



## CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	1 de 7

**Señor:**  
**Enrique Rosende.**  
**Director General**  
**D.G.A.C.**  
**Presente.**



**R.E.F.:** Reservas y comentarios sobre el contenido del acta de la cuarta reunión del Comité Técnico.

De nuestra consideración:

Como es de vuestro conocimiento, el pasado 22 de septiembre se reunió por cuarta vez el Comité Técnico, que estudia la forma de solucionar los problemas que han generado las nuevas exigencias establecidas en el DAR-01.

Como informamos oportunamente, nuestra organización no esta satisfecha con la redacción del acta de esta última reunión, porque de su lectura se pueden generar interpretaciones incorrectas, lo cual nos parece delicado.

Así, la presente carta tiene por objeto:

- I.- Detallar nuestra participación en esa reunión,
- II.- Mostrar la falta de concordancia entre lo tratado en la reunión y el acta levantada sobre ella,
- III.- Mostrar las fuentes de información en las cuales se fundan nuestros comentarios y reservas,
- IV.- Dar nuestra opinión acerca del problema planteado,
- V.- Definir nuestras exigencias a la DGAC.

### **I.- DETALLE DE NUESTRA PARTICIPACION.**

La reunión fue presidida por don Iván Galán, quien explicó que reemplazaría al subdirector de normas en este rol, por encontrarse aquél accidentado, luego pregunta a los asistentes cuáles son nuestros problemas.

El representante de nuestra Escuela toma la palabra y expresa que todas estas opiniones han sido comunicadas mediante documentos formales a la DGAC, haciendo un recuento de ellas, que son:

- 1.- Que es importante para nosotros continuar discutiendo el DAR-01, porque las nuevas exigencias establecidas en éste, a través de la habilitación de función han provocado



## **CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.**

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	2 de 7

muchas complicaciones a nuestra actividad deportiva. Por lo tanto no es oportuno comenzar aún con el estudio del DAR PARTE 105 sin antes agotar los temas del DAR-01.

2.- Que para obtener la nueva habilitación de función se exige, al piloto de paracaidismo, aprobar un examen práctico, otro teórico y una certificación médica clase uno.

2.1.- Afirmamos que el examen práctico no está bien implementado, puesto que en su aplicación no distingue entre aeronaves pequeñas y grandes, con serios inconvenientes de seguridad para las primeras. En este punto ofrecemos mostrar la presentación en power point "Pilares del Paracaidismo", puesto que en ella se vería claramente cómo no es posible cumplir con este requisito de la norma en forma segura.

Adelantamos que para resolver este problema ya se habían entregado antecedentes a don Lorenzo Sepúlveda y que se había encontrado y permitido una solución práctica para ello.

2.2.- El examen teórico está mal estructurado, porque al no gestionarse sobre la base de la actividad de paracaidismo, contiene preguntas mal formuladas, imprecisas y poco objetivas.

2.3.- En lo que respecta a la certificación médica clase uno, reiteramos nuestras dudas que ese requisito mejore la seguridad. Recordamos la pregunta ¿de qué sirve tener pilotos con clase 1, si a la aeronave se le desprende un aspa de la hélice por falta de mantención, como ha ocurrido en el pasado?.

Aún se mantienen los tópicos conflictivos, comentados en reuniones anteriores al Comité, en relación con esta certificación, a saber:

- 2.3.1.- No hay una explicación técnica de cómo la implementación de la exigencia de la certificación médica clase uno mejoraría la seguridad en nuestros lanzamientos. Sólo se nos dijo que con eso se evitaría que los pilotos de paracaidismo se hagan exámenes médicos "a lo amigo", como ha sucedido según sus antecedentes.
- 2.3.2.- La realización del examen médico es obligatoria sólo ante el CMAE, que no tiene cobertura nacional. Esto obliga a los pilotos que transportan paracaidistas en regiones, a trasladarse a Santiago para así cumplir con este requisito y así poder seguir en la actividad que siempre han hecho.

Por tanto, se está frente a una normativa que no coopera con la seguridad en nuestro deporte, pero que ha provocado muchos inconvenientes al paracaidismo deportivo. Así, al no contar con pilotos que cumplan estos nuevos requisitos ha causado que nos hemos mantenido en inactividad por varios meses, constituyéndose esto en un real peligro para los alumnos y ha obligado a quienes hacemos instrucción a hacer reentrenamientos antes de volver a saltar para mantener niveles mínimos de seguridad.



