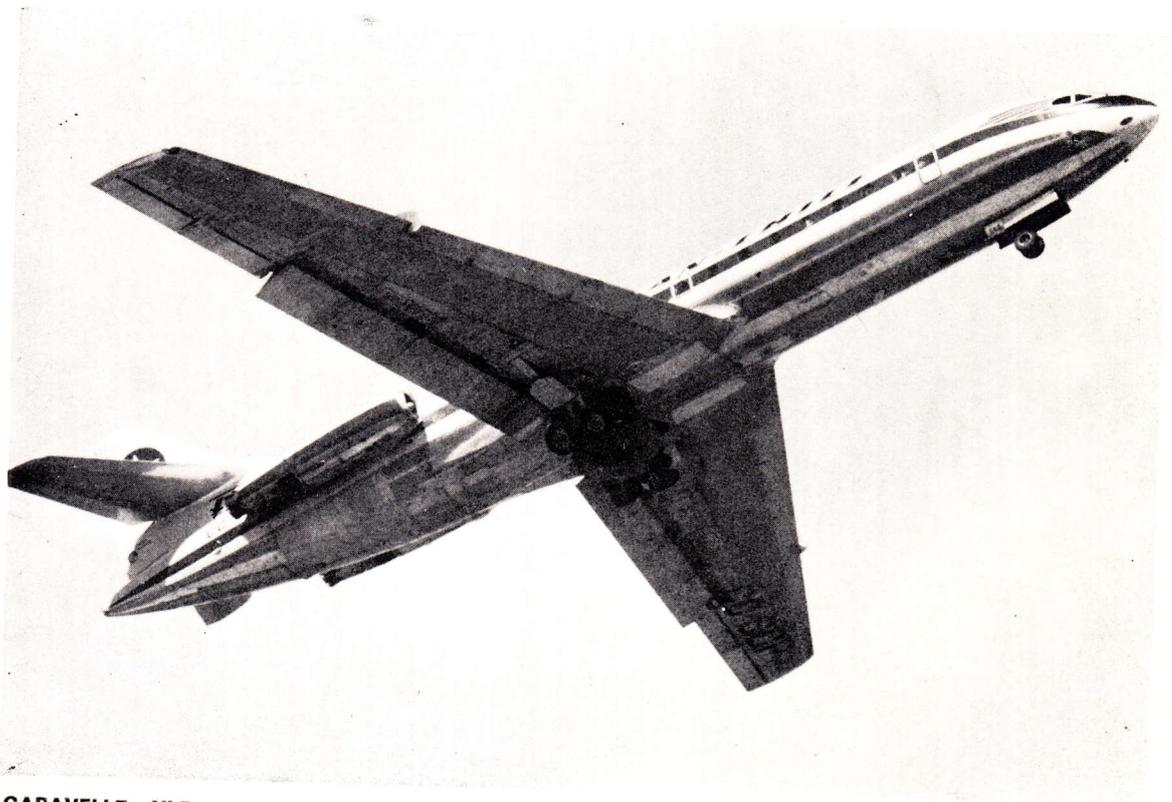


DESPEGUE

REVISTA DE DIFUSION E INFORMACION AERONAUTICA

Nº 20



CARAVELLE - VI R

2
4
8
19
22
26

Edad y Política de Retiro para los Pilotos

(Del Boletín Mensual de Noticias IFALPA - Nº 28 - Junio de 1974)

Uno de los períodos más críticos en la carrera de cualquier persona involucrada en una actividad productiva, es la edad de retiro. El término "edad de retiro" tiene desafortunadamente un significado deprimente, pues la gente entiende que cuando se llega a esa edad es porque hay una disminución en las facultades mentales y físicas y especialmente que ahí termina la carrera productiva del individuo.

En esto de la edad de retiro, el personal de vuelo se compara ventajosamente con el de cualquiera otra actividad, pues debido a los exámenes físicos frecuentes, a los chequeos de vuelo y a los períodos regulares en la Escuela de entrenamiento, se encuentra muy bien preparado física y mentalmente. Pero cuando llega la edad que generalmente es más temprano que en otras actividades, el retiro es un golpe grave para el piloto, ya que éste deja de ser el comandante de una aeronave para pasar a las filas del personal jubilado o a una posición en tierra que no se puede comparar con la que ocupaba previamente.

Además, generalmente con el retiro viene una disminución de las entradas, en algunos casos apreciable, en momentos en que posiblemente el piloto necesite mayores entradas para pagar la Universidad de sus hijos o simplemente para mantener el mismo standard de vida que generalmente es bastante alto.

Como este período de transición entre la vida activa del piloto y su condición de retirado es tan importante, debe haber una adecuada preparación para cuando llegue ese momento, preparación en la cual deben tomar parte la compañía y el individuo. En primer lugar, debe considerarse que el retiro es simplemente la culminación natural de una carrera. La existencia de un programa de sueldos de jubilación o pensión de retiro, en el cual el piloto contribuya en algún porcentaje, es uno de los requisitos básicos; tal programa debe contemplar el pago de una pensión mensual suficiente para que no vaya a crear un desequilibrio financiero al piloto que se retira. En segundo lugar, debe crearse algún aliciente para que el piloto mantenga su respetabilidad y su dignidad. Por ejemplo, las compañías comerciales pueden constituir un cuerpo formado por personal jubilado que tome parte activa en las discusiones sobre nuevos equipos y en general sobre cuestiones que afecten la carrera del personal de vuelo. En esta forma, el piloto retirado se siente persona importante a la cual hay que consultar para aprovechar su experiencia. En tercer lugar, se debe pensar en cómo se pueden utilizar los conocimientos del piloto retirado y su experiencia, no solamente en el cuerpo consultivo mencionado anteriormente, sino en posiciones claves en tierra, especialmente en lo que se refiere a entrenamiento, itinerarios y operaciones, como también en actividades directivas en los organismos que regulan la aviación civil.

(Sigue en la tapa posterior)

DESPEGUE

AÑO VI

SEPTIEMBRE, 1974

Nº 20

Publicación patrocinada por el Círculo
y Sindicato Profesional de Pilotos de
Lan-Chile

Miembro de la Federación Internacio-
nal de Asociaciones de Pilotos de
Líneas Aéreas (IFALPA)

Director:
CDA Sr. Julio Matthei Sch.
Colaborador:
1.er Of. Sr. Jaime Núñez (Promoción
y avisos)
Domicilio y suscripciones:
Las Palmas 2212 - Of. 34 y 36.
Teléfonos: 231397 - 496692.
Cables: LANPILOT
Santiago de Chile.

Fotografías: Luis Orazio.
Portada: CDA Sr. Francisco Rosenthal.

INDICE

El Piloto Profesional	2
Historia del Transporte Aéreo y su Desa- rrollo en Chile	4
Pantalla de Radar	8
Estados Unidos en Vías de Terminar con el Terrorismo en sus Cielos por Medio de un Adecuado Plan de Prevención	12
Un año Después de la Catástrofe Aérea de Nantes	14
Una Nueva Experiencia	18
Línea Aérea Taxpa	19
El Transporte Aéreo Mundial y la Aeronáu- tica Comercial en Latinoamérica	22
Política Aeronáutica y Acuerdos Interem- presariales	26

EL PILOTO PROFESIONAL

Por Keith P. Rice

Traducción de: Alfonso Cuadrado Merlino
Comandante de Grupo (A)
Reserva Aérea y CDA (R) de LAN-Chile.

Uno de los mejores elogios que se puede hacer a un hombre en el campo del trabajo y del esfuerzo, es considerarlo como "un verdadero profesional".

Esto implica una extraordinaria dedicación hacia un trabajo determinado y una profunda convicción de que éste es interesante y útil.

Ud. tendrá que mirar muy lejos para encontrar un grupo de profesionales más dedicados a su tarea que los pilotos de las Líneas Aéreas del mundo.

No importa en qué Continente vuelen o en qué tipo de aviones operen. El piloto tiene una obsesión: está enamorado del vuelo. Esto ha motivado a los pilotos a lo largo de la corta historia de la aviación y su dedicación es tan grande hoy como en sus comienzos.

Puede decirse que dicha dedicación es casi lo único positivo con que contó la industria de la aviación en esos difíciles primeros años de lucha.

Los bancos comerciales dudaban en cooperar económicamente con la aviación por su dudoso futuro. Era necesario probar que los aviones podían ofrecer seguridad y vencer las dificultades meteorológicas y mecánicas.



EN CLASES TEORICAS

Los arriesgados pilotos de ayer volaron aviones experimentales, sobre rutas experimentales, en un medio desconocido. Ese apuesto piloto lleno de color, con su gorro de cuero, grandes anteojos y bufanda, era algo como un héroe para un público que lo observaba arriesgar su vida diariamente. Charles A. Lindbergh fue llamado "El Loco Volador" y junto con otros participantes de la vida aérea de aquel tiempo, fue admirado más por su coraje que por su sentido común.

Pilotos de correo, como Jack Knight, luchando contra la fatiga, volando solitarios a través de las noches, en medio de tormentas de nieve y oyendo el tableteo del débil motor mezclado con el ruido del viento en los montantes, trabajaban largas horas, comían malamente en las desamparadas canchas de aterrizaje y dormían en incómodos alojamientos.

Su heroica labor no habría podido pagarse con dinero. Por su lado ninguno de ellos pensó nunca en hacerse rico ni en conquistar fama. Cuando se le preguntó a Lindbergh por qué hizo el histórico vuelo Nueva York - París el 20/21 de Mayo de 1927, contestó que lo había realizado "principalmente para probar las futuras posibilidades de las travesías aéreas". Esta fe en el avión y el gran cariño por el vuelo fue la motivación común de esos pioneros. Su gran ideal era hacer progresar a la aviación y los pilotos profesionales de hoy continúan con la misma meta.

Los primeros pilotos de la United Air Lines como R. W. (Shorty) Schroeder y Walt Addems fueron una mezcla de habilidad e ingenio que hizo posible el desarrollo de los principios básicos de diseño, instrumentos, técnicas de vuelo y pilotaje que han llegado a ser normas elementales de la industria moderna.

Shorty Schroeder con su metro ochenta y siete de estatura y con sus sesenta y ocho kilos de peso, fue el primer Director de Seguridad que tuvo la United Air Lines. Ya en 1920 forzó su aeroplano hasta el aire enrarecido de los 38.180 pies, en su cabina abierta con una temperatura de menos de 60° C. Luchando por respirar en ese gélido ambiente, se sacó los anteojos y sus ojos se congelaron en segundos, cegándolo. Tuvo que picar su avión para poder recuperar su vista al alcan-



Pilotos de LAN en el Centro de Adiestramiento de BOEING. (De izq. a der.) CDA Sr. J. Matthei y M. Bontempi; T/M Sr. M. Peña; CDA. Sr. H. Tapla y un instructor de Boeing).

zar niveles donde la temperatura estaba menos peligrosa. Así comenzaron las investigaciones que hoy día hacen posible que los pasajeros puedan volar con seguridad y comodidad a alturas sub-orbitales.

Cientos de pilotos de compañías norteamericanas y de otras aerolíneas de diferentes países, contribuyeron al formidable avance de la aviación. Inventaron nuevos y más seguros métodos y equipos, probándolos y exigiendo su uso. Sin importarles cuan dura fuera la competencia de ventas entre aerolíneas, estuvieron de acuerdo en que la meta principal era la de mejorar el arte de pilotear un avión. Algunos llegaron a importantes cargos de ejecutivos y otros fueron presidentes de sus respectivas compañías.

Durante la década del 30 los pilotos se unieron para formar la Asociación de Pilotos de Aerolíneas (ALPA) para promover sus intereses. Desde entonces se ha progresado mucho en cuanto a remuneraciones, vacaciones, mejor equipo, horas máximas de vuelo, roles, etc. Todo esto ha funcionado bien en Estados Unidos de América llegando a los cargos de ma-

yor responsabilidad, los hombres de mayor experiencia.

