

000355

OFICIO N° \_\_\_\_\_/



ANT.: Reclamo Rol C159-11 por denegación de acceso a la información, deducido por don Daniel Sagredo Stevens, de 10 de febrero de 2011.

MAT.: Notifica reclamo que indica y confiere traslado.

SANTIAGO, 15 FEB. 2011

A: SR. DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

DE: DIRECTOR GENERAL DEL CONSEJO PARA LA TRANSPARENCIA

Con fecha 10 de febrero de 2011, don Daniel Sagredo Stevens, dedujo ante este Consejo amparo a su derecho de acceso a la información en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado, aprobada por el artículo primero de la Ley N° 20.285, de 2008. Dicha reclamación se fundamenta en que el órgano que Ud. representa no le habría proporcionado la totalidad de la información solicitada, consistente en las fotocopias de los planes de vuelo de las operaciones realizadas por las aeronaves F-16, de la FACH, al mando de los pilotos "Tornado" y "Huracán", el día 16 de noviembre de 2010; los motivos de la negativa para autorizar el vuelo de la aeronave que indica y el material bibliográfico relativo al establecimiento de zonas restringidas, peligrosas y prohibidas.

La denegación parcial de la información se fundó en que, puesta dicha solicitud en conocimiento del tercero al que se estimó que podría afectar su publicidad, éste ejerció su derecho de oposición de conformidad con el artículo 20 de la Ley de Transparencia.

En virtud de lo anterior, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 25 de la Ley de Transparencia y en el artículo 47 del Reglamento de dicha Ley, aprobado por el D.S. N° 13, de 2 de marzo de 2009, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el Consejo Directivo del Consejo para la Transparencia ha dispuesto notificar a Ud., en su calidad de autoridad reclamada, el amparo antedicho, adjuntando copia del mismo y de sus documentos fundantes, a fin de que presente sus descargos u observaciones dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la notificación del presente



Oficio, debiendo incluir los fundamentos de hecho y de derecho que sustenten sus afirmaciones y acompañar los antecedentes y los medios de prueba de que dispusiere.

Asimismo, y para una acertada resolución del presente amparo, solicito especialmente a Ud. remitir a este Consejo, copia de la solicitud de información que fue presentada por el peticionario.

Del mismo modo, deberá enviar a este Consejo, copia de todos los antecedentes incluidos en el procedimiento de notificación al tercero a quien se estimó afectado por la publicidad de la información solicitada, incluyendo copia de la respectiva notificación, de los documentos que la acrediten y de los escritos mediante los cuales el tercero formuló su oposición a la entrega de la información solicitada.

Al respecto, es preciso informar que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley de Transparencia y mientras no se adopte la decisión definitiva, el Consejo Directivo mantendrá el debido resguardo de los antecedentes que le sean remitidos. Además, si la decisión final del Consejo declara que la información es secreta o reservada, tendrán este carácter los escritos, documentos y actuaciones que hayan servido de base para su pronunciamiento.

Saluda atentamente a Ud.

  
RAÚL FERRADA CARRASCO  
Director General  
Consejo para la Transparencia





**FAD/LMR**  
**DISTRIBUCIÓN:**

1. Sr. Director Nacional de Aeronáutica Civil.
2. Sr. Daniel Sagredo Stevens (copia informativa).
3. Expediente Rol C159-11.



DSO 7 Jurídico  
Preparación referenda

pm  
 21/02/11

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL			
N	U	DAR RESP.	CUMPL. Y FINES
<input type="checkbox"/>	DIR. GRAL.		
<input type="checkbox"/>	SEC. GRAL.		
<input type="checkbox"/>	PLANIF.		
<input checked="" type="checkbox"/>	D.S.O.	/	
<input type="checkbox"/>	D.A.S.A.		
<input type="checkbox"/>	RR.HH.		
<input type="checkbox"/>	LOGISTICA.		
<input type="checkbox"/>	FINANZAS		
<input checked="" type="checkbox"/>	JURIDICO	/	/
<input type="checkbox"/>	D.M.C.		
<input type="checkbox"/>	AUD. INT.		
<input type="checkbox"/>	PREVAC.		
<input type="checkbox"/>	COMERCIAL		
<input type="checkbox"/>	TIC's		
OBS:			
	✓ Ley 20285		✓

Nº	ENTR.	SALI.
21.02	9:00	12
22.02	08:30	11

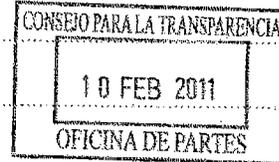
**RECLAMO POR DENEGACIÓN DE ACCESO A LA INFORMACIÓN (LEY N° 20.285)**

Instrucciones Generales: Escriba con letra imprenta y legible. Debe rellenar obligatoriamente los campos con asterisco (\*)

**1. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE LA PERSONA QUE SOLICITA AMPARO Y SU APODERADO**

 DANIEL HERMAN SAGREDO STEVENS  
 Nombre(s) y Apellidos\*

 ECHEÑIQUE N: 8150 CASA  
 Dirección permanente para ser notificado\*

 INFO@AMDES HELICOPTEROS.CL  
 Correo electrónico (si quiere ser notificado por esta vía)


Nombre y apellido del apoderado (si se actúa a través de un apoderado)

**2. DATOS SOBRE LA SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN Y SU RESPUESTA (si la hubo)**

 FACH - DGAC  
 Institución a la cual se presentó la solicitud de acceso a la información\*

Dirección y/o contacto de la Institución a la cual se presentó la solicitud de acceso a la información

 20 FEB 2011  
 Fecha en la que se le notificó o tuvo conocimiento de la respuesta de la Institución, cuando corresponda (día/mes/año)

**3. INFRACCIÓN COMETIDA Y HECHOS QUE LA CONFIGURAN. Marque con una cruz el recuadro respectivo (\*)**
**3.1 Actitud de la institución**

- a) Respuesta negativa a la solicitud de información (en este caso debe rellenar el campo N° 3.2)
- b) No recibió respuesta a su solicitud
- c) La información entregada no corresponde a la solicitada
- d) Otras (especifique en el espacio)

**3.2. Indique la razón señalada por la institución para no entregar la información (sólo en caso de haber marcado la letra a) del número anterior)**

- a) Por afectar la seguridad nacional
- b) Por afectar el debido cumplimiento de las funciones institucionales
- c) Por afectar el interés nacional
- d) No se encuentra la información
- e) La información no existe
- f) La información solicitada está en posesión de otro órgano o servicio
- g) Por oposición de un tercero (en este caso debe rellenar el campo N° 4 si conoce su identidad)
- h) No se dan razones
- i) Otras (especifique en el espacio)

**4. DATOS DEL TERCERO AFECTADO (Si hubo oposición de un tercero y conoce su identidad)**

Nombre y apellido del tercero

Dirección postal del tercero

**5. DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN**

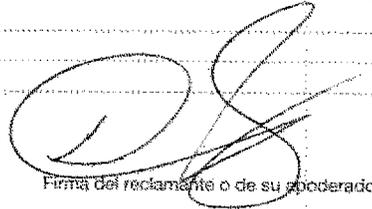
- Copia de solicitud de información presentada en la Institución contra la cual se reclama\*
- Copia de la respuesta de la Institución (si existe)
- Poder (si se actúa a través de apoderado)
- Otros (especifique en el espacio)

*Acto de entrega desde el 1 al 31.-*

**6. OTROS ANTECEDENTES (si el espacio no es suficiente puede anexar hojas a esta solicitud)**

*10 de febrero 2011*

Fecha



Firma del reclamante o de su apoderado

**INFORMACIÓN GENERAL**

¿Quién puede presentar esta solicitud? Las personas que soliciten información en una Institución pública y no la reciban. Su objeto es solicitarle al Consejo para la Transparencia (CPT) que revise esta decisión y ordene la entrega de la información.

¿Qué plazo existe para presentar esta solicitud? 15 días contados desde que se notificó la respuesta negativa o desde que venció el plazo que tiene el servicio para responder (20 días hábiles contados desde la recepción de la solicitud, prorrogable por otros 10 días).

¿Se puede presentar una solicitud en otro formato? Las personas tienen derecho a presentar sus propios escritos. En tal caso se solicita llenar igualmente este formulario, pues facilitará el ingreso y seguimiento del reclamo en el CPT.

¿Dónde se presenta el formulario? En el CPT, ubicado en Moneda N° 115, piso 7, Santiago. En las Gobernaciones provinciales tratándose de personas que no vivan en la ciudad de Santiago también pueden ingresar el formulario en la Gobernación correspondiente a su provincia. Las direcciones de las Gobernaciones pueden consultarse en el sitio web del CPT ([www.consejotransparencia.cl](http://www.consejotransparencia.cl)).

¿Pueden presentar documentos adicionales? Junto al formulario debe acompañarse copia de la solicitud presentada en la institución y de su respuesta, si la hubo. Si se actúa por apoderado debe acompañarse el poder, en los términos del art. 22 de la Ley N° 19.880, de Bases del Procedimiento Administrativo.

Pueden presentarse otros documentos o antecedentes si resultan relevantes para la decisión de esta solicitud.

¿Cómo queda constancia de la presentación del reclamo? Al entregar su solicitud el funcionario encargado de la recepción le entregará la colilla de este formulario timbrada, con número de ingreso e indicación del día de recepción. Ud. puede llevar una copia del formulario y los documentos anexos y solicitar que también sean timbrados con indicación de la fecha.

¿Cuáles son los plazos de tramitación? El CPT pedirá un informe a la institución pública correspondiente y al tercero involucrado, si lo hubiere, dando 10 días hábiles para responder. Podrá fijar audiencias para recibir antecedentes o medios de prueba. Una vez celebradas las audiencias el CPT resolverá en 5 días hábiles. Contra esta decisión puede interponerse un reclamo de ilegalidad ante la Corte de Apelaciones.

¿Tiene otras dudas o consultas? Lo invitamos a visitar el sitio web del CPT ([www.consejotransparencia.cl](http://www.consejotransparencia.cl)), especialmente su sección de preguntas frecuentes.

Sres.  
CONSEJO PARA LA TRANSPARENCIA.

El pasado día 16 de Noviembre de 2010, fui, como Piloto de helicóptero, víctima de un grave atentado a mi integridad física al ponerse en evidente riesgo mi vida y la de terceros, y clara violación a mis derechos constitucionales, además de gravísimas faltas a la legislación Aeronáutica cometidas por Pilotos de la FACH, así como injustificados gastos al erario nacional al mal utilizar elementos de guerra de altísimo valor comercial y muy elevado costo operacional como lo son dos Aviones de combate F-16, al ser utilizados en funciones ajenas a su misión, gastos absolutamente injustificados, los que a mi juicio están siendo amparado por la mencionada Institución Uniformada, antecedentes todos los cuales acompaño para mejor ilustración.

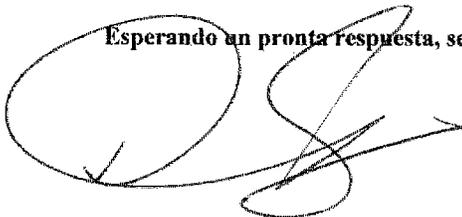
Con el objeto de esclarecer los hechos y establecer la verdad, a través de la Ley de Transparencia solicité a la Dirección General de Aeronáutica Civil información, cuyos antecedentes acompaño, la que no dio respuesta a lo consultado en mi documento de pag. 9, Nro 2, y me fue denegado lo que solicité en el Nro. 1, de acuerdo al Ar. 20 por, según un tercero afectado en este caso la FACH, la que se opuso a la entrega de la información, aduciendo que se trata de operaciones de aviones de combate F-16 de dotación del Grupo de Aviación Nro. 8 perteneciente a la Va. Brigada Aérea, siendo por tanto aeronaves de carácter militar en cumplimiento de misiones aéreas militares, lo que según la FACH se enmarcaría en la causal de negativa contemplada en el Art. 21 Nro. 3 de la Ley Nro. 20.285.-

Se hace presente que, según lo señalado en el párrafo anterior, a juicio del suscrito las razones dadas por la FACH, en nada se enmarcan en el referido Art. 21 Nro. 3 de la citada Ley, ya que al dar a conocer lo que se solicitó, es decir el Plan de Vuelo, el que por lo demás es público ya que está archivado en la Oficina de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Antofagasta, en nada afecta o afectaría la Seguridad de la Nación, particularmente en lo que se refiere a la defensa nacional o la mantención del Orden Público o la seguridad pública como lo señala la Ley, por lo que se solicita el Amparo de ese Honorable consejo y se restituya el derecho establecido en la mencionada Ley.

