



El simulador de una torre de control que utilizan los alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica.

MAURICIO QUEZADA

¿Cómo es el día a día en la torre de los aeropuertos?

Hay vacantes: estudie 3 años y salga trabajando como controlador aéreo

ÓSCAR VALENZUELA

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) abre cupos para la carrera de Control de Tránsito Aéreo solamente cuando la entidad requiere dotación. De esta forma, los egresados tienen un trabajo asegurado al terminar sus estudios.

“Nuestra oferta académica se va adecuando a las necesidades de personal. Las carreras las tenemos definidas, pero vamos viendo los requerimientos y se van generando las aperturas”, señala Pilar Caviedes, directora de la Escuela Técnica Aeronáutica, perteneciente a la DGAC. “Eso nos hace tener 100% de empleabilidad”, asegura.

Para entrar a estudiar Tránsito Aéreo en 2026 se abrieron 30 cupos. Los requisitos generales son ser chileno, deseable hasta 30 años al momento de postular y rendir la PAES. Además, estado físico compatible. “Los postulantes tienen que hacerse una batería de exámenes médicos en los centros de medicina de aviación. Hay tres particulares y uno de la Fach”, señala.

La carrera dura tres años, con énfasis en matemática e inglés; salen preparados para cumplir funciones en las torres de control de los distintos

aeródromos. “Posteriormente van avanzando en su carrera, para puestos de aproximación, que trabajan con radares, y después pasan a control de área”, detalla la directora.

“La contratación es en cualquiera aeródromo o aeropuerto a nivel nacional, donde el servicio lo requiera”, aclara. “Las rentas dependen si es en Santiago o regiones, por las asignaciones de zona y los sistemas de turno, hay variaciones. Como referencia, estamos hablando que parten ganando sobre \$1.500.000 con sistemas de turno”, calcula.

Postulaciones hasta el 5 de septiembre en escuelaaeronautica.gob.cl (<https://acortar.link/dgt04I>).

En la torre

Todos los días de trabajo son distintos, comenta Fernando Ortiz, jefe de la carrera y ex controlador. Las jornadas de turnos de los recién egresados se pasan en la torre de control, realizando labores de separación entre aeronaves y gestionando el tránsito aéreo, para que se realice de manera segura, expedita y eficiente, explica.

“Van rotando entre las posiciones de una torre de control, que son básicamente dos: control terrestre, que se encarga de todo el movimiento en tierra de las aeronaves, hasta que llegan al punto de espera en la pista, y controlador local, que tiene la autori-

dad de las aeronaves que despegan y aterrizan en la pista, hasta un círculo aproximado de ocho kilómetros a la redonda del aeropuerto y de 800 a 1.000 metros sobre el aeropuerto”, detalla.

Ambos puestos trabajan sentados uno al lado del otro, porque deben mantener una comunicación total para ordenar las salidas y llegadas. En un aeropuerto grande se agrega un tercer controlador, encargado de entregar la autorización en ruta a todos los aviones que van a salir.

“Un aeropuerto como Arturo Merino Benítez en determinadas épocas del año puede llegar a tener hasta 600 movimientos diarios, y en una época invernal, cuando el movimiento baja, puede tener 450”, indica. “La complejidad depende de una serie de circuns-

tancias que pueden ir variando en el transcurso del turno. Cuando ves un alto flujo de salida en el aeropuerto a determinada hora -cuando el terminal de pasajeros está lleno- eso lo tiene que gestionar de manera eficiente el controlador terrestre, para intercalar las salidas con las llegadas en coordinación con el controlador local”, describe.

Por ahora no se está utilizando inteligencia artificial en las tareas de tránsito aéreo, esencialmente porque no existe todavía ninguna que haya sido regulada y validada oficialmente por los organismos de control internacional. “Lo que sí se usa son automatizaciones, que se llaman soluciones ATM de gestión de tránsito aéreo, que apoyan al controlado a tomar mejores decisiones”, aclara.

También está Meteorología

Este año no entraron alumnos nuevos a la carrera de Meteorología, pero sí hay 30 vacantes para el 2026. Es una carrera que también cuenta con 100% de empleabilidad. “Se van a desempeñar en la Dirección Meteorológica de Chile, para el desarrollo seguro de las operaciones aéreas, sin perjuicio de que transitan por toda el área de climatología y pronóstico”, plantea Pilar Caviedes. La malla curricular tiene alta carga de matemática y física.

Además, están las postulaciones abiertas para cuatro carreras técnicas, que duran entre dos y tres semestres: salvamento y extinción de incendios en aeronaves, técnico en servicios de vuelo, seguridad aeroportuaria y logística aeronáutica.