El piloto de hoy no es ya la figura legendaria como lo eran sus antecesores, con sus abrigo de cuero y sus gorras de vuelo; pero, cuando toma el micrófono para hablar a sus pasajeros y dice "este es el Capitán N. N. que les habla...", la voz proviene de uno de los más expertos y controlados profesionales de cualquier campo. Todo movimiento del avión es registrado: son grabadas las conversaciones en la cabina de mando, lo mismo que las comunicaciones por radio. Cada seis meses debe rendir examen teórico y práctico, además de los exámenes físicos a que debe someterse. Su eficiencia es constantemente vigilada y el buen criterio profesional que en él se ha formado tiene como principal objetivo, la SEGURIDAD DE VUELO. Nadie está más consciente de esta responsabilidad que el Capitán de Transporte de Línea Aérea.

Enamorado del vuelo y encargado del transporte aéreo, es un hombre dedicado a su oficio. Un profesional verdadero en todo el sentido de la palabra.

HISTORIA DEL TRANSPORTE AEREO Y SU DESARROLLO EN CHILE

por ENRIQUE FLORES ALVAREZ
Coronel de Aviación (R)

En el breve lapso de cincuenta años, el transporte aéreo se ha impuesto como una de las conquistas que más ha influenciado la vida de los países. Sin esta forma rápida de comunicación y sus derivaciones, no habría sido posible el progreso científico, tecnológico y cultural, logrado por nuestra generación.

Dejando de lado los experimentos en globo, su origen se remonta a principios del siglo XX cuando, por honrosa coincidencia, tres hijos de América se elevaron por primera vez en aparatos más pesados que el aire: los hermanos Wright y Santos Dumont.

Desde entonces el ingenio humano perfeccionó las aeronaves orientando su utilización, en un comienzo, para fines deportivos y muy escasos intentos de transporte comercial.

Cuando la extraordinaria aventura del vuelo suscitaba los más variados comentarios en la opinión, por la frecuencia de los accidentes mortales y la aparente inutilidad de tanto sacrificio, algunos aviadores se entregaron a la tarea de demostrar la posibilidad de emplear los aviones para el correo aéreo.

Entre estos figuró Orville Wright, quien durante una exhibición en 1910 sobre Boston firmó, en pleno vuelo, seis postales que obsequió a sus amigos al aterrizar.

Con pocos meses de diferencia, el 18 de Febrero de 1911, en Allahabad —ciudad de la India inglesa— se transportaron por primera vez 6.500 cartas en avión, durante una exposición de las Provincias Unidas.

Más tarde, entre el 23 de Septiembre y el 2 de Octubre del mismo año, el aviador norteamericano Earle Ovington, en un Bleriot, efectuó un correo aéreo experimental a través de siete millas de recorrido, en Long Island.

Con semejantes ensayos, la idea de estos servicios comenzó a tomar cuerpo. Sin embargo, llegó la guerra de 1914 y suprimió de raíz todo empleo de las aeronaves en tareas que no fueran exclusivamente bélicas.

En vista del limitado valor militar de los aviones, los Altos Mandos exigieron la construcción en serie de algunos tipos específicos de combate, para cumplir misiones de reconocimiento, caza y bombardeo. Aparatos de esta última clase, modificados, iniciaron la era del transporte por el aire, una vez concluido el conflicto en 1918.

PRIMERA CONFERENCIA AERONAUTICA PANAMERICANA

En el período más intenso de la guerra y mientras el cable transmitía al mundo el progreso de las acciones aéreas, Chile dio un ejemplo histórico cuando invitó a los países del continente a una Conferencia Aeronáutica Panamericana destinada a aunar los esfuerzos por lograr el desarrollo de una aeronáutica de paz. Alma de esta iniciativa fue el secretario del Aéreo Club de Chile, Armando Venegas de la Guarda, actual Presidente del Círculo de Precursores de la Aviación.

Representantes de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Perú, Paraguay, Uruguay y Chile se reunieron en Santiago en Marzo de 1916 e hicieron oír su voz para referirse al futuro de la aviación como medio de transporte. Entre otras opiniones destacaron:

Del representante argentino, Ingeniero Mascías: "Cuando llegue el momento de paz y concordia, el viejo continente resurgirá a la vida aeronáutica con mayor pujanza, no para destinar sus aplicaciones al bárbaro arte de matarse los hombres entre sí, sino para utilizarla como el medio más práctico de locomoción".

Por su parte el ministro Claudio Pinilla de Bolivia expresó: "En esta hora de pavoroso frenesí, en que se abisma el espíritu ante la magnitud dantesca de la lucha, ábrase este Congreso Pan Americano en un extremo del nuevo continente, en esta hospitalaria tierra de Chile, para aunar los esfuerzos de todas las repúblicas en favor de la aviación, no como elemento devastador sino como vínculo de fraternidad".

DESPEGUE, inicia con este número la publicación de una serie de artículos inéditos sobre la historia del transporte aéreo chileno, del Coronel de Aviación (R) Sr. Enrique Flores Alvarez. Muchos de nuestros lectores seguramente han tenido la oportunidad de conocer parte de la trayectoria de este aviador extraordinario. Oficial y Piloto de guerra de la FACH desde 1932, cumplió con las más diversas misiones que le encomendara su institución. Paralelamente desarrolla una labor de investigación y estudio que da como fruto las siguientes obras: Historia de la Aviación en Chile (1934), Historia de la Guerra Aérea (1948) e Historia Aeronáutica de Chile (1950). Pero aún hay más: Aficionado al dibujo y a la pintura desde su juventud, se dedica, después de su retiro, con plenitud a su vocación artística. Desde 1960 y con cuatro años de estudio en la Escuela de Bellas Artes, con los maestros Lajos Janosa y Manuel Casanova Vicuña, ha ido creando una obra original e inigualada: la pintura del cielo chileno surcado por aquello que para el aviador es vida, los aeroplanos. Todos recordamos un pequeño folleto editado hace diez años por LAN: "La conquista de la ruta aérea austral", que incorporaba a todo color los cuadros de los aviones que habían hecho historia en el establecimiento de esa ruta. El Coronel Flores ha expuesto sus pinturas en las principales ciudades del país. Obras suyas se encuentran en los EE. UU. y países latinoamericanos. DESPEGUE se congratula sinceramente de poder contar con tan valioso y desinteresado Colaborador.

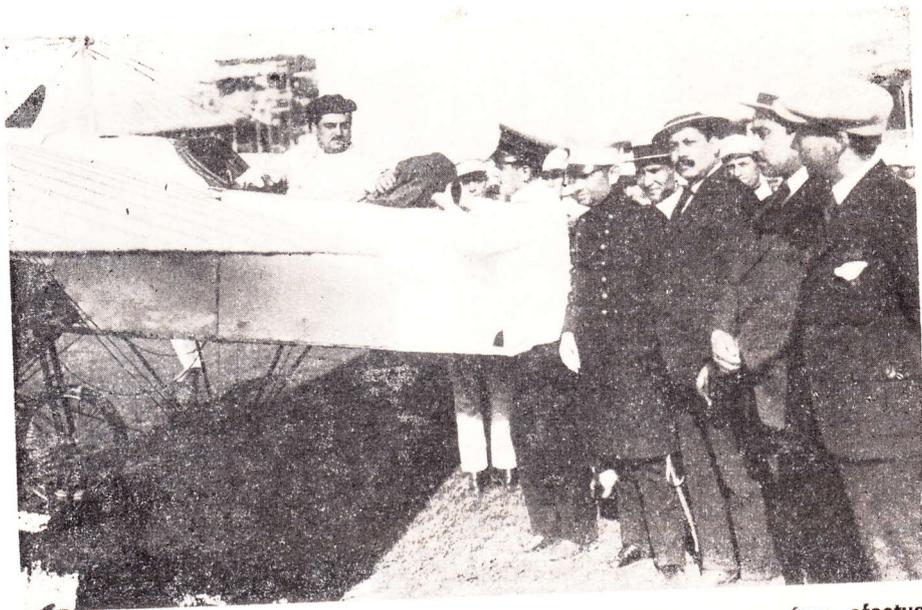


**CORONEL DE AVIACION (R)
SR. ENRIQUE FLORES ALVAREZ**

Notables fueron las predicciones del insigne Santos Dumont, quien en la sesión inaugural del Congreso, dijo: "Estoy seguro que los actuales obstáculos de tiempo y de distancia serán vencidos por la aviación. Las ciudades aisladas de Sud América entrarán en contacto con el mundo de hoy día. Los países separados se encontrarán, a pesar de las barreras de montañas, ríos y de bosques. Los Estados Unidos de Norte América y las naciones de Sud América se conocerán de cerca, tan de cerca como se conocen Inglaterra y Francia. La distancia entre Santiago y Nueva York que ahora se cubre en más de 25 días por vapor, será abreviada a pocas horas por la vía aérea. Aniquilados el tiempo y la distancia las relaciones comerciales, por tanto tiempo postergadas, se desenvolverán espontáneamente. Llegaremos a un contacto más estrecho y seremos más fuertes en los lazos de comprensión y la amistad. Todo eso lo hará el aeroplano".

Finalmente el representante de Uruguay, teniente Juan Boizo Lanza, manifestó: "En este siglo la aviación jugará un papel preponderante. Aunque yo respete, como patriota que soy y como soldado, las fronteras que limitan a las patrias, me atrevo a imaginar que las máquinas de aviación surcarán con más facilidad el espacio que todo lo que se arrastra por la superficie. Ya que no es posible vencer con el vapor, con la locomotora, los innumerables obstáculos naturales, que son como los guardianes celosos de las riquezas de nuestro continente, presentimos en la aviación el medio ideal de comunicación entre los pueblos".

La amplia difusión dada a esta Conferencia —la primera de su índole en el mundo— contribuyó a formar conciencia en cuanto a la posibilidad de llegar a emplear la aviación como medio de transporte. Fue un gran avance para aquella época, en que el progreso en Chile se



Clodomiro Figueroa en los momentos de iniciar el primer correo aéreo efectuado en Chile. Recibe la valija de correspondencia de manos del capitán Enrique Pérez Lavín, en el Club Hípico de Santiago, el 1º de Enero de 1919. Con la excepción de algunos ensayos efectuados por aviadores franceses y norteamericanos, antes de la primera Guerra Mundial, ningún otro país inició esta clase de servicios sino hasta Marzo de 1919, lo cual destaca aún más la primicia de Figueroa.

Primera estampilla de correo aéreo chilena empleada por el aviador Figueroa para el franqueo de la correspondencia conducida entre Santiago y Valparaíso el 1º de Enero de 1919 y, posteriormente, con ocasión del primer vuelo postal entre Chile y Argentina, llevado a cabo por el mismo aviador el 20 de Agosto de 1921. Adquirió con el tiempo gran valor filatélico.



medía por la extensión de las vías férreas y la existencia de caminos.

Sin embargo, ningún plan concreto pudo llevarse a cabo antes del término de la guerra y los propios gobernantes comprendieron la importancia de fomentar las comunicaciones aéreas en un continente difícil para otro sistema de transporte.

Como una paradoja, por esos días se creó en el país un ministerio de Ferrocarriles que fue la piedra de tope de las acervas críticas formuladas por el encarecimiento de la vida en la zona central a causa de una mala y tardía distribución de productos.

Tal era el ambiente que imperaba en Chile y en el mundo antes del armisticio que puso fin a la guerra el 11 de Noviembre de 1918. El cuantioso material de vuelo agregado a los pilotos y mecánicos que quedaron disponibles, contribuyeron a renovar los bríos por conquistar las rutas aéreas de paz.