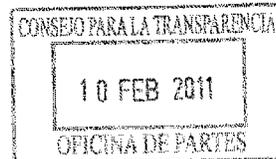
Además, y de acuerdo a la misma ley, posteriormente el suscrito denunció estos graves hechos al Sr. Director de Aeronáutica Civil, quien en su informe adjunto en nada se refiere a ello.

Lo anterior, sin perjuicio de referirme al nulo respeto a los plazos en la entrega de respuesta de parte del requerido, los que también están contemplados en el mismo cuerpo Legal.

Esperando una pronta respuesta, se despide Atte de Ud.



DANIEL HERNAN SAGREDO STEVENS  
RUT. 6.814.581-3



Sr.

**MINISTRO DE LA DEFENSA NACIONAL DON ANDRES ALLAMAND ZAVALA.**

Sr. Ministro, me permito distraer su atención para informarle de los hechos que más abajo detallo, los que considero de la más alta gravedad importancia y trascendencia para su Cartera, los que en su momento informe a las instancias correspondientes, incluyendo a su antecesor, sin que se me dieran explicaciones satisfactorias hasta el momento y creo que es de interés de esa Cartera de Defensa estar en antecedentes de estos graves hechos, ya que fui, como Piloto de helicóptero, víctima de un grave atentado a mi integridad física al ponerse en evidente riesgo mi vida y la de terceros, y clara violación a mis derechos constitucionales, además de gravísimas faltas a la legislación Aeronáutica cometidas por Pilotos de la FACH, así como injustificados gastos al erario nacional al mal utilizar elementos de guerra de altísimo valor comercial y muy elevado costo operacional como lo son dos Aviones de combate F-16, al ser utilizados en funciones ajenas a su misión, gastos absolutamente injustificados, los que a mi juicio están siendo amparado por la mencionada Institucional bajo su dependencia.

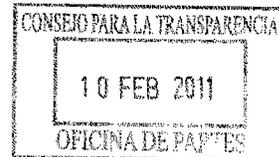
Hago presente a esa Alta Investidura, que el suscrito no ha querido ceder a los requerimientos de la prensa nacional para entregar y divulgar estos graves antecedentes: **Primero para proteger el buen prestigio del Supremo Gobierno y, Segundo, a la espera de alguna respuesta justificada en el tiempo prudente lo que aún no ha ocurrido, pese al tiempo transcurrido.**

Por último hago presente a Usía, que esta misma información fue entrega en su oportunidad al Sr. Comandante en Jefe de la 5ta. Brigada Aérea de Antofagasta, cuya respuesta acompaño, al Sr. Ministro de Defensa Nacional saliente, cuya respuesta acompaño, al actual Sr. Director de Aeronáutica Civil, cuya respuesta acompaño, indirectamente por lo tanto también al Sr. Comandante en Jefe de la FACH, y la Fiscalía de Aviación de Antofagasta en donde la FACH puso increíblemente a disposición al suscrito y los antecedentes pese a ser éste el denunciante y aún a la fecha, habiendo transcurrido más de 40 días, no he recibido ninguna respuesta o explicación satisfactoria, solo a mi juicio respuestas inconsistente y dilatorias tendientes a bajar el perfil a la gravísima situación. Además el suscrito ajustándose a la Ley Nro. 20.285 sobre acceso a la información pública, se le ha negado dicho derecho con el claro propósito de tergiversar los hechos u ocultar antecedentes, aduciendo razones de **SEGURIDAD NACIONAL**, lo que no se compadece con los actuales tiempos de paz que vive el País.,

Lo anterior para los fines que estime convenientes.

Saludad muy Atte. A Ud.

Daniel Sagredo Stevens.



**Daniel Sagredo Stevens.**

Sr.

Ministro de Defensa Nacional. (Enviada el Viernes 19 de Noviembre de 2010.-)

En atención a reclamo presentado ante el Sr. Comandante en Jefe de la V° Brigada Aérea con Base en Antofagasta, de hechos gravísimos cometidos por miembros de la Fuerza Aérea de Chile bajo su dependencia y, considerando la muy insatisfactoria respuesta dada por esa Alta Repartición, la que insiste en considerar como válidos argumentos inexistentes, este ciudadano ha decidido respetuosamente poner los antecedentes en conocimiento del Sr. Ministro de la Defensa Nacional, fundamentalmente por la violación a sus derechos fundamentales establecidos en la el Art. 19 de la Constitución Política como lo es el derecho al libre tránsito o desplazamiento de que gozamos todos los Chilenos para transitar en forma libre por todo el territorio Nacional, La libertad de Trabajo, la integridad física y por otra parte el muy mal uso dado a aeronaves de combate de altísimo valor y que pertenecen a todos los Chilenos recientemente adquiridas con gran esfuerzo por el Gobierno de Chile, Y las que han sido utilizadas para fines MUY injustificados.

Se adjunta el Reclamo señalado en el que está también la respuesta solicitada en él.

Sin otro particular, saluda muy Atte. A Us

DANIEL HERNAN SAGREDO STEVENS

RUT. 6.814.681-3

56-2-2730029 CEL. 09-9794924

[info@andeshelicopteros.cl](mailto:info@andeshelicopteros.cl)



SANTIAGO, 13 FEB. 2011

SR.  
DANIEL HERNÁN SAGREDO STEVENS  
info@angeshelicopteros.cl  
PRESENTE

De mi consideración:

En relación a su reclamo presentado vía correo electrónico en la Oficina de Informaciones, Reclamos y Sugerencias - OIRS (DA) de esta Subsecretaría, número de identificación de Ingreso y derivación (ID) 908/2010, sobre situación ocurrida a consecuencia de ingreso a zona de vuelo restringida del área jurisdiccional de la V Brigada Aérea en la cual se denuncia la presunta utilización injustificada de aeronaves de combate, informo a Ud. que se han recabado del órgano competente los antecedentes respectivos y se ha podido establecer lo siguiente:

La Secretaría General de la Fuerza Aérea de Chile, con fecha 29 de diciembre de 2010, ha informado a esta Subsecretaría, que la Fiscalía de Aviación de Antofagasta ha instruido dos procesos singularizados en causas Roles 96-2010 y 98-2010, en averiguación del posible delito previsto y sancionado en los artículos 200 inciso 2° y 194 bis del Código Aeronáutico respectivamente, acogiendo a trámite, en esta última causa, la denuncia presentada por Ud., en cuya virtud se están investigando por la autoridad competente los hechos denunciados.

Saluda atentamente a Ud.,



IGNONSO VARGAS LYNG  
SUBSECRETARIO PARA LAS FUERZAS ARMADAS

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Reclamante
  - 2.- GMDN (Inf.)
  - 3.- SS.FF.AA. OIRS (DA) Inf.
  - 4.- SS.FF.AA. Aud. Jur. (Arch.)
- EXP Nº 5696/2010



**SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA V° BRIGADA AEREA  
GENERAL DE BRIGADA AEREA (A) DON MANUEL QUIÑONES SIGALA**

**ANTOFAGASTA 16 DE NOVIEMBRE DE 2010.-**

Sr. General.

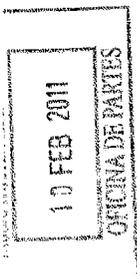
Informo respetuosamente a Ud., que el día de hoy, y ante la rotunda negativa absolutamente caprichosa e injustificada del Cap. Fach. Sr. Krugger, de servicio en el COA de esa V° Brigada Aérea, para que este Piloto pudiera concurrir al lugar denominado Taltal 3 ubicado en las Coord. 25° 05' 40 S, 69° 49' 02 W, lugar que está dentro de la Zona R-25 y donde se encuentra efectuando un trabajo de traslado de carga para la construcción de unas Antenas de Telefonía Celular en el helicóptero Bell 407 matrícula CC-CCD, Oficial quien le manifestó textualmente al suscrito que "él no autoriza el vuelo", este Piloto de helicópteros optó no obstante por despegar de igual forma en esa dirección ya que legalmente no existía ni existe ninguna prohibición o disposición legal que respalde la determinación, solo a mi juicio, un capricho injustificado.

Lo anterior, fundamentalmente en base a que no estaba activada la zona Restringida R-25 según la autoridad aeronáutica, dependencia donde este Piloto confeccionó el Plan de Vuelo correspondiente y donde fue autorizado.

La negativa obstinada del Sr. Cap. Krugger se mantuvo, pese a que el suscrito le fundamentó en forma telefónica ampliamente las disposiciones Legales que existen en el País y que protegen los derechos fundamentales de todos los Chilenos, como es la Constitución Política de la República de Chile, que establece el derecho que tenemos todos los chilenos, de transitar en forma libre por todo el territorio Nacional, esto es tierra, mar y aire, y nadie y, ni siquiera a título de circunstancia extraordinaria, puede limitar esta garantía Constitucional.

Además se le hizo presente al Sr. Capitán, que el hecho de no existir un NOTAM u otra disposición que informe a los usuarios de la activación de la Zona Restringida, R-25 no lo faculta para disponer arbitrariamente una medida como la señalada en contra de los derechos del suscrito pese a ello el Cap. Sr. Krugger le colgó unilateralmente el teléfono desde donde se estaba comunicando.

Debido a lo anterior, el suscrito fue además perjudicado en su trabajo ya que tuvo una demora prolongada en el despegue de su vuelo, lo que lo hizo llegar con un evidente retraso a sus funciones profesionales al no poder despegar antes de las 10:06,



debiendo haberlo hecho a las 08:30 horas, por lo que llegó a lugar recién a las 10:56 horas.

Dicho trabajo consiste en la instalación en diferentes lugares, de cinco nuevas antenas de Telefonía celulares de diferentes compañías, todo lo cual va en directo beneficio de la conectividad de la zona y nacional, trabajos solicitados por la Subsecretaria de Telecomunicaciones dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile, y única forma de transporte por lo demás para poder concretar estos trabajos.

Hago presente a Usia, que la situación se vio muy agravada, ya que a las 11:28 horas, y en los momentos en que este Piloto efectuaba concentradamente su delicado trabajo de traslado de carga colgante en el lugar, fue amedrentado por una aeronave de Combate F-16, pilotada por "Tornado", quien radialmente le ordenó al suscrito "Hacer inmediatamente abandono de la zona", orden que obviamente no fue acatada por no existir ningún grado de subordinación inherente, manteniéndose dicha aeronave de alta performance F-16 efectuando vuelos en 360 grados a escasos metros por encima del helicóptero, lo que se mantuvo por espacio de 10 minutos aproximadamente.

Posteriormente, a las 11:38 horas y en un acto sin precedentes para este Piloto de Helicópteros con una trayectoria de mas de 27 años como Piloto y de 7.000 horas de vuelo en helicópteros, y creo estar seguro también sin precedentes en la Historia de la Aviación Nacional, al F-16 señalado se le unió un segundo elemento F-16, éste Pilotado por "Huracán" quien apareció desde el Weste, y ambas aeronaves efectuaron en formación en un vuelo a máxima velocidad y al mismo nivel en el que yo que me encontraba, pasando peligrosamente cerca del helicóptero al que sobrepasaron entre ellas las que volaban separados de tan solo unos metros, provocando un inminente riesgo de colisión con el helicóptero y una fuerte turbulencia.

Debido a esta arriesgadísima maniobra de los aviones militares, este Piloto perdió parcialmente el control de la aeronave, de por si ya limitada en su maniobrabilidad debido a que transportaba en carga colgante pesados equipos de comunicaciones de altísimo valor comercial e indispensables para las antenas.