## **CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.**

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	3 de 7

En resumen, vemos que no ha sido satisfactorio que la DGAC se ocupe de la SEGURIDAD, dictando normativa en forma unilateral, con total independencia de los usuarios. Mantenemos nuestra convicción de que para mejorar la seguridad, la DGAC debiera jugar un rol más activo en aspectos de fiscalización.

3.- Que, teniendo la certeza de que la DGAC no puede regular en forma directa al Paracaidismo, como quedó demostrado en las reuniones anteriores y por documentos que la propia DGAC emitió e interpretando que la DGAC está interesada en la seguridad, reiteramos que esta institución debiera jugar un rol más diligente, puntualmente a través de dos tipos de acciones concretas:

3.1.- Fiscalizar las aeronaves y a los pilotos aquellos días en que se programen actividades de paracaidismo. Para esto se pueden apoyar en la publicación de los NOTAM que informan de nuestros lanzamientos.

También expresamos que bastaría que el funcionario de la DGAC se presentara al inicio de la actividad y luego se retirara para que esta tarea no significara mayores costos para la institución.

3.2.- Reconocer la figura del Jefe de Saltos y su función (como lo había hecho el DAN-02-01), que es el encargado natural de chequear, ubicar y dirigir los movimientos de todos los paracaidistas a bordo de una aeronave en vuelo y además es quien se coordina con el piloto en el caso de haber inconvenientes.

Los antecedentes del rol del Jefe de Saltos y de lo inconveniente que es aplicar el examen práctico para la habilitación de función en aeronaves pequeñas, como cessnas 172, 180 y 182, mostramos a la audiencia con una presentación en power point, en que se enfatizó que una actividad de paracaidismo segura requería:

- 1.- Aeronaves mantenidas.
- 2.- Pilotos capacitados y con experiencia.
- 3.- Zona de aterrizaje amplia y sin obstáculos.
- 4.- Paracaidistas instruidos o reestrenados.

Sin embargo se aclaró que era fundamental que, para que cada uno de los saltos fuera seguro, se reconociera la labor que ejecuta, en cada lanzamiento, el Jefe de Saltos y que ello quedara establecido directamente en la normativa, tal como lo había contemplado el DAN-02-01, por expresa petición ante el fiscal de la época Sr Hargous.

En resumen, los pilares del paracaidismo se resumieron en:

- 1.- Aeronaves.
- 2.- Pilotos.
- 3.- Zonas de aterrizaje.
- 4.- Paracaidistas.
- 5.- Jefe de Saltos.



## CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	4 de 7

En esa presentación expresamos también que los pilotos que han volado nuestras aeronaves poseían bastante experiencia. Además de tener la certeza de que nadie facilitaría un material aéreo para que practique un principiante.

Expresado lo anterior, solicitamos que se reconociera dicha experiencia y que el examen médico clase uno sólo fuera exigido para los nuevos pilotos y no para aquellos que actualmente operan, con lo cual se facilitaría la ejecución de la actividad sin aumentar los riesgos.

Propusimos, para este punto que cada organismo deportivo podría certificar dicha condición bajo su exclusiva responsabilidad, porque dichos pilotos han demostrado a los usuarios ser personas seguras y han mantenido esa actitud por muchos años, pero esta proposición no fue considerada por quien presidía la reunión. Pero con esta propuesta sentimos que se solucionarían muchos de los actuales obstáculos.

### II.- FALTA DE CONCORDANCIA ENTRE LO TRATADO EN LA REUNION Y EL ACTA LEVANTADA SOBRE ELLA.

**Título:** "Acta de reunión de coordinación de la actividad de paracaidismo".

Comentamos que con este título se encubre la realidad y da la impresión de que las actividades de paracaidismo NO están coordinadas.

**Sugerimos el siguiente título:** "Cuarta Acta de reunión del Comité que trata los problemas que ha generado la normativa vigente de la DGAC en la actividad de paracaidismo y sus posibles soluciones".

Este sería más representativo de la realidad.