En un Bristol de este excedente de guerra y con el nuevo espíritu que impulsó a los aviadores a riesgosas empresas, el teniente Dagoberto Godoy cruzó, por primera vez, el macizo andino desde Santiago a Mendoza el 12 de Diciembre de 1918 iniciando la era de las grandes hazañas mundiales de aviación. Entre otros méritos, este vuelo histórico abrió los ojos de quienes aún dudaban de la posibilidad de establecer comunicaciones aéreas a través de Los Andes, la mole tenida por infranqueable durante los meses de invierno.

PRIMER CORREO AEREO EN CHILE

En plena exaltación por el triunfo de Godoy y estimulado por los primeros ensayos de correo aéreo en Europa y en Estados Unidos de Norteamérica, el aviador civil Clodomiro Figueroa quiso ser el precursor de estos servicios en Chile. Para el efecto preparó la realización de un vuelo conduciendo correspondencia entre Santiago y Valparaíso, prueba cumplida el 1º de Enero de 1919 en un viejo y reparado Bleriot 80 HP., de su propiedad.

El piloto hizo imprimir varios pliegos fotográficos de estampillas de cinco pesos, con su retrato, las que el público arrebató en su afán por contribuir al éxito de la empresa.

A la hora en que la población celebraba el advenimiento del nuevo año, Figueroa dedicó el tiempo a preparar su avión en el Club Hípico, escenario elegido para iniciar el vuelo. Decenas de trasnochados curiosos invadieron desde el amanecer la improvisada cancha de aviación y, como era costumbre, cooperaron en los aprestos mientras el capitán Enrique Pérez Lavín, en representación del Aéreo Club de Chile, patrocinante del vuelo, entregaba una valija con cientos de saludos de Año Nuevo para los porteños.

El Bleriot despegó a las 08,25 horas tomando la ruta Cuesta Lo Prado - Curacaví - Casablanca - Peñuelas, a dos mil metros de altura. Una hora más tarde hizo su aparición sobre Viña del Mar descendiendo hacia Valparaíso mientras los barcos surtos en la bahía, locomotoras, carros de bombas e iglesias, hacían sonar sus sirenas, pitos y campanas que se mezclaban con los gritos de júbilo de la multitud.

Después de evolucionar por el puerto aterrizó espectacularmente en el Parque Playa Ancha, donde un funcionario de correos esperaba las cartas para su distribución por un servicio especial de mensajeros.

Figueroa fue sacado en andas y luego conducido hasta la Intendencia, donde saludó a las autoridades, recibiendo un entusiasta homenaje del público por ser el iniciador del correo aéreo en Chile.

El regreso debió aplazarlo hasta avanzadas horas de la tarde por el fuerte viento y las malas condiciones del terreno que, en forma improvisada, emparejaron decenas de voluntarios durante todo el día.

A las 19,05 horas, Figueroa pudo despegar, finalmente, rumbo a la capital con una nueva valija y el recuerdo inolvidable de un pueblo que comprendió el significado de su empresa.

Sorprendido por la falta de luz al arribar a Santiago, aterrizó, sin embargo, con todo éxito a las 20,40 horas, dirigiéndose de inmediato a las oficinas del correo donde hizo entrega de cuatrocientas cincuenta cartas que fueron repartidas esa misma noche. El Presidente de la República, Juan Luis Sanfuentes y el Ministro de Guerra, Enrique Bermúdez fueron los primeros en recibir saludos de Año Nuevo enviados por el Intendente de Valparaíso.

Junto con destacar el resultado de este primer ensayo de correo aéreo, la prensa publicó a grandes columnas el trágico choque del expreso en Colina, con un saldo de ocho personas y doce caballos de fina sangre muertos, varios heridos y pérdidas materiales por dos millones de pesos...

Los partidarios del transporte aéreo tuvieron argumentos más que suficientes para sostener sus ideas progresistas.

Sin embargo, el gobierno y gran parte de la opinión pública no dieron mayor importancia a la iniciativa de Figueroa y su arriesgado vuelo de correo pasó pronto al olvido, pero no así la estampilla usada en tal ocasión, la que figura en los catálogos como "Sello del primer servicio aéreo —semioficial— realizado por el aviador don Clodomiro Figueroa. Año 1919. Impresión: copia fotográfica sobre cartulina. Dentado con máquina de coser. \$ 5.—" Actualmente muy escasa y de gran valor.

PANTALLA DE RADAR

Por CDA. Max Astorga

EL PROFESOR VERDUGO

Me detuve bajo la nariz del enorme avión y miré hacia atrás. Una larga hilera de pasajeros salía desde el Edificio Terminal hacia la escalera, en cuya parte superior los esperaban sonrientes las auxiliares dándoles la bienvenida a bordo.

Hacía mucho frío. Me subí el cuello del capote. Di una última mirada al aeropuerto gris y trepé por la larga escalera de carga a la cabina de comando.

El chico Lazo estaba dando los últimos toques a sus equipos de radio.

"Llegó el Comandante?" le pregunté.

"Aún no, pero pasa adelante donde tu Capitán que está pasando la lista de chequeo con el Ingeniero".

Me paré detrás de Villaobos, quien en ese momento rezaba una complicada letanía técnica acompañada de rápidos movimientos, apretando un botón por acá, o accionando una corrida de switches por allá. El asiento de la izquierda estaba vacío. En el asiento del copiloto, el capitán Benavente seguía con la mirada el chequeo de prevuelo. Era este un hombre bastante joven, de tez morena y cara redonda. Con él debería hacer los vuelos regionales.

Me presenté y entablamos una cortés conversación.

En ese momento llegó el Comandante Verdugo. Llegó saludando a todo el mundo como si fuera un día de fiestas. A mi me estrechó la mano como si fuéramos viejos amigos. Se sentó conversando animadamente mientras ajustaba su asiento y el cinturón de seguridad.

De unos cincuenta años, macizo, un metro ochenta o más, el Profesor era un hombre de rostro alargado, barbilla prominente, de cabello

liso, algo canoso y peinado hacia atrás. Sus ojos claros pestañeaban continuamente al charlar con una voz profunda, algo ronca, en un acento conciliador muy personal. Sus manos grandes y seguras, descansaba la izquierda, con un eterno cigarrillo entre sus dedos, sobre "la caña" o columna de control. Daba la impresión que la estaba acariciando, igual que un jinete a su corcel antes de la contienda. Su mano derecha, por lo contrario, se movía rápidamente accionando las palancas y botones que en ese instante estaban dando vida a nuestro coloso de metal.

Después de la puesta en marcha de los cuatro motores, vino la autorización de la Torre de Control, la salida de la losa y el carreteo hacia la pista de despegue. Parado, detrás del asiento del ingeniero, miraba fascinado cada detalle de la operación. Sí, éste era mi mundo!

El aeropuerto seguía aún cubierto por una espesa niebla. Cuando nos aprontamos a la pista de despegue, ví como las luces de ésta se perdían en el denso manto blanco, el cual nos envolvió completamente al despegar el avión.

Con mi curso de Vuelo Instrumental fresquísimo aún, repasé mentalmente la maniobra, a medida que ésta se iba efectuando. "Después del localizador R, viraje a la derecha, al rumbo 230° al radiofaro MR y luego hipódromo hacia la derecha hasta alcanzar 4.200 pies..."

De pronto, alcanzamos el tope de los estratos. El avión durante algunos momentos voló rozando la capa. Parecíamos navegar en un maravilloso mar de algodón. Después, lentamente fuimos tomando altura.

De Santiago no se veía nada. Sólo el mar blanco, interrumpido solamente por uno que otro cerro, que emergían de las nubes cual islas o archipiélagos. Hacia el Este, la Cordillera de los Andes parecía un helado continente rocoso en su majestuosidad nevada. Interrumpió mi turismo



EL PROFESOR VERDUGO

celestial, la voz del radloperador, que en ese momento daba el mensaje de salida.

"Santiago Radio, aquí LAN 800, despegado Santiago-Punta Arenas 0800/07 para volar a 15.500 pies VFR (Visual flight rules), estimo Curicó 0839, gasolina 3.500 galones, almas abordo 77, cambio". Escuchó el comprendido. Se sacó los fonos e hizo algunas anotaciones en un formulario.

"Este es el plan de vuelo", me explicó. "En este papelito los magos de Control de Vuelos elaboraba teóricamente el vuelo, tomando en cuenta el tiempo de ascenso, crucero y las diversas posiciones que hay que notificar en el transcurso de éste. Todo esto se hace científicamente, con datos extraídos del manual de performance del avión e informaciones meteorológicas de vientos de altura y temperaturas los que servirán para determinar la velocidad terrestre del avión y corregir a la deriva..."

"Este petizo está cada día más pautero", interrumpió Villalobos, dándose vuelta en su asiento y dirigiéndose a mí añadió, "Oye cabro, no le ha

gas caso a ese transmisor humano. Mira que lo único que quiere es impresionarte. Total, estos cacharros son todos iguales... un poco más grandes nomás".

"Escoba", le replicó Lazo enérgicamente, "en lo que de estatura se trata... mejor nos quedamos callados! Y en cuanto a lo otro, sólo trato de mostrarle a este niño como se hacen las cosas... total, es pura envidia por mis conocimientos", agregó pavoneándose.

En ese momento, aparecieron las dos auxiliares, interrumpiendo la discusión. El Profesor saludó cariñosamente a Ximena Toro y cuando le presentaron a la nueva auxiliar comentó. "Por Dios! cada día entran niñas más lindas a LAN y que pena cada día se vaya uno poniendo más viejo..."

Anita se sonrojó al escuchar esto y Ximena acudió rápidamente en su ayuda. "Ya, don Jorge, no sea tan diablo y dígame que desea con el desayuno. Eso lo tranquilizará un poco".

"Lo que sea su cariño nomás pues, Ximenita. Lo que es a usted no le digo nada, porque después me pegan..." respondió el Profesor, aludiendo, según supe más tarde al romance que mantenía Ximena con un Piloto de la Línea.

Mi primer desayuno abordo consistió en una bandeja con un sandwich de queso y jamón, un trozo de queque, jugo y café con leche.

"Ciento noventa y tres nudos", anunció pomposamente el ingeniero Villalobos, Habíamos alcanzado nuestro nivel de crucero y esa sería nuestra velocidad indicada. Se hicieron las reducciones de potencia de los motores. Nuevo rumbo. Ahora al 175, considerando un fuerte viento del sur weste.

Chequeamos la posición ICO (Curicó) con dos minutos de atraso, "debido al ascenso por instrumentos", me informó Lazo, "pero ya recuperaremos el tiempo antes de la posición Victoria".

Después de Victoria, vino Valdivia y Puerto Montt. Más tarde vendrían Balmaceda, Cañadón León, Río Gallegos y finalmente Punta Arenas. Total cinco horas con treinta y cinco minutos de vuelo. Considerando nuestra hora de despegue nuestro ETA (Estimate time of arrival) sería a las 13.42.

Hasta Puerto Montt el vuelo se desarrolló placida y tranquilamente. El valle central, hasta Chillán estaba cubierto por una gruesa capa de estratos, más al sur la ruta estaba despejada salvo algunos bancos de nubosidad aislada.

A todo esto, en mi posición de copiloto nuevo, me mantuve respetuosamente detrás de Vi-

flabobos, sin recibir de parte de los pilotos mayor atención. De vez en cuando, algún pasajero (casi todos amigos del Profesor), solicitaba pasar adelante, departiendo algunos momentos con la tripulación, admirando la complejidad de la cabina y la belleza del paisaje.

Habíamos recuperado los minutos de atraso y hasta el momento nuestro plan de vuelo se cumplía matemáticamente.

Me impresionó el agreste espectáculo de la Cordillera, baja y anchísima al sur del Seno del Reloncaví y que se perdía de vista en incontables cerros nevados, valles boscosos y lagos azules. Cordillera que venía a morir abruptamente en un caprichoso arabesco de fiordos e islas sin fin.