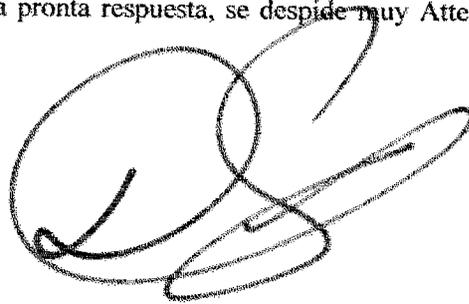
Lo anterior, fue observado con estupor y asombro, por la totalidad de las personas que se encontraban en el lugar, la que están trabajando en la construcción de las antenas y las que tomaron evidencias fotográficas.



Por lo señalado precedentemente, solicito respetuosamente a ese Sr. CEJ de la V° Brigada Aérea con Base en Antofagasta, dar al suscrito las explicaciones pertinentes en el más breve plazo posible, debido al proceder absolutamente anormal y temerario de los miembros de la Fuerza Aérea señalados y a su cargo, las que serán ponderadas de acuerdo a los antecedentes y, al no ser satisfactorias, este Ciudadano Piloto de Helicópteros se reserva el derecho de ejercer las acciones legales correspondientes tales

como la presentación de un recurso de protección ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Antofagasta, información de estos graves hechos al Ministerio de Defensa Nacional así como información a los medios de comunicación nacional debido a la clara violación de sus Derecho Constitucional establecidos en el Art. 19 de la Carta Fundamental y de protección de la vida e integridad física la que se vio gravemente amenazada.

Sin otro particular y esperando una pronta respuesta, se despide muy Atte. De Usia.



**DANIEL HERNAN SAGREDO STEVENS**  
**Piloto Comercial de Helicópteros**  
**RUT. 6.814.581-3 CEL. 09-9794924**

**ESTOS SON ALGUNOS DE LOS NUMEROSOS TESTIGOS DEL HECHO.**

**SR. ROBERTO QUIJADA RODRIGUEZ RUT. 11.908.105-K DOM. PASAJE LOS PEUMOS  
NRO. 0947 LABRANZA TEMUCO**  
**SR. VICTOR TOLOSA ESPARZA RUT. 12.992.529-9 DOM JUAN PABLO II NRO. 153  
PANGUIPULLI**  
**SR. CARLOS TOLOSA ESPARZA RUT. 16.214.228-3 DOM JUAN PABLO II NRO. 153  
PANGUIPULLI.**





*1ª Brigada Aérea*  
*"Centinelas aliados del desierto"*

*B. A. Cerro Moreno, 18 de Noviembre de 2010*

*Don*  
*Daniel Sagrado Stevens*  
*Piloto Comercial de Helicópteros*  
*Presente*

*En respuesta a su comunicación de fecha 16 de noviembre en curso, por la cual reconoce el ingreso a una zona de vuelo de carácter restringido (R- 25) sin estar autorizado y da cuenta de su versión de los hechos, me permito informarle que los antecedentes con que cuenta esta Comandancia en Jefe fueron puestos en conocimiento de la Fiscalía de Aviación de Antofagasta a fin de que se instruya la investigación judicial correspondiente.*

*Sin otro particular, se despide atentamente.*

*MANUEL QUINONES SIGALA*  
*General de Brigada Aérea (A)*  
*COMANDANTE EN JEFE 1ª BRIGADA AÉREA*



Le solicito al.

(Enviado el 18 de Noviembre de 2010.-)

Estimado Sr. Jefe de Aeródromo Antofagasta Subrogante  
Don Claudio Peralta.

Por el presente documento y muy respetuosamente:

1. Le solicito tener a bien, proporcionar fotocopia de los Planes de Vuelo relativos a los vuelos realizados por las aeronaves del Estado F-16 tripulados por Tornado y Huracán, efectuado el día 16 de los corrientes durante la mañana, los que iniciaron el vuelo alrededor de las 10:30 horas local.
- 2.- Igualmente, le solicito tener a bien, me proporcione información o motivos, por los cuales, el día 18 de Noviembre recién pasado, la autoridad Aeronáutica no curso el Plan de Vuelo confeccionado por el Piloto que suscribe, de acuerdo a la normativas vigentes en la Oficina ARO correspondiente, cumpliendo con todas y cada una de las fases de rigor, plan de vuelo que había sido recibido conforme y autorizado momentos antes por parte del personal de esa dependencia y donde incluso se coordinó convenientemente con el COA de la Fach, lo que provocó que, después de haber puesto en marcha la aeronave Bell 407 matrícula CC-CCD a las 09:26 horas y haber solicitado la autorización correspondiente a la Torre de Control para despegar, ésta lo mantuvo en espera de instrucciones por espacio de 10 minutos aproximadamente y finalmente le manifestó que el Plan de vuelo no había sido cursado por la Oficina de Operaciones, por lo que a las 09:36 horas tuvo que cortar el motor de la aeronave y en cumplimiento a las instrucciones de dicha torre de control, tuvo que concurrir nuevamente a la Oficina de Operaciones a confeccionar un nuevo plan de vuelo según sus instrucciones.
- 3.- De igual forma, y a manera de mejor ilustración del suscrito, le solicito me proporcione información bibliográfica o de otro tipo relativa al establecimiento o creación de las zonas tanto Restringidas, (R-XX) como Prohibidas, (P-XX) y Peligrosas (D-XX), y que figuran en las Cartas Aeronáuticas Chilenas así como en el AIP.

Lo anterior, de acuerdo a las disposiciones reglamentaria que rigen el libre acceso a la información y entrega de esta por parte de las Instituciones del Estado.

Ley Nro. 20.285 sobre acceso a la información pública, publicada en el Diario Oficial el 20 de Agosto de 2008, la que entró en vigencia el 20 de Abril de 2009.-

Sin otro particular y a la espera de su pronta respuesta por este mismo medio, saluda  
Atte.

DANIEL SAGREDO STEVENS



**Fabiola Gabrielli**

**De:** dgactransparencia [dgactransparencia@dgac.cl]  
**Enviado el:** jueves, 20 de enero de 2011 15:43  
**Para:** info@andeshelicopteros.cl  
**Asunto:** AD720W-0000673  
**Datos adjuntos:** RESOL 54.pdf; memo fiscalia.pdf

Sr. Daniel Sagredo Stevens:

Conforme a su solicitud de acceso a la información, respecto a situación presentada el día 18 de Noviembre de 2010, se informa a UD lo siguiente:

Mediante Resolución Exenta N° 54 de fecha 14.ENE.11, de esta Dirección General, cuya copia se adjunta, se otorga a UD acceso parcial a la información solicitada, esto es los motivos por los cuales la autoridad aeronáutica no cursó el plan de vuelo presentado el día 18.NOV.2010 y a la información bibliográfica relativa al establecimiento o creación de zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que figurarían en las cartas aeronáuticas chilenas.

En relación al acceso a la información solicitada consistente en fotocopia de los planes de vuelo, relativos a las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado F-16 tripuladas por Tornado y Huracán efectuadas el día 18 de noviembre de 2010, el citado acto administrativo lo deniega por oposición de la Fuerza Aérea de Chile, en su calidad de tercero afectado, por cuanto su comunicación o conocimiento afecta la seguridad nacional, particularmente si se refiere a la defensa nacional, fundado en el artículo 21 N° 3 de la Ley N° 20.285.

En consecuencia, acompaño al correo electrónico indicado en su solicitud copia de la Resolución Exenta N° 54 del 14 de enero de 2011 y memorándum del fiscal del Servicio, que atiende a las dos consultas a las que se otorgó acceso. Asimismo, la normativa citada en el memorándum se encuentra permanentemente a disposición del público en nuestro portal [www.dgac.cl](http://www.dgac.cl).

Con todo, se remitirá a su domicilio, mediante carta certificada, los antecedentes previamente individualizados en original.

Le saluda atentamente,

Oscar Peñafiel Mangu  
Secretario General (S)



DIRECCION GENERAL

SANTIAGO, 14 ENE. 2011

EXENTA N° 054

## RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

## VISTOS Y CONSIDERANDO:

- a) La solicitud de acceso a la información efectuada por el Sr. Daniel Sagredo Stevens, individualizada en el expediente OIRS N° 16777, mediante la cual requiere obtener fotocopia de los Planes de Vuelo de las operaciones realizadas por las aeronaves F-16 de la FACH al mando de los pilotos Tomado y Huracán el día 16.NOV.2010, los motivos de la negativa a autorizar el vuelo de la aeronave matrícula CC-CCD el día 18.NOV.2010 en el Aeropuerto Cerro Moreno, y material bibliográfico relativo al establecimiento de zonas restringidas, peligrosas y prohibidas.
- b) Que en conformidad al artículo 62 del Código Aeronáutico la Dirección General de Aeronáutica Civil está facultada para prohibir o restringir el vuelo y aterrizaje de aeronaves en zonas determinadas del territorio nacional por razones de seguridad nacional o de carácter militar.
- c) Que, en uso de dicha atribución, se dictó la Resolución DGAC Exenta N° 0127 de 13.ENE.2005, por la que se definieron los límites de la Zona restringida "SC-R25 Antofagasta Este", teniendo como fundamento las coordinaciones y acuerdos alcanzados con la Fuerza Aérea de Chile en razón de sus operaciones en dicha área.
- d) Que el Artículo 20 de la Ley N° 20.265 establece que cuando la solicitud de acceso se refiera a documentos o antecedentes que contengan información que pueda afectar los derechos de terceros, la autoridad o jefatura del servicio requerido deberá comunicar, mediante carta certificada, a la o las personas a que se refiere o afecta la información correspondiente, la facultad que les asiste para oponerse a la entrega de los documentos solicitados.
- e) Que por referirse la solicitud a Planes de Vuelo de aeronaves de carácter militar pertenecientes a la Fuerza Aérea de Chile, mediante Oficio N° 05/0/022 de 07.ENE.2011 la DGAC informó a dicha rama de las Fuerzas Armadas sobre el requerimiento del Sr. Sagredo Stevens, a efectos de ejercer el derecho de oposición que le confiere la ley.
- f) Que por Oficio CJFA N° 31018-1 de 11.ENE.2011, la Fuerza Aérea de Chile, por intermedio de su Secretario General, comunicó su oposición a la entrega de los Plan de Vuelo en cuestión, aduciendo que se trató de operaciones de aviones de combate F-16 de dotación del Grupo de Aviación N° 8, perteneciente a la V Brigada Aérea, siendo por tanto aeronaves de carácter militar en cumplimiento de misiones aéreas.



militares, lo cual se enmarca en la causal de negativa contemplada en el Artículo 21 N° 3 de la ley N° 20.285.

g) Que conforme lo preceptúa el inciso tercero del ya citado Artículo 20 de la Ley N° 20.285, deducida la oposición en tiempo y forma, el órgano requerido quedará impedido de proporcionar la documentación o antecedentes solicitados.

h) Que con respecto al resto de la información solicitada por el requirente, esto es, los motivos de la negativa a autorizar el vuelo de la aeronave matrícula CC-CCD el día 18.NOV.2010 en el Aeropuerto Cerro Morán y el material bibliográfico relativo al establecimiento de zonas restringidas, peligrosas y prohibidas, no se advierte impedimento para acceder a su petición.

i) Lo dispuesto en la Ley N° 18.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los artículos 14, 16 y 20 de la Ley N° 20.285 y disposiciones pertinentes del Decreto Supremo N° 13 de 2009 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República.

**RESUELVO:**

1.- Otróguese al Sr. Daniel Sagredo Stevens acceso parcial a la información solicitada en expediente OIRS N° 16777, debiendo hacérsele entrega de los siguientes antecedentes:

- Motivos por los cuales el día 18.NOV.2010 la autoridad aeronáutica no cursó el plan de vuelo confeccionado por el mismo solicitante.
- Información bibliográfica o de otro tipo relativa al establecimiento o creación de zonas tanto restringidas como prohibidas y peligrosas, y que figuran en las Cartas Aeronáuticas chilenas.

2.- Denégase al Sr. Daniel Sagredo Stevens el acceso a la información solicitada en expediente OIRS N° 16777 consistente en fotocopias de los Planes de Vuelo relativos a las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado F-16 tripulados por "Tornado" y "Huracán", efectuadas el día 18.NOV.2010 durante la mañana.