Para entender nuestros comentarios, sugerimos imprimir el acta de la cuarta reunión del comité y poner a cada párrafo un número consecutivo, conforme a lo cual haremos nuestros planteamientos, indicando lo que debiera haber sido escrito:

**Párrafo 2:** Expone el Sr. José Becerra: inicia su exposición hablando sobre todos los requerimientos planteados en las cartas enviadas a la DGAC, sobre las nuevas exigencias generadas por la habilitación de función, que aún no han sido resueltas. Además que es muy conveniente hablar del DAR01 antes que del DAR PARTE 105.... Nunca mencionó en su intervención los problemas existentes con los cinturones de seguridad, ese fue planteamiento de Julio Muñoz, consistentemente con lo expresado en el párrafo 10.

**Párrafo 3:** Además, pide que la Autoridad Aeronáutica determine bien a qué tipo de aviones se les puede aplicar esta norma; por que él considera que no es posible aplicarle esto a los aviones chicos; explica además, que es necesario incorporar en la norma, la función del Jefe de Salto y su coordinación con el Piloto al Mando como estuvo planteado en el DAN 0201 y que esto podría verse claramente en la exposición "Pilares del Paracaidismo".



## CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	5 de 7

**Párrafo 7:** Este párrafo fue expuesto por nuestra Escuela. Además expresamos que habían sido entregadas, al Director de Operaciones señor Lorenzo Sepúlveda, pruebas y que éste ya había aprobado un método en que el piloto que habilita, que siendo paracaidista lo acompañe en esa condición y no es necesario así usar un asiento al lado del piloto.

Por lo tanto lo expresado en el **Párrafo 8** es falso, porque el Sr Iván Galán ignoraba el antecedente que habíamos dado a conocer.

Inmediatamente después del **Párrafo 12**, debiera ir: **Párrafo P12.5** Expone el Sr. Becerra: Estar de acuerdo con la exigencia del NOTAM y que este es un buen instrumento que serviría además para que la DGAC tome un rol mas activo en la seguridad de nuestra actividad fiscalizando directamente a los pilotos y aeronaves los días de operación de paracaidismo.

El **Párrafo 12 y 13** fue planteado por el señor Jorge Espinosa, del Club Skydive y no por nuestra Escuela de Paracaidismo, como se registró.

**Párrafo 16,** Falta agregar un quinto elemento a la exposición de ese día, "Pilares del Paracaidismo", a saber, el Jefe de Saltos. Además de agregar que las conclusiones fueron que la actividad de paracaidismo es segura si hay aeronaves bien mantenidas + pilotos capacitados y con experiencia + zonas de aterrizaje amplia y sin obstáculos.

Pero para que cada salto de paracaidismo sea seguro se requiere la presencia de un quinto elemento, el Jefe de Saltos, que dentro de sus funciones esta la de hacerse responsable de cada paracaidista a bordo de la aeronave y de coordinarse con el piloto en caso de cualquier inconveniente (consistentemente con lo expresado por nuestro Reglamento de Paracaidismo, cuya copia fue entregada personalmente a Iván Galán al finalizar la reunión).

**Párrafo 18,** responde a nuestro comentario que no fue escrito en el acta. Expresamos que sabiendo que la DGAC no puede regular al paracaidismo de manera directa, pero que para mejorar nuestra seguridad, nosotros entendíamos que existían dos formas de actuar por la DGAC:

- a.- Rol más activo en la fiscalización, de pilotos y de aeronaves los días de operación, y
- b.- Agregar, tal como lo había hecho el DAN-02-01 la figura del Jefe de Saltos en la norma aeronáutica.

**Párrafo 20** fue un planteamiento hecho por nuestra Escuela.

**Párrafo 21,** siempre hemos hablado del Reglamento de Paracaidismo de nuestra Escuela, que supera las exigencias propuestas por la Federación. Fe de eso fue que entregamos copia de nuestro reglamento a Iván Galán, que se encuentra publicado en nuestra web desde el 26/06/2005.

**Párrafo 28** fue expresado por nuestra Escuela, como uno de los problemas con el DAR-01, agregando los inconvenientes con el examen teórico y el práctico.



## CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	6 de 7

**Párrafo 35**, No es veraz que la fiscalización sea planteada por parte de la Federación de Paracaidismo. Ha sido uno de los planteamientos centrales de nuestra Escuela, como la única forma de trabajar por nuestra seguridad, aparte de incluir al Jefe de Saltos en la normativa.

