



previo se efectuó de la misma forma que en las aeronaves que llegaron al Polo Sur.

Por eso me llama la atención que en la formalización del general en retiro Roberto Avendaño, desde la Fiscalía se haya señalado que "a la fecha de haber otorgado la certificación (de aeronavegabilidad) el señor Avendaño, la aeronave mantenía registro de daño estructural en una de las radios VHF con las que contaba el avión, desde el 16 de enero de 2019, la cual había sido mal diferida".

Para los entendidos en la materia, si esa discrepancia estaba registrada en la bitácora del avión, era porque estaba autorizada por un oficial ingeniero aeronáutico, lo cual es una norma que no solo se utiliza en la FACH, sino que en la mayoría de las fuerzas aéreas del mundo.

Los oficiales ingenieros aeronáuticos en la Fuerza Aérea de Chile son los profesionales que están autorizados expresamente en el Manual de Procedimientos de Mantenimiento institucional para poder diferir discrepancias de mantenimiento y resoluciones técnicas, sin que afecte la seguridad de vuelo.

Esto es similar a cuando una persona va al médico por una dolencia. Bajo su capacidad profesional, el facultativo puede definir el tratamiento mediante la realización de una acción de urgencia o puede diferir esa acción, a través de otro tratamiento.

**FERNANDO MUJICA FERNÁNDEZ**

Ingeniero Aeronáutico  
MSc Ingeniería Nuclear (M.I.T.)

## Mantenimiento de aeronaves de la FACH

Señor Director:

En la reciente misión Estrella Polar III al Polo Sur, la Fuerza Aérea de Chile utilizó aviones y helicópteros que operaron en un ambiente muy inhóspito con temperaturas muy bajas y a gran altitud.

La preparación de los aviones y helicópteros en todas las expediciones polares se ha efectuado por equipos de mantenimiento integrados por ingenieros aeronáuticos y mecánicos de aviación de distintas especialidades, siguiendo la metodología de trabajo que aplica la Fuerza Aérea de Chile.

Es importante recalcarlo, ya que en las operaciones aéreas siempre lo importante es la seguridad de la operación y eso es lo que tienen en cuenta tanto el equipo de mantenimiento como el comandante de la aeronave, quien es el responsable final para decidir si se realiza o no un vuelo en forma segura.

Es bueno señalarlo para entender que en la operación aérea del C-130 que se accidentó en diciembre de 2019, el mantenimiento