Además, notifíquese al Sr. Daniel Sagredo Stevens y remítanse al correo electrónico indicado en su solicitud los antecedentes a que se refiere el numeral 1) de esta Resolución.

  
**MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER**  
GENERAL DE BRIGADA AEREA (A)  
DIRECTOR GENERAL (S)

**DISTRIBUCION:**

- 1.- Sr. Daniel Sagredo Stevens
- 2.- DGAC, Secretaría General
- 3.- DGAC, Departamento Jurídico

CONSEJO PARA LA TRANSPARENCIA  
10 FEB 2011  
OFICINA DE PARTES

Santiago, 14 de enero de 2011

**NEMORANDUM RELATIVO A CONSULTAS DEL SR. DANIEL  
SAGREDO STEVENS**

Con el objeto de atender la solicitud de acceso a la información del Sr. Daniel Sagredo Stevens, se informa lo siguiente:

- 1.- **Motivos por los cuales la autoridad aeronáutica no cursó el plan de vuelo presentado el día 18.NOV.2010 por el piloto Sr. Sagredo.**

Dicha materia ya fue informada al solicitante por Oficio N° 050/1549/7898 de 23.DIC.2010, documento mediante el que se respondió a una petición de similar tenor. En esa oportunidad, se le señaló que:

*"La actuación del personal de la DGAC se limitó a efectuar las coordinaciones necesarias con el COA de la Fuerza Aérea como es usual cada vez que se solicita efectuar vuelos en zonas declaradas como restringidas, conforme a lo dispuesto por la Resolución DGAC N° 0127 de 13.ENE.2005, que estableció los límites y condiciones de operación en la Zona SC-R25 Antofagasta Este. Dichas coordinaciones contemplan la necesidad de comunicar la operación a la Brigada Aérea respectiva, la que dispone las autorizaciones correspondientes. Para mayor claridad sobre este punto, es necesario tener presente que, acorde a lo dispuesto en el Artículo 82 del Código Aeronáutico, las zonas prohibidas y restringidas se declaran por motivos de seguridad nacional o de carácter militar, es decir, en aras de hacer prevalecer bienes jurídicos considerados por el legislador como de jerarquía superior a la libertad de circulación. En consecuencia, las restricciones impuestas en un determinado espacio aéreo obedecen a la posibilidad cierta y efectiva de que en él se encuentren operando aeronaves de la Fuerza Aérea en operaciones de alta seguridad y precisión, situación en la cual la presencia de otras aeronaves podría representar un peligro. Sobre la base de lo expuesto, no puede sino concluirse que es la propia FACH la que debe otorgar su conformidad para que se desarrollen operaciones civiles en una zona restringida, ya que sólo dicha institución conoce el tipo de actividades que se llevarán a cabo en ella en un momento dado. Es por ello, entonces, que la obligación del personal de la DGAC es requerir siempre el pronunciamiento de la respectiva Brigada Aérea, con el objeto de evitar interferencias a la aviación militar y a la seguridad del país, de manera que toda eventual autorización a un plan de vuelo quede sujeta a ello".*

Adicionalmente cabe agregar que, frente al requerimiento de vuelo presentado por el Sr. Sagredo, el COA de la FACH indicó que debía confirmar la hora de activación de la zona SC R-25 FIR ANTOFAGASTA, por lo que fue necesario esperar dicha respuesta, la que finalmente resultó negativa.

CONSEJO PARA LA TRANSPARENCIA  
10 FEB 2011  
OFICINA DE PARTES

2.- Información bibliográfica relativa al establecimiento o creación de zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que figuran en las cartas aeronáuticas chilenas.

Al respecto, se informa que los textos elementales en la materia son el Código Aeronáutico (Artículo 82), el Reglamento "Servicios de Tránsito Aéreo" (DAR 17), la Norma Aeronáutica DAN 91 "Reglas del Aire", la Resolución DGAC Nº 0127 de 13.ENE.2006 que estableció la zona restringida SC R-25, y la información contenida en el AIP Chile Volumen 1, parte 3, ENR 3-1-1.



*[Handwritten signature]*  
**DAVID QUENAS SANTANDER**  
FISCAL SUBROGANTE



Sr.  
Director General de Aeronáutica Civil  
General de Brigada Aérea (A) Don JAIME ALARCON PEREZ

Me permito respetuosamente distraer su atención para, en primer lugar saludarlo y felicitarlo por su reciente designación en tan importante dignidad, como Director de la Dirección General de la Dirección General de Aeronáutica Civil y, a la vez desearle muy sinceramente toda clase de éxitos y parabienes en este desafío personal y profesional que hoy se inicia. Ciertamente, el Ato Mando de vuestra Institución ha sabido reconocer sus cualidades personales y profesionales para encomendarle tan trascendente misión.

Es misión y vocación de todos quienes vivimos la aviación coadyuvar al desarrollo de esta actividad, no sólo en las actividades de vuelo, sino que además en el cumplimiento de la normativa que a regula.

En este orden de ideas, me siento en la obligación de informarle una situación que considero de suma gravedad y que lamentablemente me ha tocado vivir. Sin intención de distraer la esencia del problema, a continuación le resumo los hechos que me han motivado a escribirle esta carta :

El día Sábado 6 de Noviembre, mientras realizaba trabajos de instalación de antenas de telefonía móvil en sector de Tal Tal, en el Norte del país, se estrelló un helicóptero de la empresa HELICAN, a consecuencia de lo cual, lamentablemente perdió la vida el piloto que lo comandaba. Producto de este triste hecho, se me solicitó continuar con esta actividad, por lo que informé al propietario de la aeronave, Don Jorge Gálmez Puig, quien accedió a facilitar el helicóptero, a condición de que esta actividad se realizara a título gratuito, en consideración a que estimó necesario solidarizar y ser parte de la iniciativa impulsada por el Supremo Gobierno de impulsar



e implementar la conectividad en el país, materia que lo sensibiliza de sobremanera.

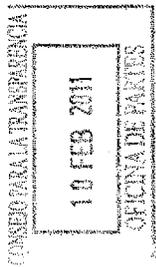
Así, el día 10 de Noviembre me trasladé en el helicóptero matrícula CC-CCD a la ciudad de Antofagasta, desde donde realizaría las actividades. Ese mismo día, alrededor de las 14:00 horas inicié las actividades, las que fueron oportuna y debidamente coordinadas con el COA.

Estas actividades se desarrollaron sin contratiempos entre los días 10 ( de mi arribo a la ciudad de Antofagasta ), hasta el día 14 de Noviembre.

El día 15, alrededor de las 08:45 horas, previa coordinación con el COA, despegó desde el aeropuerto de Antofagasta y, pasados dos minutos, la torre de control me comunica que el COA hacía sólo un minuto había cambiado mi autorización de vuelo y que, para llegar a mi destino debía, en este caso mantener la línea de costa hasta la milla 60. Llegado a este punto debía notificar, virar hacia la izquierda y continuar hacia mi punto de destino. Cumplidas las instrucciones y, encontrándome en la milla 60, notifiqué a Antofagasta Radar, solicitando autorización, para de acuerdo a las instrucciones, virar hacia la izquierda, indicándome esta estación que no estaba AUTORIZADO por el COA y que debía mantenerme en espera en el lugar.

Pasados aproximadamente 7 minutos sobrevolando la milla 60 y, considerando que el lugar a que se me hizo volar se encontraba cubierto con nubosidad tipo stratus y la visibilidad era reducida, solicito instrucciones a Antofagasta Radar y, al no tener respuestas decidí continuar a punto de destino, para lo cual me vi obligado a ascender a través de las nubes, por haber perdido contacto visual con el terreno. Felizmente pude llegar sin novedad a mi destino.

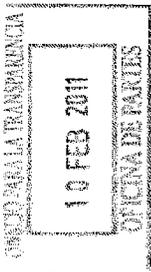
Considerando que al día siguiente debía continuar con las actividades encomendadas y, preocupado de que esta situación no se repitiera, de regreso en Antofagasta, alrededor de las 18:20 horas, me comunico con el COA, con la finalidad de coordinar el vuelo del día siguiente y consultar respecto a lo ocurrido en la mañana, que me llevó a una condición de vuelo que consideré de riesgo. Me atiende un Suboficial que, lamentablemente para mi no sólo no dio muestras de cortesía, sino que, por el contrario absoluto



désinterés y desprecio por la materia que se trataba, por lo que le solicité comunicarme con un Oficial, atendiéndome, en esta oportunidad el Teniente Sr. Reyes, quien no estaba informado de lo acontecido, por lo que acordamos comunicarnos 10 minutos después.

Finalmente, alrededor de las 18:40 horas vuelvo a comunicarme con el Teniente Reyes, quien me manifiesta que la situación se había generado producto de una descoordinación en el COA, por lo que me solicitó aceptara las disculpas, lo que así ocurrió.

Al día siguiente ( 16 de Noviembre ), aproximadamente a las 08:10 horas, presento mi Plan de Vuelo en la Oficina ARO del Aeropuerto de Antofagasta, el que fue recibido y aceptado por el funcionario de servicio en esa dependencia, el que, en ese acto se comunica telefónicamente con el COA, a quien le transmite el Plan de Vuelo presentado para COORDINAR el mismo. Terminado esto, el funcionario en cuestión me informe que el COA no autoriza el vuelo, lo que obviamente me causo extrañeza y desconcierto, pues previa a la presentación del Plan de Vuelo, consulté respecto a restricciones y NOTAMS que pudieran afectar este vuelo y, el funcionario de servicio ARO me confirmara que no había nada que así lo indicara. Este desconcierto también sorprendió al funcionario a que me refiero, a tal punto que me solicita que me comunique personalmente con le COA, porque él no tenía explicación para esta denegación y, con el teléfono aún en la mano, me pasa al Suboficial de servicio en esa dependencia institucional ( COA ), a quien le expliqué que en la oficina ARO no se me había informado de ninguna restricción para realizar el vuelo, respondiendo el suboficial : " ...el COA no le autoriza el vuelo..." Esta situación me hizo pensar que, al igual que el día anterior, se había producido una descoordinación en el COA, por lo que me di a la tarea de ilustrar al funcionario respecto a la normativa que amparaba mi actuar, entendiendo que existía la posibilidad cierta de que el funcionario en cuestión no hubiera estado debidamente informado en esta materia, más aún que ya había sido autorizado para realizar este vuelo por un funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien tiene amplio dominio de la normativa aeronáutica y las disposiciones que eventualmente pudieran restringir este vuelo. En este acto, el

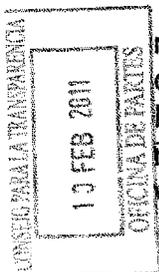


funcionario a que me refiero me informa que me derivaría a su superior. Luego de aproximadamente 10 minutos de espera al teléfono, finalmente me atiende el Capitán Sr. Krugger quien me informó que él no autorizaba el vuelo, para acto seguido cortarme el teléfono.

Aproximadamente a las 10:06 horas, luego de ser autorizado por la torre de control del Aeropuerto de Antofagasta despego a mi destino, en la convicción de encontrarme amparado por la legislación vigente y, además autorizado por la autoridad aeronáutica. Alrededor de las 11:20 horas, mientras me encontraba realizando las actividades que se me habían encomendado en mi lugar de destino, por frecuencia de radio me llama un piloto que se identifica como "TORNADO", quien me conmina a abandonar inmediatamente el lugar. Debo destacar que nunca supe quien era "TORNADO", como tampoco tuve contacto visual con ninguna aeronave. A los pocos minutos aparecen en formación cerrada y a muy alta velocidad dos aviones F-16, quienes por las comunicaciones realizadas pude identificar como "TOTNADO" y "HURACÁN", los que pasan por debajo y a muy poca distancia del helicóptero que yo piloteaba, lo que, además de la sorpresa y susto natural que esta maniobra me produjo, la estela turbulenta de estas aeronaves generó una inestabilidad en el helicóptero que me obligó a realizar maniobras para recuperar el control. Luego de realizar esta maniobra, los aviones se retiraron y no supe más de ellos. Al regresar a Antofagasta, alrededor de las 17:00 horas, ni personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ni de la Fuerza Aérea de Chile se comunicó conmigo.