Al chequear BAL (Balmaceda), el chico Lazo se colocó sus fonos y transmitió la posición. Al recibir el comprendido, repentinamente se puso tenso y lentamente se colocó de pie. Nerviosamente transmitió algo en morse, mientras una curiosa sonrisa se iba dibujando en su rostro de viejo baqueano aéreo.

"Viejito... me dijo... a que no sabes lo que me acaban de informar..."

"No tengo idea", respondí asustado.

"Subieron los sueldos?", inquirió el sobrecargo Ringeling, que en ese momento entraba a la cabina.

"No hombre!... avisan desde Santiago que el Profesor Verdugo acaba de cumplir su sexto millón de kilómetros..."

"Por la flauta!... esto sí que hay que celebrarlo... y estos brutos no me pusieron ni siquiera champaña... y sólo tengo Coca-Cola", se quejó amargamente el sobrecargo.

"No importa viejito", contestó Lazo, de todos modos le haremos una celebración encachada... chit... cuidado que ahí viene!"

En ese momento el Profesor abandonó su asiento y se paró en el pasillo.

"Si quiere se sienta un ratito para que vaya conociendo el avión", me indicó amigablemente.

"Gracias, señor Verdugo", contesté, pasando a su lado un poco nervioso por el secreto. Me senté al lado izquierdo. Sobrevolábamos en ese instante el lago Buenos Aires, Inmenso mar de agua dulce. En su ribera oriental nacía la Patagonia Infinita, perdiéndose en el horizonte.

"Me imagino que siendo este su primer vuelo, es también la primera vez que va a Punta Arenas", me dijo el Capitán Benavente, que todavía ignoraba la buena noticia.

"Sí, es la primera vez que viajo al sur... y me toca hacer este vuelo en un día muy especial. Imagínese que acaban de avisar que el Comandante Verdugo al pasar por Balmaceda cumplió su sexto millón".

"No me embrome!... cierto, chico?, preguntó volviéndose hacia el radioperador.

"Cierto, Víctor, y esto hay que celebrarlo. Ringeling fue atrás al Galley a ver si puede organizar algo".

"Listo nomás", respondió Benavente, "entonces aprovechemos que el Profe está en la cabina de pasajeros para largarle un discurso..."

Sonriendo cogió el citófono de pasajeros y luego de un momento apretó el botón diciendo: "Su atención por favor. Les habla su copiloto. Tengo el agrado de informarles que el Comandante de este avión, don Jorge Verdugo, acaba de cumplir su sexto millón de kilómetros al servicio de LAN-CHILE, lo que equivale aproximadamente a ciento cincuenta vueltas alrededor de la tierra, siendo el único piloto chileno y uno de los pocos hombres en el mundo que poseen este record. Un gran aplauso para él!"

Colgó el citófono riendo, "me imagino la que se debe estar armando allá atrás..."

Al minuto apareció el Profesor, sonriente y sonrojado. "Pero, Víctor hombre, como puedes hacerme esto. Casi me linchan los pasajeros!"

Le cedí su asiento. Y en buena hora, porque inmediatamente llegó el sobrecargo para informar de que varios pasajeros deseaban felicitar al Comandante.

Al poco rato la cabina era una batahola de gente ya que prácticamente todos los pasajeros se fueron adelante. Alcancé a divisar como Víctor Benavente desconectaba el piloto automático y estabilizaba la aeronave manualmente. Ringeling y las auxiliares repartieron varias corridas de jugos y gaseosas para celebrar el feliz evento.

Cuando se restableció la normalidad, mucho rato más tarde, el Profesor sacó un pañuelo y secándose la frente comentó, "Por la Santísima Virgen... creo que esta es la emergencia más grande que he tenido en toda mi carrera de piloto!"

"La gran pena es que no podamos celebrar es-

to en una forma más adecuada", comentó Víctor, "pero en todo caso, cuando volvamos a Santiago la próxima semana, podríamos hacer una junta para festejar este acontecimiento.

"Sería sumamente agradable, hombre. Llámeme cuando regresen".

"Listo nomás. Ahora voy a ir a ver si se calmaron las fieras. Permiso, Comandante". Benavente abandonó su asiento.

"Aprovecha de lacearte al fresco de Villalobos que en el tumulto se fue detrás de una pasajera", le recomendó el radioperador.

"No seas celoso, chico, todo porque a tí no te dieron bola", le contestó el Capitán, arreglándose el nudo de la corbata, "pero en todo caso haremos el trabajo de levantamiento correspondiente", y partió hacia atrás.

Me acerqué al Profesor, parándome en el pasillo, inmediatamente detrás del pedestal.

"Señor Verdugo", le dije, "quero darle mis sinceras felicitaciones. Comprendo perfectamente que es este un gran momento para usted. Lo comprendo ya que también lo es para mí. Pues, el hecho de que me encuentre en estos momentos en este avión, vistiendo el uniforme de piloto de la Línea Aérea Nacional, se lo debo en gran parte a usted..."

Me miró extrañado, parpadeando varias veces.

"A ver hijo, cuénteme... por qué yo? Siéntese", me indicó el asiento del copiloto.

Le conté todo.

Cuando terminé mi relato, se produjo un silencio, amortiguado sordamente por el ruido de los motores. Don Jorge miró fijamente hacia el horizonte durante algunos momentos. Ví que se había emocionado. Con la mano derecha apretó un botón varias veces.

"La hélice del motor dos desincroniza", comentó. Luego, sacando un paquete de Chesterfield's me ofreció un cigarrillo. Yo le ofrecí fuego.

El Profesor inhaló con fuerza y me habló pensativamente. "Hijo mío, la vida me ha dado muchas satisfacciones", parpadeó mirando siempre hacia adelante. "Como piloto llevo ya como dieciocho mil horas de vuelo, sin accidentes... buena salud. Soy viudo y tengo tres niños, una mujercita y dos varones", me explicó mirándome. "Ojalá alguno de ellos haga lo que hizo usted. Volar es maravilloso... yo jamás me canso. La

pena es que ya llevo veinte años en este negocio y pronto tendré que irme... pero ustedes los nuevos? Imagínese las cosas que verán... la LAN pronto tendrá que embarcarse en los jets y algún día vendrán los aviones supersónicos o quien sabe que cosa..."

"Sí, la vida me ha dado muchas satisfacciones", repitió "y una de las más grandes me la acaba de dar usted", terminó extendiéndome la mano.

Se la estreché emocionado.

Y así, a quince mil quinientos pies de altura, volando sobre la Patagonia argentina, con una temperatura de veinte grados bajo cero en el exterior y con una velocidad cinco veces la de un tren expreso... un Comandante y un Copiloto se hicieron amigos.

Empezamos a descender a la cuadra de Río Gallegos. Aterrizamos en Chabunco, aeropuerto de Punta Arenas a las 13.42.

—:—

Alguién me tocó el hombro. Abrí los ojos rápidamente.

"Ya pues, flojo! no me explotes tanto" se quejó Freddy Esquivel.

Me estiré cuan largo era. "estamos ya a la cuadra de Antofagasta".

"Pshh... cuadra Arica diría yo con más exactitud..."

"Listo, patrón! déjeme a mi los bueyes y no se preocupe más...", cogí prístamente la tablilla con el plan de vuelo.

"No diré yo... si estos capitancitos de DC-3 recién ascendidos ya se creen astronautas", se burló Freddy y sacando sus larguísimas piernas hacia el pasillo agregó, "bueno ahora voy a ir a darle una vuelta a los pasajeros. No te olvides de que vamos para Lima... no te vayas a pasar"

Encendí el radar. En la pantalla verde se dibujó claramente la costa peruana.

Curicó-Abril 1965.

ESTADOS UNIDOS EN VIAS DE TERMINAR CON EL TERRORISMO EN SUS CIELOS POR MEDIO DE UN ADECUADO PLAN DE PREVENCION

Según el principal funcionario a cargo de la seguridad en el aire, el secretario adjunto de transportes Benjamín O. Davis, "el sistema de seguridad en la aviación depende fundamentalmente de la interceptación; es decir, como primera medida debe mantenerse a cualquier secuestrador potencial alejado del avión".

Ningún avión comercial de los Estados Unidos ha sido asaltado (y un intento en tierra fue frustrado) desde la estricta implantación el 6 de Enero de 1972 de las siguientes medidas: a) Registrar a los pasajeros y su equipaje de mano; y b) Apostar guardias de seguridad armados en las puertas de embarque.

Es interesante señalar que el 27 de Marzo la FAA se ha preparado formalmente para poner en vigor una enmienda a sus reglamentos que ordena a las aerolíneas extranjeras que operan hacia los Estados Unidos, la implan-

tación de programas de seguridad conforme a las estipulaciones OACI. Se espera que el Congreso de los Estados Unidos apruebe en breve la legislación que facultará al secretario de transportes para "retener, revocar o imponer condiciones" a los permisos otorgados a las aerolíneas extranjeras que no cumplieran por lo menos con los requisitos mínimos de seguridad OACI.

Estados Unidos considera que a través de la asistencia técnica podría lograr que también otros países compartan su éxito en la prevención de los actos delictuosos. Para ello la FAA ha enviado grupos de asistencia técnica, previa invitación, a once países (Venezuela, Haití y Trinidad Tobago, entre otros) para ayudar a estructurar programas de seguridad en los aeropuertos. A Brasil y otros 22 países ha proporcionado instrucción personal acerca de las técnicas de inspección de pasajeros y medidas de seguridad específicas. También se han rea-

lizado cursos de una semana en el Instituto de Seguridad en el transporte (Oklahoma), a los que han asistido funcionarios y autoridades de nueve países, existiendo 17 más que han manifestado su interés por asistir. Veinticuatro países han hecho uso de programas audio-visuales para tripulaciones de vuelo acerca de tácticas de defensa contra asaltantes. La FAA ha preparado además un programa audio-visual que comprende "Seguridad contra explosivos para las operaciones terrestres" de la aviación y "Procedimientos de emergencia en vuelo", que ha sido enviado a solicitud a 49 países, incluidos seis de la América Latina: Argentina, Brasil, Las Antillas Británicas, Chile, Colombia y México.

Antes de que se pusieran en vigor las rígidas medidas de seguridad en los Estados Unidos, la piratería en ese país había alcanzado proporciones casi de crisis. Desde el primer secuestro de un avión en 1930 (un trimotor Ford en el Perú) hasta 1973, de los 412 intentos mundiales de secuestro, 255 lograron su objetivo. Entre los años 1961 y fines de 1973, de los 161 intentos de secuestro a aviones norteamericanos se consumaron 99.

Los peores años fueron 1969 y 1970, donde la actitud prevaleciente de las aerolíneas era la de seguir la corriente del asaltante, llevarlo donde quisiera y luego proseguir el vuelo.

En 1969 el gobierno inició la aplicación de un sistema para identificar a secuestradores potenciales, que después eran electrónicamente inspeccionados para ver si portaban armas. Posteriormente se estableció un contingente especial de guardias armados para tripular los aviones, como una medida de mejorar la seguridad. Al final del año 1972 la piratería aérea en los Estados Unidos toca a su fin presentando antes sin embargo algunos casos particularmente graves. A partir de Enero de 1973 se ordena el registro de todos los pasajeros y su equipaje de mano; también se inspecciona el equipaje que va en bodegas. Con la misma fecha se coloca un guardia armado en todas las salidas de embarque de los aeropuertos.

El registro de 185 millones de pasajeros durante el año 1973 dio por resultado que por razones de seguridad se impidiera el acceso de 3.439 personas a los aviones como pasajeros, que otras 736 fueran detenidas por posesión ilegal de armas o explosivos, y se confiscaran 2.162 pistolas, 3.459 explosivos y 23.290 cuchillos.

En la medida que se mantengan estrictamente las medidas de seguridad de control y prevención establecidas, se logrará que los 200 millones de pasajeros que se espera utilicen las aerolíneas dentro de los Estados Unidos en el presente año, puedan viajar con plenas seguridades.