También se comete error al hablar de dos reuniones anteriores, puesto que a la fecha se habían constituido tres reuniones del Comité.

**Párrafo 36**, No es correcto decir que acuerdo haya sido unánime, puesto que solicitamos expresamente reconocer por la DGAC la experiencia de los pilotos que actualmente existen transportando paracaidistas y que las nuevas exigencias del DAR-01 se apliquen sólo a los nuevos pilotos.

Incluso propusimos que fueran los clubes de paracaidismo que operaban con ellos quienes certificaran esa condición, siendo ellas plenamente responsables de tal respaldo.

**Desde el Párrafo 38** se pretende seguir validando al representante de la Federación, con una actuación que no fue tal.

### **Errores en la Ficha de Asistencia a la reunión.**

- 1.- No es efectiva la asistencia del señor Carlos González, por parte de la Federación.
- 2.- El Club Águilas Negras, como lo expresáramos oportunamente a la señora Margarita de la Vega por email, es inexistente, por lo tanto nadie podría representarlo.

### **III.- FUENTES DE INFORMACION:**

Todos los documentos que respaldan nuestros comentarios se encuentran publicados en nuestra pagina institucional, [www.paracaidismo.net](http://www.paracaidismo.net), en el menú "información paracaidistas".

Para una mayor comprensión del problema, se recomienda imprimir íntegramente toda esa documentación y ordenarla cronológicamente.

### **IV.- NUESTRA OPINION ACERCA DEL PROBLEMA PLANTEADO**

Entendemos que con la última acta del comité técnico, sólo se pretende validar al Presidente de la Federación Chilena de Paracaidismo, toda vez que fue la única institución que respaldo el accionar de la DGAC respecto de las nuevas exigencias establecidas en el DAR-01, contrariamente de lo expresado reiteradamente por don Alfredo Ilabaca, don Jorge Espinosa y por nuestra Escuela de Paracaidismo, entre otros, en las reuniones anteriores del comité.

Así, con lo anterior se pretendería, por lo menos:



## CARTA A DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

Código:	D-DIR-12
Revisión:	01
Emisión:	12/10/05
Página:	7 de 7

- 1.- Dar por superado los actuales problemas existentes con las normas aeronáuticas y su aplicación en actividades como el paracaidismo y,
- 2.- Demostrar que la DGAC considera a los usuarios, que escucha sus requerimientos y que trata de solucionarlos.

Lamentablemente esto NO es así. Quedó demostrado que esta situación se fabricó por expresa instrucción del Director General Enrique Rosende (ver email que expresa el interés del Director por ubicar al presidente de PARAFECH, autor de la carta que alaba, sin criterio técnico, la singular acción de la DGAC, procurando por todos los medios que éste participara al menos en la última reunión para validar a un usuario siempre ausente y con ello asegurar un documento de apoyo incondicional enviado por ese directivo), para así dar una imagen de organismo consistente, competente, formal e impecable.

### V.- NUESTRAS EXIGENCIAS A LA D.G.A.C.

5.1.- Solicitamos responder este documento

5.2.- Solicitamos que, para dar más recomendaciones, tengan a bien enviarnos copia del registro audible de la última reunión, porque de seguro podremos agregar más aportes de nuestras intervenciones ese día.

En resumen, a través de estas líneas hemos mostrado la falta de veracidad, precisión, transparencia y de objetividad en que se ha incurrido en este acto administrativo, de redactar el acta del Comité, situación avalada por el Director General de la DGAC y ejecutado por el señor Iván Galán.

Conforme a todo lo expresado en este y todos los otros documentos emitidos a las autoridades de aeronáutica y recordando que nuestra participación ha sido voluntaria, sistemática, formal y con la mejor de las intenciones, exponemos que nuestra organización NO se prestará NUNCA MAS para participar en este tipo de Comités, mientras no exista certeza de que existirá concordancia entre la participación de los asistentes y el registro que posteriormente se hace en el acta, porque de lo contrario se manipula la información, resguardando los intereses de una sola parte, a saber, la DGAC y dejando en la indefensión a los usuarios.

Sin otro particular se despide atentamente,

  
**Marcelo Contreras C.**  
**Secretario**

  
**José Becerra R.**  
**Presidente, Instructor.**

CC:

Dirección de Operaciones.  
Auditoría Interna DGAC.  
Subsecretaría de Aviación.