El día 17, luego de presentar mi Plan de Vuelo y coordinar con el COA despego, aproximadamente a las 09:20 horas, al lugar en el que se me habían encomendado realizar actividades de vuelo, regresando, sin observaciones a las 12:44 horas.

Finalmente, el día 18, luego de cumplir con las formalidades requeridas, presentar el Plan de Vuelo correspondiente y coordinar con el COA, esta vez me atiende la Teniente Srta. Carolina Fernández, a quien le reconozco un trato amable y a la altura de su investidura, quien me comunica que el COA no AUTORIZABA el vuelo. Ciertamente, en la convicción de que, al igual que el día 15,



se había producido una descoordinación en el COA, alrededor de las 09:30 horas me comuniqué con la torre de control de Antofagasta, con la finalidad de solicitar instrucciones para el despegue, indicándoseme que el COA había dispuesto que debía cambiar el destino consignado en mi Plan de Vuelo.

Señor Director, si me he extendido en mi relato es porque he estimado necesario ilustrarlo debidamente de cómo se generaron los acontecimientos que derivaron en lo que yo considero una infracción cometida por aeronaves del estado, en este caso los aviones F-16, tripulados por " TORNADO " y " HURACÁN ", quienes realizando maniobras que estimo temerarias e irresponsables pusieron en riesgo mi integridad física y la de las personas que en ese momento se encontraban en tierra, por las razones que he descrito en detalle precedentemente. Felizmente para mí y las personas en tierra, pude controlar el helicóptero y el incidente no tuvo consecuencias que tanto mi familia como la Fuerza Aérea de Chile tuvieran que lamentar.

Tengo la firme convicción que mi actuar se materializó con apego a las leyes y las normas que regulan la actividad aeronáutica y que, en estos lamentables hechos que relato intervino un organismo que se posicionó por sobre la autoridad aeronáutica y se excedió en su actuar, como es el caso del COA, quien confundió el COORDINAR con el AUTORIZAR, términos que están debida, clara y ampliamente definidos en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, y sobre los cuales no cabe interpretación.

En el caso puntual que denuncié, el Código Aeronáutico se refiere en el artículo 2 " **Las aeronaves militares chilenas están sometidas a la jurisdicción de los tribunales y autoridades chilenas cualquiera sea el lugar en que se encuentren** ".

Luego, el artículo 76 dice : " **La circulación de aeronaves chilenas será libre dentro del territorio nacional y su espacio aéreo, sujeta solamente a las restricciones impuestas conforme a la ley .**"



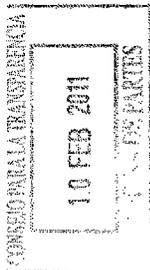
Más adelante, el mismo Código señala en su artículo 82 : “ **Por razones de seguridad nacional o de carácter militar, la autoridad aeronáutica podrá prohibir o restringir el vuelo y aterrizaje de aeronaves en zonas determinadas del territorio nacional .”**

Respecto a la Autoridad Aeronáutica, el artículo 183 de el Código Aeronáutico señala : “ **La autoridad aeronáutica a que se refiere este Código es la Dirección General de Aeronáutica Civil, a menos que se haga mención expresa a la Junta de Aeronáutica Civil .”**

Además, el artículo 184 dice : “ **Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil conocer y sancionar las infracciones a este código, de las leyes y reglamentos sobre aeronáutica y de las instrucciones que ella dicte en el ejercicio de sus atribuciones, salvo las que correspondan a la Junta de Aeronáutica Civil, todo ello sin perjuicio de los Tribunales de Justicia .”**

Finalmente, el artículo 194 bis se refiere al hecho que denunció y que afectó la seguridad del vuelo que realizaba, al señalar : “ **Los que sin emplear violencia, amenaza de violencia ni intimidación atentaren contra de una aeronave en vuelo o en servicio o realicen actos que pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de sus pasajeros o tripulantes, serán sancionados con presidio menor en su grado medio a máximo .”**

Señor director, desafortunadamente, los hechos que expongo no se agotan en este relato pues, los antecedentes sobre esta materia fueron puestos en conocimiento del Sr. Comandante en Jefe de la Segunda Brigada Aérea y, presumo por esa vía llegaron a conocimiento del Sr. Director de Seguridad Operacional de la Institución que usted dirige, Don Lorenzo Sepúlveda, quien se comunicó telefónicamente con mi empleador y propietario de la aeronave que yo piloteaba, Sr. Jorge Gálmez a quien, entre otras cosas le señaló “...eso de que estaba trabajando gratis no me lo trago...”, lo que considero un agravio para una persona honorable, cuya generosidad no sólo se ha manifestado en el vuelo descrito,



sino en otras muchas acciones, la mayoría anónimas y unas pocas hechas públicas. Sin lugar a dudas, de no haber mediado denuncia, esta también se habría sumado a las anónimas, gesto que por sí solo lo enaltece y no lo hace merecedor de semejante agravio, más aún cuando este proviene de un funcionario investido de autoridad y cuya función esencial es la seguridad aérea.

De ser efectivo, el infundio del Sr. Sepúlveda debió haberse materializado en una denuncia formal.

Situaciones como la descrita no se compadecen con el prestigio alcanzado con esfuerzo y sacrificio por nuestras instituciones, en el que nuestras autoridades han depositado la confianza, en una para la defensa de la patria y en otra para regular la actividad aérea del país. No pueden unos pocos manchar ese prestigio del que todos nos sentimos orgullosos.

Esperando su comprensión y una favorable acogida de los hechos denunciados, que no tiene otra intención que la de corregir las desviaciones que se pudieran producir en el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias e institucionales, al caso que corresponda y, reiterándole mis sinceros deseos de éxito y mejores parabienes en la tarea de dirigir tan prestigiosa institución, se despide de Us.



DANIEL SAGREDO STEVENS  
PILOTO COMERCIAL DE HELICÓPTERO





D.G.A.C. N° 05/01 1549/7698

OBJ.: Responde solicitud relacionada con operación de helicóptero matrícula CC-CCD.

REF.: Carta sin fecha de Daniel Sagredo Stevens.

29 DIC 2010

SANTIAGO,

DE : DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PARA : SR. DANIEL SAGREDO STEVENS

Con fecha 03.DIC.2010 se ha recibido en esta Dirección General el documento indicado en la referencia, en el cual se aborda la situación ocurrida mientras Ud. se desempeñaba al mando de la aeronave matrícula CC-CCD los días 15 y 16 de Noviembre de 2010, mientras realizaba operaciones en las cercanías de Antofagasta. Según se afirma en su petición, se habrían producido descoordinaciones entre la DGAC y el COA de la Fuerza Aérea de Chile en torno a la autorización para volar en ciertas áreas.

Recopilados y analizados los antecedentes y registros del caso, se ha podido establecer la siguiente secuencia de hechos:

11:45 UTC Se inician coordinaciones entre el funcionario TSV de la Oficina ARO del Aeropuerto Cerro Moreno y personal del COA de Antofagasta para la operación de la aeronave CC-CCD. El Oficial COA comunica negativa a autorizar el vuelo, ante lo cual el piloto de la aeronave solicita a través del mismo medio efectuar directamente la solicitud de ingreso a la SC-R25, siendo la respuesta igualmente negativa.

12:42 UTC Se transmite en la red aeronáutica el plan de vuelo de la aeronave CC-CCD.

13:05 UTC El piloto, en el primer contacto radial para iniciar su rodaje, es advertido de que no está autorizado por el COA para ingresar a la R-25 (frecuencia torre). Ante esto el piloto manifiesta estar en conocimiento, pero que operará bajo su responsabilidad.

13:10 UTC La aeronave inicia el rodaje aéreo para despegar.

13:12 UTC La aeronave despegó según plan de vuelo.

13:15 UTC El piloto contacta con APP Antofagasta y recibe instrucciones de altitud.

13:22 UTC Se instruye al piloto para contactar con Antofagasta Radio y se le solicita "notificar en el punto de partida".



**13:31 UTC** La aeronave en frecuencia de Antofagasta Radar notifica que procede a 5.600 pies con destino sector "Alemania".

**13:32 UTC** COA solicita a Antofagasta Radar posición de la aeronave CC-CCD Antofagasta Radar consulta posición al piloto, respondiendo éste que se encuentra a 48 NM en el radial R165 del VOR de Antofagasta.

**13:34 UTC** La aeronave, a través de Antofagasta Radio, notifica sector Oficina Alemania.

**13:47 UTC** Aeronave notifica con punto de posada a la vista.

**14:27 UTC** COA consulta al APP frecuencia a que habrá sido transferida la aeronave.

**14:37 UTC** Coordinaciones entre el ACG Santiago y el APP Antofagasta sobre contactos con la aeronave, informando la primera de dichas dependencias que el piloto notificado en trabajos aéreos a 300 pies sobre el sector Alemania a 102 NM en el R165 y a 300 pies, y haber perdido contacto con la aeronave.

**15:23 UTC** Antofagasta Radar observa en presentación a helicóptero CC-CCD en el R161, 111 DME, FL080, dentro de los límites de la SC-R 25, en el sector Alemania.

**15:29 UTC** Antofagasta Radar observa a CC-CCD en el R161, 87 DME, FL081 en el sector Alemania.

**19:22 UTC** Antofagasta Aproximación en coordinación con la Torre de Control informa que la aeronave está en presentación radar estimado en la milla 115 a las 19:59.

**19:30 UTC** COA Antofagasta informa al APP que sus aviones van a entrar en frecuencia para requerir al helicóptero que salga de la zona, para que los puedan escuchar en frecuencia. ATC le autoriza el uso de frecuencia 130.9 MHz.

**19:31 UTC** "HURACAN" entra en frecuencia e informa "CCD (CCD) se encuentra en zona de la Quinta Brigada Aérea" y otras instrucciones.

**19:32 UTC** El piloto responde que se encuentra fuera de la zona, según su GPS.

**19:34 UTC** APP Antofagasta informa a la aeronave que se encuentra en contacto radar a 58 NM al sureste, cruzando R165.

**19:48 UTC** La aeronave contacta con Antofagasta Radio e informa su posición y altitud.

En lo que respecta a la actuación del personal de la DGAC, como se aprueba de la reseña anterior, ésta se limitó a efectuar las coordinaciones necesarias con el COA de la Fuerza Aérea como es usual cada vez que se solicita efectuar vuelos en zonas declaradas como restringidas, tal como acontece en la especie, conforme a lo dispuesto por la Resolución DGAC Nº 0127 de 13-ENE-2005, que estableció los límites y condiciones de operación en la Zona SC-R25 Antofagasta Este.

Dichas coordinaciones contemplan la necesidad de comunicar la operación a la Brigada Aérea respectiva, la que dispone las autorizaciones correspondientes. Para mayor claridad sobre este punto, es necesario tener presente que, acorde a lo dispuesto en el Artículo 82 del Código Aeronáutico, las zonas prohibidas y restringidas se declaran por motivos de seguridad nacional o de carácter militar, es decir, en aras de hacer primar bienes jurídicos considerados por el legislador como de jerarquía superior a la libertad de circulación.

En consecuencia, las restricciones impuestas en un determinado espacio aéreo obedecen a la posibilidad cierta y efectiva de que en él se encuentran operando aeronaves de la Fuerza Aérea en operaciones de alta seguridad y precisión, situación en la cual la presencia de otras aeronaves podría revestir gran peligro.

Sobre la base de lo expuesto, no puede sino concluirse que es la propia FACH la que debe otorgar su conformidad para que se desarrollen operaciones civiles en una zona restringida, ya que sólo dicha institución conoce el tipo de actividades



que se llevarán a cabo en ella en un momento dado. Es por ello, entonces, que la obligación del personal de la DGAC es requerir siempre el pronunciamiento de la respectiva Brigada Aérea, con el objeto de evitar interferencias a la aviación militar y a la seguridad del país, de manera que toda eventual autorización a un plan de vuelo quede sujeta a ello.

Con todo y más allá de las explicaciones precedentes, se ha depuesto analizar los procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo y específicamente el proceso de coordinación entre éstos y los COA de la FACH, con miras a optimizar el uso de zonas restringidas y evitar posibles confusiones o incomodidades para los operadores. En este sentido, el Director infrascrito agradece su denuncia y valora la comunicación de este tipo de situaciones como oportunidades de mejora.