UN AÑO DESPUES DE LA CATASTROFE AEREA DE NANTES

En el periódico "LE CANARD ENCHAINE" de fecha 6 de Marzo de 1974, se publicó un artículo en el que se trataban profundamente las circunstancias que rodearon el accidente en el que se vieron envueltos dos aviones españoles. DESPEGUE agradece la gentileza de la Asociación Sindical de Pilotos de Líneas Aéreas (España) al enviarnos una traducción de dicho artículo que estimamos de gran interés.

GALLEY TRAICIONADO POR LA CINTA

Los primeros días de Marzo no son favorables al tráfico aéreo en el cielo francés. Y la catástrofe del DC-10 turco, el domingo pasado, nos recuerda el accidente acaecido en condiciones bien diferentes, hace justo un año, el 5 de Marzo de 1973.

Para solucionar la huelga de los "guardagujas del cielo" del Sindicato C. F. T. C., el gobierno puso entonces en práctica el plan "Clement Marot". La circulación aérea pasaba totalmente al control militar.

Resultado, mucho desbarajuste en las ondas, y sobre todo, un accidente. El 5 de Marzo, a las 12h 54 el Convair Coronado (indicativo 3x400) de la Compañía española SPANTAX, chocaba, a 9.600 metros de altitud con un DC-9 de la Compañía IBERIA (indicativo IB504). Este último explotó. Balance: 68 muertos.

Robert Galley, entonces Ministro de Transpor-

tes, afirmó inmediatamente que el control militar aéreo "estaba totalmente fuera de causa".

Hoy ya se puede decir, es falso.

He aquí el diálogo grabado el 5 de Marzo de 1973 a las 13 h 16 (todos los horarios indicados son las horas "tiempo universal" ex-G.M.T.) entre el centro de control de Mont-de-Marsan (nombre de Código Marina) y el de Brest (nombre de código Menhir). Los dos controladores militares están a la búsqueda del "Convair Coronado" español. Ignoran una colisión que se ha producido 22 minutos antes...

Mont-de-Marsan: —¿No tiene contestación?

Brest: —No.

Mont-de-Marsan: —Bueno, entendido... continúen llamándole.

Brest: —Oigan, ¡no sólo tenemos eso que hacer, hein!

Mont-de-Marsan: —Bueno sí, pero no hay que dejar que un avión se vaya así.

Brest: —!Pero no le hemos visto nunca, tú bromeas!

Mont-de-Marsan: —!Eh, no bromeo, no!

En efecto, verdaderamente no había ningún motivo para bromear.

DIALOGO DE SORDOS

Al día siguiente de la catástrofe, incluso antes de que la comisión de investigación comenzara sus trabajos, Galley atribuye las responsabilidades al comandante Arenas, Piloto del "Coronado": "Una sucesión de errores de pilotaje han conducido a este accidente". Y concluye excusando el plan "Clement Marot": "No hemos encontrado en las cintas grabadas nada que se preste a reproche".

"Le Canard" lo había indicado entonces: Galley desvirtúa la verdad y lo que encontró en las cintas, nunca lo dirá. Llenemos esta laguna.

Según la transcripción oficial de las grabaciones, los acontecimientos se desarrollaron de la manera siguiente..

El DC-9 hacía el trayecto Palma-Londres. A las 12 horas 32, Mont-de-Marsan le transfiere al centro de control de Brest (frecuencia 124.05). El contacto de radio entre Brest y el aparato se establece a las 12 h 41.

El "Convair Coronado", despegó de Madrid para Londres. Su hora estimada de llegada sobre "la baliza" de Nantes es la misma que la del DC-9: 12 h 52. A las 12 h 30 Mont-de-Marsan hace pasar al Coronado al mismo nivel (29.000 pies, es decir 9.600 metros) que el DC-9 y telefona a Brest equivocándose en el indicativo (no es la primera vez, en las grabaciones abundan las confusiones, peticiones de repetición, etc).

Sacado del diálogo entre los dos centros:

Brest: —Puede el Coronado estar en Nantes a las 13 h?

Mont-de-Marsan (después de hacerse repetir cuatro veces la pregunta): —¿Hay que hacerle llegar a Nantes a las 13 h?

B: —Sí, de acuerdo, pierde velocidad.

M: —Bueno, OK, de acuerdo.

ESPERE...

Anotemos este detalle: Brest informa a Mont-de-Marsan que el Coronado pierde velocidad. ¿Cómo puede saberlo si no está (ni estará nunca) en contacto con él?!

A las 12 h 30, tiene lugar el famoso mensaje enviado por Mont-de-Marsan al Convair Coronado. —"400 from Marina, euh... you report Nantes 13 h."

En lenguaje aeronáutico, el término "report" significa "llamar" ¿el control de tierra le ordena llamar a Nantes a las 13 h. o que no pase la baliza de Nantes antes de las 13 h? El piloto contesta inmediatamente: —Comprendido, ¿no debemos llamar (o pasar) Nantes al nivel 290 antes de las 13 h?

Respuesta: —Euh... espere.

SILENCIO EN LAS FILAS

Contrariamente a lo que dice Galley, el piloto no se negó a ejecutar una orden. Pide confirmación y se le dice que espere. Presintiendo "un conflicto" sobre Nantes, decide dar la vuelta en redondo para perder tiempo y pasar la baliza a las 13 h: tras tres intentos, el piloto ha solicitado inútilmente a tierra la confirmación de la hora de pasada. A las 12 h 49 sigue transmitiendo a Mont-de-Marsan.

—OK 124.05 euh... pienso que necesitamos hacer un 360° (vuelta completa).

GK 124.05: el comandante Arenas confirma así que debe ahora pasar a la frecuencia de Brest, pero no ha terminado su mensaje y continúa emitiendo, como es costumbre, en la frecuencia de Mont-de-Marsan.

A las 12 h 50, el piloto del Coronado pide nuevamente la autorización para hacer un giro de 360°.

Otras dos llamadas quedan sin respuesta. A las 12 h 51, el piloto anuncia:

—Para su información, iniciamos a nuestra derecha un 360 grados manteniendo el nivel 290.

Mont-de-Marsan se quedó mudo. El Coronado multiplicó las llamadas: Once en total. Silencio. El centro de Mont-de-Marsan ¿está fuera del alcance de la radio? En este caso, tendría que haber avisado por teléfono inmediatamente a Brest de que había perdido el contacto por radio. La última frase de los controladores militares de Mont-de-Marsan al Coronado ("Euh... espere") fue pronunciada a las 12 h 41. Ahora bien, consultando la transcripción de las comunicaciones telefónicas entre los dos centros, se constata que es a las 13 h 07'45 cuando Mont-de-Marsan pregunta a Brest: "¿Han tenido Uds. en contacto radio al Coronado?" Hace 20 minutos por lo menos que el contacto radio se ha perdido... ¿Error de pilotaje, Sr. Galley?

Después de haber iniciado su viraje, el Convaire Coronado choca con el DC-9 de IBERIA. Son las 12 h 54. El piloto lanza su primera llamada de socorro (Mayday) siempre en la frecuencia Mont-de-Marsan a las 12 h 55'50. No contestando Mont-de-Marsan, es —como "Le Canard" dijo entonces— otro aparato español, el "Iberia 163" dirigiéndose hacia San Sebastián, el que hace de enlace entre tierra y el Coronado en peligro. El anuncia el accidente al controlador de Mont-de-Marsan que acusa recepción a las 12 h 57.

En caso de S.O.S., los controladores de tierra deben inmediatamente indicar al aparato en peligro el terreno más cercano, comunicarle todas las informaciones necesarias, frecuencias radar y radio, meteo, etc). y naturalmente alertar a todos los dispositivos de socorro.

En este caso, los militares de Mont-de-Marsan no han hecho nada de todo esto.

Así, a las 12 h 58, es el piloto del vuelo IB163 quien informa al Coronado: "Creo que el aeropuerto más próximo es el de Burdeos". "Comprendido, acusa el Coronado. Por favor, ¿puede darnos la frecuencia radar?. El IB163 pide enseguida a Mont-de-Marsan:

—Marina, el Coronado reclama una frecuencia de ayuda para hacer la aproximación sobre Burdeos.

—¿Burdeos, o Burgos? pregunta Mont-de-Marsan.

Sin duda, el piloto que habría "cometido tantos errores", si se cree a Galley, ¿quería ir a darse una vuelta por encima de los Pirineos.

EL DESORDEN

A las 13 h 04, el piloto del Coronado solicita a través del intermediario del IB163, aterrizar directamente en la pista 23 de Burdeos. Continuando con su enlace-radio, el IB163 reclama entonces a Mont-de-Marsan una frecuencia de Burdeos.

Mont-de-Marsan no contesta —¡y es un avión de Swissair quien comunica los datos. A las 13 h 07 el controlador de Mont-de-Marsan "pasa" al Coronado a Burdeos.

Desde hace trece minutos, el piloto del Coronado lucha con su aparato desamparado. Su ala izquierda está rota hasta el reactor. Tiene 91 pasajeros a bordo. ¿Se puede creer, señor Galley, que Burdeos ha sido prevenido?

No. Mont-de-Marsan no ha prevenido a nadie. Circunstancia alucinante, incluso en el interior del centro de control, la colisión no ha sido anunciada: son las 12 horas 50 minutos 40 segundos cuando Mont-de-Marsan se entera del accidente. Ahora bien ¡desde las 13 h 08 a las 13 h 23 el mismo control de Mont-de-Marsan afirma por teléfono a Brest no tener ninguna noticia del avión! A las 13 h 23, hace 29 minutos que la catástrofe se ha producido... Además, nadie ha intentado saber con qué otro aparato ha chocado el Coronado. ¿Errores de pilotaje todo esto, Sr. Galley?

A las 13 h 12 minutos, el aparato en peligro toma contacto de aproximación con Burdeos (frecuencia 118-6). Renueva su mensaje de auxilio, reclama una guía radar, precisa que hay que alertar a todos los dispositivos de socorro pues tiene un ala rota.

A las 13 h 16, Burdeos le pregunta:

—¿Tiene Ud. problemas actualmente?

El avión ha multiplicado las llamadas de auxi-

llo. Veintidos minutos después de la colisión, Burdeos le pregunta delicadamente "si tiene problemas..." A las 13 h 26, 32 minutos después del accidente, Burdeos vuelve a preguntar al Coronado, en español, cuáles son sus problemas... Es a las 13 h 29 minutos que otro aparato español informa a Burdeos.

—El Convair Coronado está aterrizando en Cognac.

¡VAYASE A PASEOI

Tal es la asistencia que los dos controladores militares del plan "Clément Marot" dieron a un avión en peligro. En cuanto a las conversaciones telefónicas entre los centros de Brest y de Mont-de-Marsan, dan que pensar... Extracto de un diálogo intercambiado 16 minutos después de la colisión cuando los controladores están a la búsqueda de los dos aviones.

BREST: —¡Aló! lo que me parece muy anormal es que ni siquiera tenemos contacto radar con esos aviones... así que empiezo a dudar, hein...

MONT-DE-MARSAN: —¡A! no, ¡quizás ha pasado Nantes y finalmente quizás ha pasado un poco antes de las 13 horas, hein!

B.: —Pero de todos modos se habría visto los aviones, hein... ¿¡iban a Londres esos aviones?

¡Un poco más y habrían podido ponerse firmes!

El Coronado no ha ido a Inglaterra: se prepara a aterrizar en Cognac siniestrado. ¿Error de pilotaje, señor Galley?

Es a las 13 h 29 (35 minutos después del accidente) que Mont-de-Marsan —¡en donde un controlador ha sabido el accidente a las 12 h 57! avisa a Brest:

—¿Sabe lo que le ha pasado al BX400?

BREST: —No.

MONT-DE-MARSAN: —Se lo voy a decir. Ha tenido fuego a bordo con rotura de un ala que se ha caído.

BREST: —¡¡Ah!! O. K.

