaces y se instaló el primer sistema ILS del país. Con ello, el escenario aeronáutico nacional presentó un aspecto renovado y moderno.

Con la finalidad de hacer frente a las nuevas demandas de la aviación comercial, la Dirección General de Aeronáutica Civil impulsó la capacitación de profesionales y especialistas en la Escuela Técnica Aeronáutica, ubicada en la Quinta Normal.

Reseña Histórica - Chile

Los cursos de Especialistas en Extinción de Incendios en aeronaves, Control de Tránsito Aéreo, Electricidad Aeroportuaria, Electrónica Aeroportuaria y Meteorología se triplicaron.

En 1975 se integró a los servicios de Control de Tránsito Aéreo el radar, ingresando así a una etapa de modernidad y empleo de los más modernos recursos tecnológicos al servicio de la navegación aérea comercial.

(Texto actualizado por la DGAC, febrero de 2016).

Reseña Histórica - JAC

La Junta de Aeronáutica Civil (JAC), es un servicio público que tiene por misión ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, gestionando políticas públicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte aéreo comercial nacional e internacional, con el fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios de este modo de transporte.

La JAC fue creada en 1948, con el objeto de ejercer la dirección de la aviación comercial en Chile. Originalmente dependía del Ministerio de Defensa Nacional. En el año 1960 se dicta el decreto con fuerza de ley N° 241, del Ministerio de Hacienda, el cual establece su organización y atribuciones, pasando a depender de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía. En 1974 se crea el Ministerio de Transportes, pasando la JAC a depender de éste.

Actualmente, la JAC es un órgano administrativo pluripersonal que se compone de un Consejo y una Secretaría General.

El Consejo está compuesto por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; el Director General de Aeronáutica Civil; el Subsecretario de Relaciones Exteriores del Ministerio de Relaciones Exteriores; la Subsecretaria de Evaluación Social del Ministerio de Desarrollo Social; el Director Nacional de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas y dos representantes designados por el Presidente de la República.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones preside el Consejo de la JAC y en tal calidad dirige el organismo que adopta las principales decisiones sobre la aviación civil.

La Secretaría General es un servicio público que depende del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El Secretario General de la JAC es el jefe superior del Servicio.

La JAC tiene a su cargo la dirección superior de la aviación civil y la dirección de la aviación comercial en el país. Entre otras materias, ha velado por mantener y profundizar la política aerocomercial chilena de cielos abiertos.

Por otra parte, la JAC participa en representación de Chile ante organismos internacionales de transporte aéreo, especialmente ante la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

La JAC también tiene a su cargo la promoción de la facilitación, que busca simplificar las formalidades exigidas en los controles fronterizos relativos a las personas, aeronaves y carga, evitando todo retardo innecesario en la aplicación de los requisitos administrativos y de control.

Otra tarea fundamental de la JAC es la elaboración de las estadísticas oficiales del tráfico aéreo en Chile. Así, se publican mensualmente estadísticas de tráfico aéreo de pasajeros y de carga de cada una de las aerolíneas que realizan servicios regulares en el país, desde y hacia el exterior. Asimismo, se confeccionan informes estadísticos de regularidad y puntualidad, que contienen información trimestral respecto a los despegues que realizan las aerolíneas que operan en Chile, según aeropuertos y rutas principales, además de informes cuatrimestrales de reclamos en materia de transporte aéreo.

Adicionalmente, le corresponde a la Junta de Aeronáutica Civil establecer y controlar los requisitos de seguros de los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales, y de toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial. Además las empresas de aeronavegación comercial deben registrar ante la JAC las tarifas que aplicarán.

En materia de frecuencias restringidas, que son aquellas en rutas internacionales que por imposición de otros Estados el número de frecuencias a la semana está limitado, la JAC debe asignarlas mediante licitación pública y asignar frecuencias abandonadas en una ruta determinada, cuando corresponda.

La JAC podrá ordenar la suspensión de las actividades de las aeronaves o empresas de aeronavegación por razones de reciprocidad, incumplimiento de requisitos de seguros, incumplimiento de la obligación de registrar tarifas o no proporcionar antecedentes para estadísticas.

Por último, la JAC cumple otras funciones como autorizar a la aviación no comercial para efectuar servicios de transporte o trabajos aéreos pagados, siempre que éstos no persigan fines de lucro; acordar, a requerimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), la condonación total o parcial de los intereses penales devengados, de las tasas y derechos aeronáuticos; acordar, a requerimiento de la DGAC, declarar incobrables las

Reseña Histórica - Chile

tasas y derechos aeronáuticos atrasados; proponer, previo informe de la DGAC, la designación de los representantes de Chile ante la OACI, sus comisiones, comités o reuniones, así como ante los congresos o reuniones que se celebren para tratar materias relacionadas con la navegación aérea civil.

(Texto actualizado por la JAC, septiembre de 2016)