En otra orden de consideraciones, debe rechazarse categóricamente la imputación carente de todo fundamento en contra del Director de Seguridad Operacional don Lorenzo Sepúlveda Bigel, a quien Ud. atribuye afirmaciones completamente falsas en torno a la naturaleza de la operación realizada. Prueba de ello es que como único antecedente de lo sostenido se cita una conversación en la que Ud. no estuvo presente y respecto de la cual el Sr. Jorge Gómez Puig, participe en ella, no ha manifestado comentario o queja alguna. En este sentido, se solicita a Ud. aportar los antecedentes que justifiquen sus aseveraciones, si es que dispone de ellos.

Saluda a Ud.,



**DISTRIBUCIÓN:**

- 1 - Sr. Daniel Sagredo Stevens ✓
- 2 - DGAC, Departamento Seguridad Operacional
- 3 - DGAC, Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
- 4 - DGAC, Departamento Jurídico (Sagredo, etc)

Aviación Civil de Chile - Dirección General de Aeronáutica Civil - P.O. Box 400000, Santiago, Chile  
CIRE: Fono 4122100 - 4122101 - 4122102 - 4122103 - 4122104 - 4122105 - 4122106 - 4122107 - 4122108 - 4122109 - 4122110 - 4122111 - 4122112 - 4122113 - 4122114 - 4122115 - 4122116 - 4122117 - 4122118 - 4122119 - 4122120 - 4122121 - 4122122 - 4122123 - 4122124 - 4122125 - 4122126 - 4122127 - 4122128 - 4122129 - 4122130 - 4122131 - 4122132 - 4122133 - 4122134 - 4122135 - 4122136 - 4122137 - 4122138 - 4122139 - 4122140 - 4122141 - 4122142 - 4122143 - 4122144 - 4122145 - 4122146 - 4122147 - 4122148 - 4122149 - 4122150 - 4122151 - 4122152 - 4122153 - 4122154 - 4122155 - 4122156 - 4122157 - 4122158 - 4122159 - 4122160 - 4122161 - 4122162 - 4122163 - 4122164 - 4122165 - 4122166 - 4122167 - 4122168 - 4122169 - 4122170 - 4122171 - 4122172 - 4122173 - 4122174 - 4122175 - 4122176 - 4122177 - 4122178 - 4122179 - 4122180 - 4122181 - 4122182 - 4122183 - 4122184 - 4122185 - 4122186 - 4122187 - 4122188 - 4122189 - 4122190 - 4122191 - 4122192 - 4122193 - 4122194 - 4122195 - 4122196 - 4122197 - 4122198 - 4122199 - 4122200 - 4122201 - 4122202 - 4122203 - 4122204 - 4122205 - 4122206 - 4122207 - 4122208 - 4122209 - 4122210 - 4122211 - 4122212 - 4122213 - 4122214 - 4122215 - 4122216 - 4122217 - 4122218 - 4122219 - 4122220 - 4122221 - 4122222 - 4122223 - 4122224 - 4122225 - 4122226 - 4122227 - 4122228 - 4122229 - 4122230 - 4122231 - 4122232 - 4122233 - 4122234 - 4122235 - 4122236 - 4122237 - 4122238 - 4122239 - 4122240 - 4122241 - 4122242 - 4122243 - 4122244 - 4122245 - 4122246 - 4122247 - 4122248 - 4122249 - 4122250 - 4122251 - 4122252 - 4122253 - 4122254 - 4122255 - 4122256 - 4122257 - 4122258 - 4122259 - 4122260 - 4122261 - 4122262 - 4122263 - 4122264 - 4122265 - 4122266 - 4122267 - 4122268 - 4122269 - 4122270 - 4122271 - 4122272 - 4122273 - 4122274 - 4122275 - 4122276 - 4122277 - 4122278 - 4122279 - 4122280 - 4122281 - 4122282 - 4122283 - 4122284 - 4122285 - 4122286 - 4122287 - 4122288 - 4122289 - 4122290 - 4122291 - 4122292 - 4122293 - 4122294 - 4122295 - 4122296 - 4122297 - 4122298 - 4122299 - 4122300 - 4122301 - 4122302 - 4122303 - 4122304 - 4122305 - 4122306 - 4122307 - 4122308 - 4122309 - 4122310 - 4122311 - 4122312 - 4122313 - 4122314 - 4122315 - 4122316 - 4122317 - 4122318 - 4122319 - 4122320 - 4122321 - 4122322 - 4122323 - 4122324 - 4122325 - 4122326 - 4122327 - 4122328 - 4122329 - 4122330 - 4122331 - 4122332 - 4122333 - 4122334 - 4122335 - 4122336 - 4122337 - 4122338 - 4122339 - 4122340 - 4122341 - 4122342 - 4122343 - 4122344 - 4122345 - 4122346 - 4122347 - 4122348 - 4122349 - 4122350 - 4122351 - 4122352 - 4122353 - 4122354 - 4122355 - 4122356 - 4122357 - 4122358 - 4122359 - 4122360 - 4122361 - 4122362 - 4122363 - 4122364 - 4122365 - 4122366 - 4122367 - 4122368 - 4122369 - 4122370 - 4122371 - 4122372 - 4122373 - 4122374 - 4122375 - 4122376 - 4122377 - 4122378 - 4122379 - 4122380 - 4122381 - 4122382 - 4122383 - 4122384 - 4122385 - 4122386 - 4122387 - 4122388 - 4122389 - 4122390 - 4122391 - 4122392 - 4122393 - 4122394 - 4122395 - 4122396 - 4122397 - 4122398 - 4122399 - 4122400 - 4122401 - 4122402 - 4122403 - 4122404 - 4122405 - 4122406 - 4122407 - 4122408 - 4122409 - 4122410 - 4122411 - 4122412 - 4122413 - 4122414 - 4122415 - 4122416 - 4122417 - 4122418 - 4122419 - 4122420 - 4122421 - 4122422 - 4122423 - 4122424 - 4122425 - 4122426 - 4122427 - 4122428 - 4122429 - 4122430 - 4122431 - 4122432 - 4122433 - 4122434 - 4122435 - 4122436 - 4122437 - 4122438 - 4122439 - 4122440 - 4122441 - 4122442 - 4122443 - 4122444 - 4122445 - 4122446 - 4122447 - 4122448 - 4122449 - 4122450 - 4122451 - 4122452 - 4122453 - 4122454 - 4122455 - 4122456 - 4122457 - 4122458 - 4122459 - 4122460 - 4122461 - 4122462 - 4122463 - 4122464 - 4122465 - 4122466 - 4122467 - 4122468 - 4122469 - 4122470 - 4122471 - 4122472 - 4122473 - 4122474 - 4122475 - 4122476 - 4122477 - 4122478 - 4122479 - 4122480 - 4122481 - 4122482 - 4122483 - 4122484 - 4122485 - 4122486 - 4122487 - 4122488 - 4122489 - 4122490 - 4122491 - 4122492 - 4122493 - 4122494 - 4122495 - 4122496 - 4122497 - 4122498 - 4122499 - 4122500 - 4122501 - 4122502 - 4122503 - 4122504 - 4122505 - 4122506 - 4122507 - 4122508 - 4122509 - 4122510 - 4122511 - 4122512 - 4122513 - 4122514 - 4122515 - 4122516 - 4122517 - 4122518 - 4122519 - 4122520 - 4122521 - 4122522 - 4122523 - 4122524 - 4122525 - 4122526 - 4122527 - 4122528 - 4122529 - 4122530 - 4122531 - 4122532 - 4122533 - 4122534 - 4122535 - 4122536 - 4122537 - 4122538 - 4122539 - 4122540 - 4122541 - 4122542 - 4122543 - 4122544 - 4122545 - 4122546 - 4122547 - 4122548 - 4122549 - 4122550 - 4122551 - 4122552 - 4122553 - 4122554 - 4122555 - 4122556 - 4122557 - 4122558 - 4122559 - 4122560 - 4122561 - 4122562 - 4122563 - 4122564 - 4122565 - 4122566 - 4122567 - 4122568 - 4122569 - 4122570 - 4122571 - 4122572 - 4122573 - 4122574 - 4122575 - 4122576 - 4122577 - 4122578 - 4122579 - 4122580 - 4122581 - 4122582 - 4122583 - 4122584 - 4122585 - 4122586 - 4122587 - 4122588 - 4122589 - 4122590 - 4122591 - 4122592 - 4122593 - 4122594 - 4122595 - 4122596 - 4122597 - 4122598 - 4122599 - 4122600 - 4122601 - 4122602 - 4122603 - 4122604 - 4122605 - 4122606 - 4122607 - 4122608 - 4122609 - 4122610 - 4122611 - 4122612 - 4122613 - 4122614 - 4122615 - 4122616 - 4122617 - 4122618 - 4122619 - 4122620 - 4122621 - 4122622 - 4122623 - 4122624 - 4122625 - 4122626 - 4122627 - 4122628 - 4122629 - 4122630 - 4122631 - 4122632 - 4122633 - 4122634 - 4122635 - 4122636 - 4122637 - 4122638 - 4122639 - 4122640 - 4122641 - 4122642 - 4122643 - 4122644 - 4122645 - 4122646 - 4122647 - 4122648 - 4122649 - 4122650 - 4122651 - 4122652 - 4122653 - 4122654 - 4122655 - 4122656 - 4122657 - 4122658 - 4122659 - 4122660 - 4122661 - 4122662 - 4122663 - 4122664 - 4122665 - 4122666 - 4122667 - 4122668 - 4122669 - 4122670 - 4122671 - 4122672 - 4122673 - 4122674 - 4122675 - 4122676 - 4122677 - 4122678 - 4122679 - 4122680 - 4122681 - 4122682 - 4122683 - 4122684 - 4122685 - 4122686 - 4122687 - 4122688 - 4122689 - 4122690 - 4122691 - 4122692 - 4122693 - 4122694 - 4122695 - 4122696 - 4122697 - 4122698 - 4122699 - 4122700 - 4122701 - 4122702 - 4122703 - 4122704 - 4122705 - 4122706 - 4122707 - 4122708 - 4122709 - 4122710 - 4122711 - 4122712 - 4122713 - 4122714 - 4122715 - 4122716 - 4122717 - 4122718 - 4122719 - 4122720 - 4122721 - 4122722 - 4122723 - 4122724 - 4122725 - 4122726 - 4122727 - 4122728 - 4122729 - 4122730 - 4122731 - 4122732 - 4122733 - 4122734 - 4122735 - 4122736 - 4122737 - 4122738 - 4122739 - 4122740 - 4122741 - 4122742 - 4122743 - 4122744 - 4122745 - 4122746 - 4122747 - 4122748 - 4122749 - 4122750 - 4122751 - 4122752 - 4122753 - 4122754 - 4122755 - 4122756 - 4122757 - 4122758 - 4122759 - 4122760 - 4122761 - 4122762 - 4122763 - 4122764 - 4122765 - 4122766 - 4122767 - 4122768 - 4122769 - 4122770 - 4122771 - 4122772 - 4122773 - 4122774 - 4122775 - 4122776 - 4122777 - 4122778 - 4122779 - 4122780 - 4122781 - 4122782 - 4122783 - 4122784 - 4122785 - 4122786 - 4122787 - 4122788 - 4122789 - 4122790 - 4122791 - 4122792 - 4122793 - 4122794 - 4122795 - 4122796 - 4122797 - 4122798 - 4122799 - 4122800 - 4122801 - 4122802 - 4122803 - 4122804 - 4122805 - 4122806 - 4122807 - 4122808 - 4122809 - 4122810 - 4122811 - 4122812 - 4122813 - 4122814 - 4122815 - 4122816 - 4122817 - 4122818 - 4122819 - 4122820 - 4122821 - 4122822 - 4122823 - 4122824 - 4122825 - 4122826 - 4122827 - 4122828 - 4122829 - 4122830 - 4122831 - 4122832 - 4122833 - 4122834 - 4122835 - 4122836 - 4122837 - 4122838 - 4122839 - 4122840 - 4122841 - 4122842 - 4122843 - 4122844 - 4122845 - 4122846 - 4122847 - 4122848 - 4122849 - 4122850 - 4122851 - 4122852 - 4122853 - 4122854 - 4122855 - 4122856 - 4122857 - 4122858 - 4122859 - 4122860 - 4122861 - 4122862 - 4122863 - 4122864 - 4122865 - 4122866 - 4122867 - 4122868 - 4122869 - 4122870 - 4122871 - 4122872 - 4122873 - 4122874 - 4122875 - 4122876 - 4122877 - 4122878 - 4122879 - 4122880 - 4122881 - 4122882 - 4122883 - 4122884 - 4122885 - 4122886 - 4122887 - 4122888 - 4122889 - 4122890 - 4122891 - 4122892 - 4122893 - 4122894 - 4122895 - 4122896 - 4122897 - 4122898 - 4122899 - 4122900 - 4122901 - 4122902 - 4122903 - 4122904 - 4122905 - 4122906 - 4122907 - 4122908 - 4122909 - 4122910 - 4122911 - 4122912 - 4122913 - 4122914 - 4122915 - 4122916 - 4122917 - 4122918 - 4122919 - 4122920 - 4122921 - 4122922 - 4122923 - 4122924 - 4122925 - 4122926 - 4122927 - 4122928 - 4122929 - 4122930 - 4122931 - 4122932 - 4122933 - 4122934 - 4122935 - 4122936 - 4122937 - 4122938 - 4122939 - 4122940 - 4122941 - 4122942 - 4122943 - 4122944 - 4122945 - 4122946 - 4122947 - 4122948 - 4122949 - 4122950 - 4122951 - 4122952 - 4122953 - 4122954 - 4122955 - 4122956 - 4122957 - 4122958 - 4122959 - 4122960 - 4122961 - 4122962 - 4122963 - 4122964 - 4122965 - 4122966 - 4122967 - 4122968 - 4122969 - 4122970 - 4122971 - 4122972 - 4122973 - 4122974 - 4122975 - 4122976 - 4122977 - 4122978 - 4122979 - 4122980 - 4122981 - 4122982 - 4122983 - 4122984 - 4122985 - 4122986 - 4122987 - 4122988 - 4122989 - 4122990 - 4122991 - 4122992 - 4122993 - 4122994 - 4122995 - 4122996 - 4122997 - 4122998 - 4122999 - 4123000 - 4123001 - 4123002 - 4123003 - 4123004 - 4123005 - 4123006 - 4123007 - 4123008 - 4123009 - 4123010 - 4123011 - 4123012 - 4123013 - 4123014 - 4123015 - 4123016 - 4123017 - 4123018 - 4123019 - 4123020 - 4123021 - 4123022 - 4123023 - 4123024 - 4123025 - 4123026 - 4123027 - 4123028 - 4123029 - 4123030 - 4123031 - 4123032 - 4123033 - 4123034 - 4123035 - 4123036 - 4123037 - 4123038 - 4123039 - 4123040 - 4123041 - 4123042 - 4123043 - 4123044 - 4123045 - 4123046 - 4123047 - 4123048 - 4123049 - 4123050 - 4123051 - 4123052 - 4123053 - 4123054 - 4123055 - 4123056 - 4123057 - 4123058 - 4123059 - 4123060 - 4123061 - 4123062 - 4123063 - 4123064 - 4123065 - 4123066 - 4123067 - 4123068 - 4123069 - 4123070 - 4123071 - 4123072 - 4123073 - 4123074 - 4123075 - 4123076 - 4123077 - 4123078 - 4123079 - 4123080 - 4123081 - 4123082 - 4123083 - 4123084 - 4123085 - 4123086 - 4123087 - 4123088 - 4123089 - 4123090 - 4123091 - 4123092 - 4123093 - 4123094 - 4123095 - 4123096 - 4123097 - 4123098 - 4123099 - 4123100 - 4123101 - 4123102 - 4123103 - 4123104 - 4123105 - 4123106 - 4123107 - 4123108 - 4123109 - 4123110 - 4123111 - 4123112 - 4123113 - 4123114 - 4123115 - 4123116 - 4123117 - 4123118 - 4123119 - 4123120 - 4123121 - 4123122 - 4123123 - 4123124 - 4123125 - 4123126 - 4123127 - 4123128 - 4123129 - 4123130 - 4123131 - 4123132 - 4123133 - 4123134 - 4123135 - 4123136 - 4123137 - 4123138 - 4123139 - 4123140 - 4123141 - 4123142 - 4123143 - 4123144 - 4123145 - 4123146 - 4123147 - 4123148 - 4123149 - 4123150 - 4123151 - 4123152 - 4123153 - 4123154 - 4123155 - 4123156 - 4123157 - 4123158 - 4123159 - 4123160 - 4123161 - 4123162 - 4123163 - 4123164 - 4123165 - 4123166 - 4123167 - 4123168 - 4123169 - 4123170 - 4123171 - 4123172 - 4123173 - 4123174 - 4123175 - 4123176 - 4123177 - 4123178 - 4123179 - 4123180 - 4123181 - 4123182 - 4123183 - 4123184 - 4123185 - 4123186 - 4123187 - 4123188 - 4123189 - 4123190 - 4123191 - 4123192 - 4123193 - 4123194 - 4123195 - 4123196 - 4123197 - 4123198 - 4123199 - 4123200 - 4123201 - 4123202 - 4123203 - 4123204 - 4123205 - 4123206 - 4123207 - 4123208 - 4123209 - 4123210 - 4123211 - 4123212 - 4123213 - 4123214 - 4123215 - 4123216 - 4123217 - 4123218 - 4123219 - 4123220 - 4123221 - 4123222 - 4123223 - 4123224 - 4123225 - 4123226 - 4123227 - 4123228 - 4123229 - 4123230 - 4123231 - 4123232 - 4123233 - 4123234 - 4123235 - 4123236 - 4123237 - 4123238 - 4123239 - 4123240 - 4123241 - 4123242 - 4123243 - 4123244 - 4123245 - 4123246 - 4123247 - 4123248 - 4123249 - 4123250 - 4123251 - 4123252 - 4123253 - 4123254 - 4123255 - 4123256 - 4123257 - 4123258 - 4123259 - 4123260 - 4123261 - 4123262 - 4123263 - 4123264 - 4123265 - 4123266 - 4123267 - 4123268 - 4123269 - 4123270 - 4123271 - 4123272 - 4123273 - 4123274 - 4123275 - 4123276 - 4123277 - 4123278 - 4123279 - 4123280 - 4123281 - 4123282 - 4123283 - 4123284 - 4123285 - 4123286 - 4123287 - 4123288 - 4123289 - 4123290 - 4123291 - 4123292 - 4123293 - 4123294 - 4123295 - 4123296 - 4123297 - 4123298 - 4123299 - 4123300 - 4123301 - 4123302 - 4123303 - 4123304 - 4123305 - 4123306 - 4123307 - 4123308 - 4123309 - 4123310 - 4123311 - 4123312 - 4123313 - 4123314 - 4123315 - 4123316 - 4123317 - 4123318 - 4123319 - 4123320 - 4123321 - 4123322 - 4123323 - 4123324 - 4123325 - 4123326 - 4123327 - 4123328 - 4123329 - 4123330 - 4123331 - 4123332 - 4123333 - 4123334 - 4123335 - 4123336 - 4123337 - 4123338 - 4123339 - 4123340 - 4123341 - 4123342 - 4123343 - 4123344 - 4123345 - 4123346 - 4123347 - 4123348 - 4123349 - 4123350 - 4123351 - 4123352 - 4123353 - 4123354 - 4123355 - 4123356 - 4123357 - 4123358 - 4123359 - 4123360 - 4123361 - 4123362 - 4123363 - 4123364 - 4123365 - 4123366 - 4123367 - 4123368 - 4123369 - 4123370 - 4123371 - 4123372 - 4123373 - 4123374 - 4123375 - 4123376 - 4123377 - 4123378 - 4123379 - 4123380 - 4123381 - 4123382 - 4123383 - 4123384 - 4123385 - 4123386 - 4123387 - 4123388 - 4123389 - 412339