Pasemos lo del fuego a bordo, que es imaginario. Antes de echar el telón sobre el plan "Clément Marot", precisemos que los dos aviones habían fijado un código de identificación radar: el radar de Brest y de Tours grabaron sin duda la colisión. Esta ha sido filmada. El "Canard" lo escribió hace un año. ¿Por qué la colisión de encuesta no ha podido obtener NUNCA estas películas, señor Galley?

Disimulando las evidentes deficiencias del plan "Clément Marot", Galley hace recaer las culpas sobre el piloto español. Un mes después del accidente, pasó a ser Ministro de la Defensa Nacional —como por casualidad. Acaba de ser confirmado en sus nobles funciones y hoy se ocupa de patillos volantes.

¡A este paso se organiza la hecatombe en el cosmos!

Patrice Vautier

¡AFIRMEN EL EDICTO!

Veinticuatro horas después del accidente de Nantes, el General Grigaut, jefe del estado mayor del ejército del aire, dirigía a sus valientes tropas el mensaje siguiente:

"El Ejército del Aire, responsable por orden del gobierno del cielo francés, está profundamente apenado por el accidente que enluta al transporte aéreo. La encuesta del ministerio de Transportes esclarecerá rápidamente las causas de esta catástrofe y las responsabilidades a que haya lugar. Los elementos en mi posesión prueban que el control militar cumplió con su deber. Renuevo mi confianza en todos los que participan con abnegación en la misión que nos ha sido confiada. Permaneced dignos como yo permaneceré firme ante los ataques que, en el ambiente de polémica actual, no dejarán de dirigirse contra el ejército del aire".

Se les debería haber condecorado a título póstumo.

UNA NUEVA EXPERIENCIA

Por CDA. Sr. Víctor Pérez Arriagada

En nuestra existencia, y especialmente durante nuestra carrera profesional como pilotos, existen situaciones que a menudo debemos enfrentar. No he querido dejar de lado sin comentar a través de nuestra amena revista, una nueva experiencia que me ha llenado de satisfacción.

En el mes de Mayo del presente año, la Compañía Colombiana AVIANCA solicitó a Línea Aérea Nacional los servicios de un instructor de vuelo de material HS-748, responsabilidad que me correspondió asumir. Debo decir que, con anterioridad a esta comisión, tras conversaciones con LAN-CHILE por el arrendamiento de algunas unidades de Avro, Pilotos de Avianca tuvieron la ocasión de estar en Chile, conociendo de cerca la operación del referido material.

Dadas estas circunstancias, fui enviado en comisión de servicio a la ciudad de Bucaramanga, Colombia, la cual sería en definitiva mi base de operaciones durante la mayor parte de mi estada en ese hospitalario país.

Bucaramanga, situada en una hermosa meseta enclavada entre montañas, a 3.090 pies sobre el nivel medio del mar, cuenta con un aeropuerto sólo para operación VFR. Por esta misma razón, y dado que la instrucción era casi en un 80 por ciento operación IFR, nos teníamos que trasladar a otro aeropuerto llamado Barranca Bermeja, situado a orillas del río Magdalena, río navegable que atraviesa la mayor parte de Colombia.

Las condiciones climáticas de la zona de instrucción eran de tipo tropical, con temperaturas que variaban entre 31 y 20°C., y con una nubosidad predominante del tipo cumuliforme, semejante al ITC que encontramos normalmente en nuestros vuelos con destino a Estados Unidos.

Con respecto al tipo de instrucción que se llevó a cabo, fue la misma que aplicamos en Chile; en otras palabras, instrucción de transición al material Jet, a lo que no me referiré, puesto que es de conocimiento de todos Uds.

Fue así, como a través de 28 sesiones de vuelo, se impartió instrucción, reentrenamien-



CDA. Sr. VÍCTOR PÉREZ A.

to y checks anuales a 22 pilotos del referido material, lo que dio un total de 104 horas de vuelo. Lo que en un principio fue para mi persona un gran desafío, paulatinamente, me di cuenta, estaba dando provechosos resultados.

Debo decir, con gran sinceridad, que esta comisión me ha dado una de las más grandes satisfacciones en lo que lleva de transcurrido mi carrera profesional.

Agradezco a LAN-CHILE la oportunidad que me brindó de haber sido portador del standard profesional de los pilotos de Línea Aérea Nacional; del mismo modo a la Empresa AVIANCA y a sus pilotos por todas las finas atenciones recibidas en ese hermoso país, especialmente a los que fueron mis alumnos, por el empeño y espíritu de superación demostrado a través de toda la instrucción, permitiéndome sortear con éxito la misión encomendada.

"LINEA AEREA TAXPA"

(Por el Piloto de Línea Aérea TAXPA señor
Santiago Figueroa Navarrete.

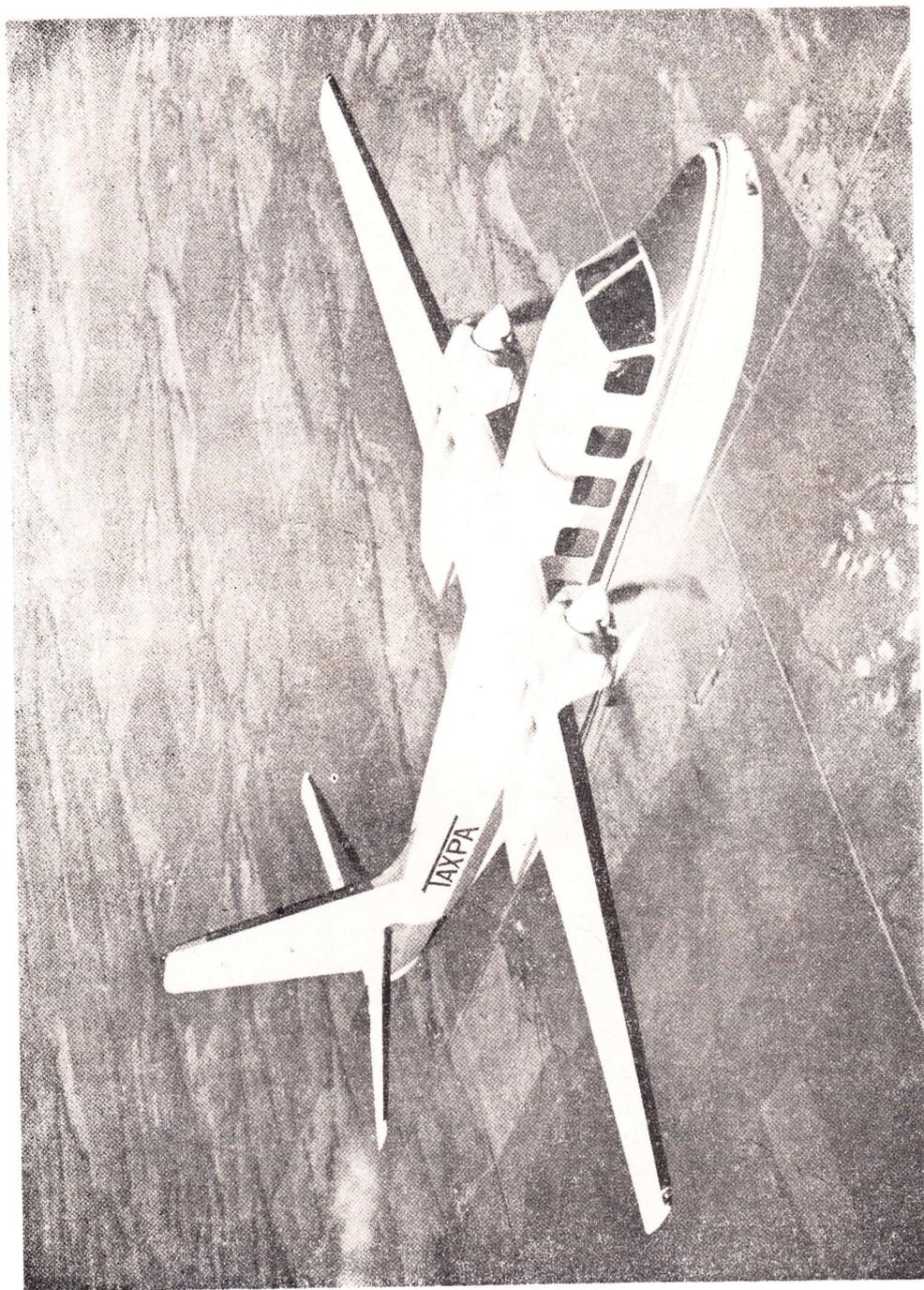
TAXPA, un nombre un poco extraño tal vez, pero que tiene un sencillo significado: "Taxis y Propaganda Aérea", eso es en esencia nuestra actividad, la que se efectúa con aviones Bimotores pequeños del tipo ejecutivo. Pero empezamos desde el principio.

Fue fundada en 1956, es decir, cuenta a la fecha con 18 años, lo que la convierte en la Empresa Aérea privada más antigua del país. Su actividad aérea comenzó con un modesto avión Stinson, en el que se efectuaron vuelos de propaganda aérea, a veces con un potente altoparlante, otras lanzando volantes o arrastrando vistosos letreros que aconsejaban a los santiaguinos a consumir un sinnúmero de productos. En este pequeño avión, que en los comienzos constituyó el pilar de nuestra Empresa, se realizaron, además, vuelos de bien público y se hicieron los primeros taxis aéreos.

En el año 1958, TAXPA, a través de sus Ejecutivos, propuso al Gobierno de aquel entonces

un plan de prospección de incendios forestales y un plan que incluía la posibilidad de combatirlos mediante aviones cisternas siendo aprobado el que se refería a la prospección de incendios; sólo 10 años más tarde en 1968 se ensayó la extinción desde el aire con excelentes resultados. Hoy esta actividad ha adquirido una importancia vital, ya que constituye en gran medida a evitar las cuantiosas y prácticamente irreparables pérdidas que los incendios causan en nuestras reservas forestales.

Para seguir un orden cronológico en esta breve reseña, diremos que en el año 1959, se creó una Empresa de fumigación AERO SERVICIOS, que hoy es subsidiaria de TAXPA. Esta efectúa su trabajo con cinco aviones, preferentemente en las zonas de Valparaíso, Curicó, Linares y Ñuble. En el mismo año (1959) se hicieron los primeros vuelos de fotografía de publicidad, trabajos de exploración en la zona norte para Enap y los primeros vuelos d



prospección pesquera. Nuestra Empresa, es pionera en esta última actividad. Se inició con sólo un avión bimotor pequeño, con resultados tan positivos, que al cabo de poco tiempo, había 14 aviones trabajando con las diferentes Compañías Pesqueras de Arica e Iquique. Los primeros vuelos de pesca se aprovecharon para experimentar, también por primera vez en Chile, la medición de la temperatura del agua de mar, mediante un sistema de termómetros infrarrojos. También se efectuaron los primeros bolicheos aéreos, que en términos generales, consiste en guiar barcos desde el aire hacia los cardúmenes y dirigir las maniobras de lanzamiento de redes en el momento oportuno, de manera de obtener mejores rendimientos en la pesca. Todas estas experiencias han ayudado a la Dirección de Aeronáutica para la reglamentación en Chile de este tipo de vuelo y ha servido para que nuestra Empresa haya podido formar con los años, pilotos eficientes en esta nueva y hermosa especialidad aérea, que proporciona a nuestro país una importante fuente de divisas.

El turismo efectuado con modernos aviones de tipo ejecutivo constituye otra importante actividad dentro de TAXPA.

Durante ocho años nos hemos mantenido volando al archipiélago Juan Fernández y es así como en el año 1973 logramos completar en esta ruta, 1.000 vuelos, cifra que nos llena de satisfacción y de legítimo orgullo. En el lado Oeste de la isla Róbinson Crusoe, se logró, el

año 1966 terminar una pequeña pista con la ayuda de los isleños; en ella aterrizó por primera vez en un Piper Azteca, don Germán Acevedo Salas y desde entonces hasta la fecha se ha mantenido un servicio continuo de pasajeros y carga y sobre todo de ayuda a los habitantes de la isla. Se traslada prácticamente toda correspondencia, en encomiendas, medicamentos de mayor urgencia y un promedio anual de más o menos 30 a 40 enfermos y heridos de gravedad. Una completa red de equipos de radio distribuida entre Cumberland, la pista de aterrizaje, la Hostería, Oficinas y Maestranzas de Cerrillos, permiten tener en forma inmediata las informaciones de tiempo y condiciones del mar requeridas para mantener una operación regular y segura. Además estamos seguros que en un futuro muy próximo, el turismo en Chile tendrá un gran despegue que permitirá a un mayor número de chilenos y extranjeros conocer nuestros lagos, valles, montañas y esta maravillosa isla de exuberantes bellezas, exquisitas langostas y pescado; nosotros queremos estar ahí para aportar con nuestro grano de arena al futuro de nuestra patria.

En pocas líneas hemos mostrado en un resumen la gran variedad de actividades que nuestra Línea Aérea abarca. Hoy "TAXPA" está compuesta de un grupo de personas; ejecutivos, pilotos, mecánicos y personal de oficinas, unidos todos en un afán común de superación y conscientes de la importancia de las diferentes actividades en las que se desempeñan dentro de la Empresa.

EL TRANSPORTE AEREO MUNDIAL Y LA AERONAUTICA COMERCIAL EN LATINOAMERICA

Pedro Leonardo Rivera Agüero (Abogado)

INTRODUCCION

La actividad económica que con mayor rapidez da aplicación práctica al portentoso avance científico y tecnológico del Siglo XX, es la industria del transporte aéreo. En cincuenta años, lo que era un deporte o aventura en la cual se arriesgaba la vida, se ha transformado en el medio de transporte más rápido, eficiente y seguro.

El avance de la exploración espacial ha aportado a la aeronáutica progresos tecnológicos que el hombre de la calle puede disfrutar a los pocos años, incluso meses de haberse descubierto. Para muestra, un botón; la investigación espacial ha encontrado nuevos diseños de perfiles aerodinámicos que aumentan la sustentación, permitiendo que los aviones transporten mayores pesos con menores gastos. El aporte de los satélites artificiales es fundamental para las predicciones meteorológicas y para la navegación de las aeronaves por medio de computadoras.

Cada día se ofrece a los pasajeros aeronaves más seguras, rápidas, silenciosas y confortables. Actualmente, se están incorporando al mercado los aviones de fuselaje ancho o de gran capacidad (Boeing 747, DC-10, Lockheed 1011 Tristar, Aeróbús A300B), para más de 300 pasajeros, y nos encontramos en el umbral del transporte supersónico (TU-144 de fabricación rusa y Concorde, anglofrancés).

Para las empresas aéreas, estas nuevas aeronaves presentan también ventajas, ya que comparativamente, reducen los costos de explotación.

El transporte aéreo, además de su utilidad social y de acercamiento entre los pueblos del orbe, ha demostrado un dinamismo extraordinario, como asimismo una gran incidencia en la economía de un país o región. Conscientes de ello, y de los recursos que las empresas nacionales aportan en divisas, los Estados no han vacilado en crear líneas aéreas cuando la iniciativa privada no ha demostrado interés en el sector.

ESTADISTICAS DE CRECIMIENTO

La importancia y utilidad de este medio de transporte se ha reflejado en las estadísticas de crecimiento que la Organización de la Aviación Civil Internacional lleva del progreso de sus Estados integrantes. En los últimos diez años, el índice de crecimiento ha sido del 13,9 por ciento anual (toneladas/kilómetros totales). Durante 1973, dicho crecimiento sólo fue del 11 por ciento debido a problemas de combustible e inestabilidad monetaria mundial.

La pequeña disminución anotada, no resta a la aeronáutica comercial su extraordinario impulso y dinamismo.

SEGURIDAD AERONAUTICA E INDICES DE MORTALIDAD

Paralelamente al aumento del tráfico aéreo, su seguridad ha aumentado en la misma proporción. Así, en 1973 se registró un promedio de 0,16 muertos por cada 100 millones de pasajeros/kilómetros, contra 0,85 en 1954 y 0,36 en 1964.

En 1973 ocurrieron 0,40 accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros volados, índice notoriamente inferior a los anotados en años anteriores (1,36 en 1954 y 0,68 en 1964).

INGRESOS AERONAUTICOS Y ECONOMIA

El impacto directo que tiene el transporte aéreo sobre las economías nacionales y fundamentalmente sobre la balanza de pagos, es considerable. En 1972, las líneas aéreas miembros de países contratantes de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), declararon ingresos de explotación de US\$ 23.000 millones. Así esta actividad constituye el 7% de los ingresos por concepto de exportaciones de todos los países del mundo.

Las utilidades declaradas para 1972 fueron del orden de los US\$ 806.000.000, descontando los gastos de explotación (3,50% de utilidades).

Esta actividad, indudablemente, tiene, además, gran trascendencia para las economías internas, ya que demandan servicios, mano de obra, bienes, etc., incentivando el proceso productivo. Desde este punto de vista, el turismo también tiene importancia, además de ser fuente de divisas. Así, 28 líneas aéreas en el mundo mantienen inversiones directas en 400 hoteles de 261 ciudades con un total de 130.000 habitaciones.

SITUACION LATINOAMERICANA Y CHILENA EN EL CONCIERTO MUNDIAL

Pero, las empresas aéreas del área latinoamericana, incluyendo a Chile, no participan del crecimiento descrito; de los servicios globales mundiales, América Latina y el Caribe dis-

minuyeron de un 4,4% en 1972, a un 4,1 por ciento en 1973. En los servicios internacionales, se registró un incremento del 6,1% en 1973, en relación con el 5,7% de 1972, que en todo caso es menor al aumento mundial.

La OACI ha confeccionado una tabla de los lugares que ocupan las líneas aéreas de sus países miembros, correspondiendo a Latinoamérica las siguientes ubicaciones:

BRASIL	Total (*)	13º lugar
	Pasajeros	13º lugar
MEXICO	Total	19º lugar
	Pasajeros	16º lugar
ARGENTINA	Total	22º lugar
	Pasajeros	21º lugar
COLOMBIA	Total	26º lugar
	Pasajeros	25º lugar
VENEZUELA	Total	28º lugar
	Pasajeros	30º lugar
CHILE	Total	35º lugar
	Pasajeros	38º lugar

Desde otro punto de vista, cabe considerar que sólo el 6,1% del pasaje aéreo mundial viaja en líneas latinoamericanas, que suman en total 44 empresas y que el 93,7% restante es compartido por 192 compañías del resto del mundo.

Como hemos señalado con estadísticas fidedignas (OACI), nuestro Continente no progresa al mismo ritmo que la navegación aérea mundial.

(*) Total de pasajeros, carga y correo, transportados en 1973.

La situación de Chile es aún peor; sólo tres países mostraron disminución en 1973: Israel, con un -8%, Chile, -3% y Estados del Trazado de Yaundé (África) -1%.

PROBLEMATICA LATINOAMERICANA

Para explicar este fenómeno se han dado multitud de explicaciones, de las cuales expresaremos brevemente algunas.

Las líneas aéreas latinoamericanas ofrecen al público mayor capacidad de transporte que el que éste necesita, pero se da el fenómeno inverso en otras rutas; existen ciudades que están insuficientemente servidas, de modo que la adquisición de una plaza en un vuelo internacional implica esperas de días, incluso de semanas.

La superposición de frecuencias, itinerarios y horarios acentúa la competencia entre las líneas aéreas, sin atender racionalmente las necesidades de los pasajeros.

La multiplicidad de empresas existentes, y su tamaño reducido tiene como consecuencia la debilidad económica y un elevado índice de gastos de explotación.

Estos problemas se originan por la falta de una política aerocomercial común y la carencia de una legislación uniforme y adecuada a los requerimientos de la navegación aérea moderna.

Se observa, además, que la orientación de la aeronáutica comercial latinoamericana siempre ha estado dirigida hacia Europa o Estados Unidos, es decir, fuera de nuestro Continente, descuidándose el tráfico regional. Al contrario, las empresas extra-continetales, de largo recorrido, han obtenido una situación de privilegio en nuestro Continente de modo que gran parte del tráfico regional es transportado por dichas compañías. De este modo, podemos señalar que en la costa del Pacífico, las compañías extra-continetales transportan el 60% del tráfico interno latinoamericano. Así se explica que mientras las empresas latinoamericanas tienen dificultades para crecer, Estados Unidos, en 1973 aumentó en un 15% su tráfico hacia América Latina.

Fundamentalmente podemos decir que las empresas regionales no organizan ni racionalizan su actividad y las compañías extra-continetales obtienen de los Estados amplias facilidades que les permiten efectuar un transporte que debería estar reservado, al menos parcialmente a las líneas aéreas de los países en que se genera y tiene fin.

BIBLIOGRAFIA

FEDERICO N. VIDELA ESCALADA.— Derecho Aeronáutico, Editorial. Víctor P. de Zavallía. Buenos Aires, 1973.

IV JORNADAS LATINOAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL.— Bogotá, Septiembre 13 al 16 de 1971. Mesa Redonda sobre política aérea latinoamericana.

IV JORNADAS LATINOAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL.— Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.

O.A.C.I., Organización de la Aviación Internacional, Boletín del mes de Mayo de 1974.

ANUARIO DEL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO. Madrid, 1972.

A.L.A.L.C., Carta Informativa, publicada en "El Mercurio" de 23 de Junio de 1974.

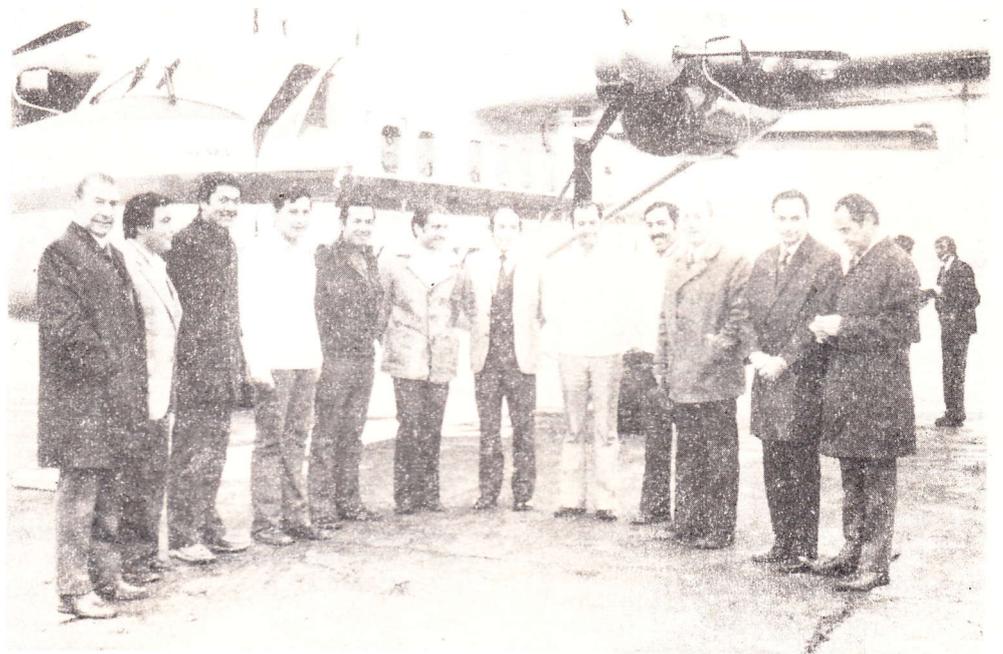
REVISTA HELICE. Febrero de 1974, publicada por ASPA, Pilotos Aviadores Profesionales de México.