## CONSIDERACIONES PERSONALES.

Denuncio a la opinión pública este hecho que he sufrido porque estimo que se está haciendo un pésimo uso, por decir lo menos, de los recursos militares como lo es dos Aeronaves de Combate de última Generación F-16. los que fueron adquiridos con gran esfuerzo por el Gobierno con dineros de todos los chilenos, cuyo valor es superior a los USD 66.000.000.- (sesenta y seis millones de dólares) cada uno, que pesa 21.000.- kilos, que gasta 3.500 kilos de combustible en una hora y media, que posee una planta de poder que produce más de 30.000 libras de empuje, que está destinado para la defensa de la Patria ante una amenaza de un País Extraño o Enemigo, que posee un poder de ataque que lo sitúa entre los aeronaves de combate más poderosas del mundo, dos de las cuales, nada menos que dos (2) F-16 Fighting Falcon, Piloteados por "Tornado" y "Huracán" fueron movilizados para atacar en forma artera, por la espalda, a un Helicóptero Civil indefenso Chileno, el que estaba haciendo un trabajo digno de traslado de carga colgante de construcción de antenas de telefonía celular, trabajo para ayudar a la conectividad de la zona y el País, lo que obedece a las políticas de conectividad del Supremo Gobierno, trabajo debidamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica, para el cual se hizo el correspondiente Plan de vuelo. NO HABRA UNA SUERTE DE DESPROPORCIONALIDAD IRRACIONAL EN ESTE ATAQUE.

Lo peor de todo, es que la Fuerza Aérea procedió y dispuso este ataque debido a que está convencida de que astá facultada para ello, que está por sobre la Autoridad Aeronáutica y por la ignorancia de las Leyes de nuestro País y especialmente de la Constitución Política de Chile y que, aún peor, la respuesta que da ante la solicitud de explicaciones de parte del suscrito, agravan aún más la situación, al demostrar el desconocimiento de las normas fundamentales, al tratar de infundir miedo con la Fiscalía de Aviación, la que por lo demás está bajo su mando y subordinado.



## CONSIDERACIONES LEGALES

### CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA DE CHILE

Art. 19 La Constitución asegura a todas las personas.

Nro. 1: El derecho a la vida e integridad física y psíquica de las personas

Nro. 2: La igualdad ante la Ley, en Chile no hay grupos privilegiados.

Nro. 7 : El derecho a la libertad personal y a la seguridad individual. En consecuencia:

a) Toda persona tiene derecho a residir y permanecer en cualquier lugar de la República, trasladarse de uno a otro y entrar y salir de su territorio.

b) Nadie puede ser privado de su libertad personal ni ésta restringida sino en los casos y en la forma determinados por la Constitución y las Leyes.

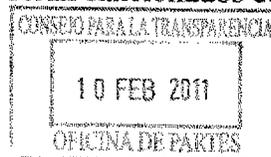
### CODIGO AERONAUTICO

Art. 81 Ninguna persona podrá oponerse al sobrevuelo de una aeronave en razón de sus derechos sobre el suelo.

Art. 81. Por razones de Seguridad Nacional o de carácter Militar La **Autoridad Aeronáutica** podrá prohibir o restringir el vuelo y aterrizaje de aeronaves en zonas determinadas del territorio Nacional.

Art. 183. **La Autoridad Aeronáutica a que se refiere este Código, es la Dirección General de Aeronáutica Civil**, a menos que se haga mención expresa a la Junta Aeronáutica Civil.

Art. 194 bis. Los que sin emplear violencia, amenaza de violencia ni intimidación atentaren en contra de una aeronave en vuelo o en servicio o realicen actos que pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de sus pasajeros o tripulantes, serán sancionados con presidio menor en su grado medio a máximo.



## CODIGO ORGANICO DE TRIBUNALES

**Art. 194.** Los Jueces pueden perder su competencia para conocer determinados negocios por implicancia o recusación declarada, en caso necesario en virtud de causas legales.

Art 195. Son Causa de implicancia

1.- Ser el Juez parte en el pleito o tener en él interés personal, salvo lo dispuesto en el número 18 del Art. Siguiente.

8.- Haber el Juez manifestado su dictamen sobre la cuestión pendiente con conocimiento de los antecedentes necesarios para pronunciar sentencia

## FISCALIA DE AVIACION DE ANTOFAGASTA

La Carta Fundamental establece en su Art. 6º y 7º un Estado de Derecho, mediante el cual sus órganos, deben someterse a lo impuesto por ella y por las leyes dictadas en conformidad con la misma.

El Art. 73 de la Constitución establece que, ninguna magistratura, persona o grupo de persona, puede atribuirse, ni aun a pretexto de circunstancias especiales, otra autoridad que la dada por la Constitución o las Leyes. La facultad de conocer de las causas civiles y criminales pertenecen exclusivamente a los tribunales establecidos por la Ley, los que estarán regidos por el Código Orgánico de Tribunales

Considero que no queda claro la independencia de estos jueces instructores, debido a que al sustanciar el proceso pretenden que el imputado sea condenado, y aunque se diga lo contrario en las instituciones tan jerarquizadas como el caso de las FF.AA siempre “pesa” más lo dicho o resuelto por aquel que ostente el mayor grado, ya que de él depende la manera de continuar en su carrera militar, por lo que un fiscal que no quiere arriesgar la continuidad de su carrera, va a presentar el caso de la manera que piensa el tribunal o en el caso de este tener un mayor grado el tribunal fallara de la forma que busca el fiscal.

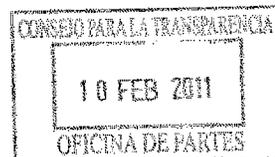


## DATOS TECNICOS DEL F-16

AVION SUPERSONICO QUE PUEDE VOLAR A VELOC. SUP. MACH 2, ES DECIR MAS DE 2.400 K.P.H.  
PESO MAXIMO DE CASI 20.000 KILOS  
EMBERGADURA ALAR DE 28,7 METROS  
MIDE 15 METROS DE LARGO  
ALTURA DE 5 METROS  
ALCANCE DE 1.800 N.M.  
UN MOTOR DEPENDIENDO DEL MODELO, O UN GENERAL ELECTRIC O UNA P/W, QUE PRODUCE 29.500 LIBRAS DE EMPUJE  
ESTANQUE DE COMBUSTIBLE QUE HACE 3.500 KILOS DE FUEL.  
AUTONOMIA PARA UNA Y MEDIA  
ASIENTO EJECTABLE CERO-CERO  
CABINA PRESURISADA.  
TIENE UN SISTEMA DE NAVEGACION INERCIAL LACER  
CAPAZ DE SOPORTAR HASTA 9-G POSITIVA  
TIENE UN TECHO DE SERVICIO HASTA LOS 50.000 PIES

## ARMAMENTO

TIENE UN CAÑOS DE 20 MM PARA 511 DISPAROS  
TIENE UN RADAR DE SEGUIMIENTO DE PULSO DOPLER  
ELECTRONICO CON ANTENA DE BARRIDO PLANO DE GRAN  
ALCANCE QUE PUEDE BUSCAR 10 OBJETIVOS EN FORMA  
SIMULTANEA.



## RELACION CRONOLOGICA DE LOS HECHOS.

10 de Nov. Alas 07:15 Hrs. despegó de Santiago desde el Rodelbahn con destino a SCFA

A las 13:14 Hrs. llegó a SCFA (Antofagasta)

A las 14:03 Hrs. despegó a la Mina Guanaco previa Coordinación Coa

A las 17:04 Hrs. Llegó a SCFA de regreso, pernoctó en SCFA

11 de Nov. A las 10:06 Hrs. Despegó a T-2 previa Coordinación Coa.

A las 18:37 Hrs. Regreso a SCFA, pernoctó en SCFA

12 de Nov. A las 08:45 Hrs. Despegó a T2 previa Coordinación Coa.

A las 17:23 Hrs. Regreso a SCFA. Pernoctó en SCFA

13 de Nov. A las 08:13 Hrs. Despegó a T2 previa Coordinación Coa

A las 17:43 Hrs. Regreso a SCFA. Pernoctó en SCFA

14 de Nov. A las 08:15 Hrs. Despegó a T3 previa coordinación.. Coa

A las 17:19 Hrs. Regreso a SCFA. Pernoctó en SCFA

15 de Nov. A las 08:45 Hrs. Despegó a T2 previa Coordinación Coa.

A las 08:48 Hrs., la torre de control me indica que el Coa había cambiado hacia solo un minuto mi autorización de vuelo y que para poder llegar a mi destino tenía ahora que volar rumbo Sur y vertical la línea de costa para, una vez en la milla 60, notificara y efectuara un viraje a la izquierda y me dirigiera al punto de destino.

A las 09:02 horas, una vez en la milla 60 notifique a SCFA radar y solicite autorización para virar a la izquierda. SCFA me indica que no estaba autorizado por el Coa y que debida mantenerme en espera en el lugar.

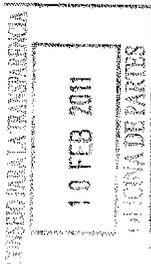
A las 09:07 horas, solicité a SCFA radar instrucciones ya que me estaba demorando demasiado. SCFA me indica que aun no he sido autorizado por el Coa para dirigirme al punto de destino por lo que debía mantener. Insisto a los 2 minutos con SCFA y además le indico que estaba cubierto completamente por lo que tenía que quebrar la capa en ese sector cosa que me ví en la obligación de hacer, de lo contrario habría tenido que regresar a SCFA donde estaba despejado lo que habría demorado en demasía mi llegada a trabajar.

A las 09:20 Hrs., Aprox. Me decidí a dirigirme al lugar de destino para poder iniciar mi trabajo de una vez por todas para el cual me estaban esperando.

A las 17:40 Hrs. Regreso a SCFA. Pernoctó en SCFA.

A las 18:16 Hrs. tomo un Taxi SCFA-ciudad.

A las 18:22 Hrs. me comunico vía Celular con el Coa donde converso con un Subof. a cargo y le solicito alguna explicaciones con respecto a la descoordinación de la mañana, este me da explicaciones poco claras aduciendo a que, lo que pasaba es



que el día anterior yo había despegado antes de la hora señalada en mi Plan de vuelo y a ellos eso les habría provocado un problema, por lo que le pedí hablar con el Oficial a Cargo. Me atendió, después de 4 minutos de espera aproximadamente, el Tte. Sr. Jorge Reyes, quien ante la evidencia de que no estaba convenientemente informado de la situación, le solicité que se informara y que en 10 minutos más lo volvería a llamar.

A las 18:40 Hrs. vuelvo a llamar al Coa y el Tte. Sr. Reyes me da explicaciones evidentemente sin ningún argumento, solo que había habido una **descoordinación en el Coa** por lo que me solicitaba mil disculpas por el mal rato provocado, las que finalmente fueron aceptadas después de una extensa conversación en donde el suscrito le hizo presente algunas consideraciones de tipo legal sobre la materia.

16 de Nov. A las 08:10 Hrs. me presento en la Oficina de Operaciones de la Autoridad Aeronáutica de SCFA donde confecciono el Plan de vuelo consignando en él mi intención de despegar a las 08:30 Hrs. local, lo presento al funcionario a cargo quien me lo recibe y acepta, acto seguido el mismo funcionario llama por teléfono interno para coordinar con el Coa y me manifiesta que el vuelo no lo autoriza el Coa., de inmediato le consulto si existe alguna restricción o NOTAM y me dice que no existe nada y que por favor hable yo mismo con el funcionario que estaba al teléfono del COA. Nuevamente me atendió un Suboficial quien me dijo que el Coa no me autorizaba el vuelo, yo le hice presente ampliamente las disposiciones Legales que amparan mi posición e insistió el funcionario en su negativa, pese a que en la Oficina de Operaciones de la Autoridad Aeronáutica el vuelo había sido autorizado, por lo que me derivó a su superior, resultando ser el Cap. Fach Sr. Krugger, el que atendió el teléfono después de unos 5 minutos de espera aproximadamente y me dijo que él no autorizaba el vuelo etc etc. pese a que yo le expuse ampliamente todas las disposiciones Legales tales como la CP de la R. Etc. Oficial que finalmente y al no tener más argumentos que esgrimir me colgó el teléfono.

A las 10:06 Hrs. y autorizado por la Torre de Control despego a mi destino

Alas 11:28 Hrs. estaba trabajando en el lugar y me llama Tornado

A las 11:38 Hrs. pasan Tornado y Huracán por debajo del Helo muy cerca

A las 17:04 Hrs. llevo a SCFA. (nadie me dijo ni consultó nada)

17 de Nov. A las 09:27 Hrs. Despego al lugar habitual de trabajo después de presentar mi Plan de Vuelo y Coordinación con el Coa..

A las 12:44 Hrs. llevo a SCFA.

18 de Nov. A las 09:00 Hrs. Presento el Plan de Vuelo el que es recibido y autorizado y además fue coordinado con el Coa donde me atiende la Tte. (a) Srta. Carolina Fernandez con muy buen trato la que me indica que el Coa no autorizaba pero yo le dije que tenía que ir a trabajar de todas maneras.

A las 09:36 Hrs. me comunico con la torre de Control de SCFA para solicitar instrucciones para el despegue y esta me indica que el Coa había dicho que tenía que cambiar el Destino de mi Plan de vuelo, motivo por el cual me vi en la



necesidad de redactar este documento el que fue enviado a la oficina OIRS de la DGAC Antofagasta. (Documento de Pag.

Día 19 de Nov. A las 08:19 Hrs. despegó de SCFA previo a presentar Plan de Vuelo y Coordinación con el Coa sin observación,-  
A las 17:17 Hrs. regreso y pernocto en SCFA.

Día 20 de Nov. A las 09:31 Hrs. Despegó previa plan de vuelo y Coordinación con el Coa.  
A las 13:15 horas regreso a SCFA.

Día 21 de Nov. A las 10:40 Hrs. Despegó de SCFA previa presentación del plan de vuelo y coordinación con el Coa.  
A las 15:09 Hrs. regreso a SCFA.

Día 22 de Nov. A las 10:55 Hrs. Me llamó telefónicamente a Antofagasta el Sr. Jorge Galmez Puig, (Propietario del Helicóptero) para decirme que recién lo había llamado el Sr. LORENZO SEPULVEDA, Director de Seguridad Operacional de la DGAC, para recordarle que como Gerente General de la Empresa "***En Formación***" Aero Valle S.A., era él el único responsable Legal de todos los actos que algún miembro de su empresa pueda hacer y que para evitar mayores inconvenientes para su empresa debería decirle al Piloto que regresara a Santiago desde Antofagasta y evitar mayores inconvenientes. Además le dijo que el "No se tragaba el hecho que, por ese trabajo su empresa Aero Valle S.A. no estaba cobrando nada".

23 de Nov. A las 10:34 Hrs. Presenté el Plan de vuelo en Operaciones de Antofagasta para iniciar mi regreso a Santiago en atención a que el trabajo se terminó. La Autoridad Aeronáutica me autorizó el vuelo y se coordinó con el coa pero este Organismo no me autorizaba a salir antes de las 12:30 Hrs. le expliqué, vía el mismo teléfono facilitado por la Oficina de Operaciones, al Oficial de servicio en el Coa el Capitán Fach Sr. Ricardo Parra que si salía a esa hora no alcanzaba a llegar a Santiago, por lo que le solicité si era posible adelantar la salida, me ofreció en un principio las 12:15 horas pero, al insistirle yo que aun a esa hora no alcanzaría a llegar a Santiago, me ofreció las 12:00 horas, le insistí en el mismo argumento, y me ofreció las 11:30 horas y finalmente autorizó a las 11:10 horas, es decir, caprichosamente una vez más, a mi juicio, no autorizaba el vuelo antes de las 12:30 horas sin motivo justificado alguno, como he dejado demostrado, para finalmente si autorizarlo a las 11:10 hrs. Despegue definitivamente a las 11:04 horas sin problemas y me vine con destino a Santiago.



DANIEL HERNAN SAGREDO STEVENS  
PILOTO COMERCIAL DE HELICOPTEROS  
RUT. 6.814.581-3