DIARIO OFICIAL. 11 de Junio de 1974.

DIARIO OFICIAL. 10 de Julio de 1974.



Uno de los seis Twin-Otter recientemente llegados desde Toronto, Canadá



Tras haber completado exitosamente el largo raid desde Toronto, los CDA Srs. Patricio Baquedano, Felipe Alcérreca, Hernán Pérez y Marcelo Canobra, y los primeros Cf. Srs. Sergio Camilla y Hugo Jordán, reciben los saludos de los Ejecutivos de LAN-CHILE.

POLITICA AERONAUTICA Y ACUERDOS INTEREMPRESARIALES

Pedro Leonardo Rivera Agüero (Abogado)

ACUERDOS DE ORGANISMOS ESTATALES EUROPEOS ADOPTADOS EN 1973

El Parlamento Europeo, en Marzo de 1973, aprobó una resolución tendiente a la reorganización del sistema de transporte aéreo europeo, investigando los acuerdos bilaterales y los derechos de tráfico, a fin de mejorar la red de rutas, emplear un sistema común de control de capacidad de transporte y otras materias afines.

El Comité sobre Asuntos Económicos y Desarrollo del Consejo de la Asamblea Consultiva de Europa, en el mes de Mayo de 1973 propició un control eficaz de la capacidad de los servicios regulares de transporte aéreo instando a la Comisión Europea de Aviación Civil para llegar a acuerdos sobre el mismo tema con Estados Unidos y Canadá.

CONVENIOS ENTRE EMPRESAS

A nivel empresarial, se registraron una multitud de acuerdos de distinta índole. La BOAC y BEA continúan su proceso de fusión en una

nueva empresa: British Airways. En Septiembre de 1973, se creó la Asociación de Líneas Aéreas Europeas, compuesta por 18 líneas europeas, la cual propenderá a coordinar los servicios, practicar estudios económicos en conjunto y, fundamentalmente, conseguir acuerdos de interés general para las compañías.

KLM, SAS, Swissair y UTA ampliaron sus convenios de explotación conjunta del DC-10-30. El grupo ATLAS (compuesto por Air France, Alitalia, Iberia, Lufthansa y Sabena), pretende ampliar la explotación conjunta de aeronaves (Boeing 747), para llegar al intercambio de tripulaciones y prestación de servicios comunes en tierra. Air Canadá y Lufthansa firmaron un acuerdo para mejorar itinerarios en la ruta del Atlántico. Se adoptaron, además, acuerdos de cooperación entre Aeroflot, Alitalia y Japan Airlines vía Moscú y ruta transiberiana; entre Japan Airlines y Air France, etc.

MEDIDAS DE POLITICA AERONAUTICA QUE PUEDEN ADOPTARSE EN LATINOAMERICA

Estamos conscientes de que Europa ha obtenido un nivel de organización interestatal muy difícil de conseguir por el momento en

América Latina, más aún si los propios países no han podido establecer internamente una política aérea adecuada, pero se pueden iniciar gestiones sobre bases que podrían ser las siguientes.

Elaborar un acuerdo comercial bilateral en el cual se concrete una política aérea latinoamericana, con principios bien precisos: uniformidad de las legislaciones aeronáuticas internas, adecuadas a la realidad; formular sistemas efectivos de cooperación y colaboración entre las empresas del sector; protección del tráfico regional; aviación comercial fundada en principios técnicos y de adecuada gestión económica.

Naturalmente, que las políticas internas deben estar subordinadas a una política general. Es indispensable, además, crear un órgano regional de aviación civil, similar al existente en Europa, integrado por las autoridades aeronáuticas nacionales latinoamericanas.

Las medidas concretas de protección del tráfico regional, en relación con las empresas extra-continenciales, podrían ser las siguientes:

- a) Fijación de cuotas de pasajeros y carga.
- b) Reserva de determinados aeropuertos a las empresas regionales; los aeropuertos más cercanos a las ciudades presentan mayor atractivo para el pasajero.
- c) Determinación de horarios y frecuencias de los servicios regionales más convenientes para los usuarios en comparación con los extra-continenciales.
- d) Política tarifada regional.
- e) Limitación de número de pasajeros y cantidad de carga a empresas de fuera del área.

Siguiendo al eminente jurista argentino, Enrique Ferreira, consideramos que el tráfico aéreo que se genera en la región pertenece al área que le dio origen y debe efectuarse en las líneas aéreas latinoamericanas, de modo que los recursos queden en los respectivos países.

Esta problemática no ha sido ajena a las autoridades aeronáuticas latinoamericanas, ya que acuerdos en el mismo sentido se adoptaron en las Conferencias Regionales de Aviación Civil, celebradas en Río de Janeiro en 1959 y Montevideo y Bogotá en 1962.

También el proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano establece la reserva del tráfico regional para las empresas del área.

TRANSPORTE MARITIMO

En materia de transporte marítimo, el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, consagró el derecho de reserva en favor de las naves mercantes nacionales de los países signatarios, de las cargas del intercambio intrazonal, acuerdo que ya entró en vigencia. Se establece también que los buques de los países no contratantes, que efectúen servicios regulares y tradicionales, podrán participar en forma supletoria en el tráfico entre las partes contratantes.

En Chile, 1974 se ha declarado "año del mar", elaborándose una política eficaz y dinámica de transporte marítimo, incentivándose notoriamente a los transportistas marítimos chilenos.

En el Diario Oficial de 11 de Junio de 1974, se publicó el Decreto Ley Nº 466, que reserva a las naves chilenas el transporte marítimo de las cargas masivas homogéneas de importación y de las mercaderías que gozan de franquicias aduaneras (importadas o exportadas). Incluso se establece que la carga debe transportarse por partes iguales en naves chilenas y del país con el cual se comercia.

Los mismos principios enunciados por el D. L. Nº 466, son perfectamente aplicables al transporte aéreo.

El pago de fletes y pasajes en moneda extranjera, en la medida que no es percibido por empresas nacionales significa para nuestro país un considerable gasto de divisas, que puede ser evitado.

La elevada cuantía de las inversiones efectuadas por el Estado, tanto en LAN-Chile, como en aeropuertos, sistemas de protección a la navegación aérea y otros tipos de infraestructura deben ser protegidos de modo que los recursos que generan permanezcan en el país.

La protección inadecuada y la concesión de ventajas injustificadas a las empresas extra-continenciales producen pérdidas de explotación que en definitiva debe soportar el Estado por medio de subvenciones e indirectamente, eleva la carga impositiva de los contribuyentes.

CONCLUSIONES

El problema de conseguir una industria aeronáutica eficiente, es difícil y complejo, dada la multiplicidad de variables comprometidas, ya que es necesaria la participación de los Estados y de las empresas individualmente. Pero dada la importancia económica que tiene este sector y su incidencia en el desarrollo económico (comunicaciones) y en la balanza de pagos nacional, los esfuerzos que se hagan rendirán sus frutos.

Los medios y sistemas a emplear han sido minuciosamente estudiados por la doctrina y su aplicación práctica exitosa, la podemos ver en las empresas extranjeras, claro que es imprescindible que, tanto el Estado como las empresas visualicen claramente el problema, a fin de tomar medidas apropiadas.

La política de transporte marítimo recién iniciada, nos lleva a mirar el futuro con optimismo, ya que guarda similitud con lo que debería ser una política aeronáutica eficaz y moderna. La creación del Ministerio de Transportes (D.L. 557, publicado en el Diario Oficial de 10 de Julio de 1974), ha constituido un paso fundamental; en dicho organismo deberán formularse las metas por las cuales abogamos.

EL DERECHO AEREO COMO PALANCA DEL PROGRESO AERONAUTICO COMERCIAL

En el progreso aeronáutico, el Derecho está llamado a jugar un papel fundamental. Debe regular las nuevas situaciones que esta actividad presenta, ya sea desde el punto de vista del Derecho Público como Privado.

Cabe considerar que el ordenamiento jurídico debe establecer todas aquellas normas que sean necesarias a fin de cautelar la seguridad de vida y bienes a bordo de las aeronaves. Las operaciones aéreas deben ajustarse a normas técnicas y jurídicas que eviten la iniciación o continuación de un vuelo si existen razones para temer que la seguridad está en peligro. Especial relevancia tiene, al respecto, la figura del comandante de la aeronave, único representante a bordo de la autoridad pública. No podemos olvidar que el Estado debe protección a sus habitantes, cualquiera sea el lugar que se encuentren, incluso a bordo de una aeronave.

En Derecho Penal, son importantes los Convenios de Tokyo de 1963, La Haya de 1970 y Montreal de 1971, que pretenden evitar y sancionar los delitos aeronáuticos tales como el apoderamiento ilícito de aeronaves (piratería aérea) y los atentados contra la aviación civil (sabotaje, daños a aeronaves, etc.), de los cuales Chile sólo ha ratificado la Convención de La Haya.

Para un eficiente desarrollo comercial, es necesario contar con normas jurídicas que faciliten el transporte aéreo, evitando trámites y demoras (sanidad, policía aeroportuaria, aduana, inmigración y emigración, etc.), como asimismo, regular en conformidad con las prácticas mercantiles modernas el contrato de transporte aéreo y los contratos en general (fletamento, charter, servicios aéreos, etc.).

Desde el punto de vista de las líneas aéreas, el sistema jurídico debe contar con los mecanismos que les permitan realizar su comercio en forma adecuada. Así, es conveniente modificar el sistema sobre registros, matriculas de aeronaves, crear la hipoteca aeronáutica, regular el arrendamiento aeronáutico, locación-venta, etc.

Finalmente, la ley debe contener aquellas medidas de regulación de nuestro patrimonio aéreo, por medio de una política que otorgue condiciones más justas de competencia con las líneas aéreas troncales extra-continetales.

El Derecho debe recibir y regular las instituciones modernas que son las que han permitido el acelerado progreso de las compañías de los países desarrollados, otorgando a nuestras empresas un marco fundamental para su progreso.

La forma de conseguir estos objetivos, es mediante un código aéreo chileno, ágil, moderno, sumario y evolutivo. Es conveniente recordar que el texto legal vigente, es el D.F.L. 221, dictado en el año 1931, época en la cual la navegación aérea comercial casi no existía; las aeronaves eran máquinas endemoniadas y sus pilotos locos, contra los que el legislador debía protegerse.

Pero esos tiempos ya han pasado, la aeronáutica no necesita competir con el ferrocarril para demostrar su utilidad y nadie piensa que el volar sea una aventura propia de héroes.

En la época en que vivimos, es un imperativo para el derecho avanzar con la misma velocidad que lo ha hecho la tecnología y nuestro país no puede quedar al margen.

ap
zac
inv
rec
rul
de
afi

I
sar
va
pic
ser
do
par
cor

CO

A
titu
y B

De todos modos, sea por medio de un fondo de retiro o jubilación o por medio de una posición en tierra bien remunerada, el piloto retirado no debe tener preocupaciones financieras. Algunos pilotos, mientras están volando activamente, establecen negocios que en muchos casos sólo constituyen preocupaciones adicionales en vez de seguridad para el futuro. Cualquier médico de aviación que esté en contacto diario con los pilotos, puede dar fe de los numerosos casos en los que las preocupaciones financieras han afectado tanto la salud del individuo como su rendimiento en vuelo.

Para asegurar el bienestar económico de los pilotos cuando llega la edad de retiro, la mayor parte de las Asociaciones ha organizado un sistema de pensión de jubilación en el cual toman parte tanto los pilotos como las compañías comerciales de aviación y a veces el gobierno, mediante contribuciones cuyo porcentaje varía según el país.

Generalmente estas cajas de auxilio son manejadas por los mismos pilotos o por organismos en los cuales los pilotos tienen supervisión directa. Las sumas aportadas mensualmente se invierten, de acuerdo con la asesoría de peritos, en inversiones y las utilidades vuelven a invertirse para garantizar un fondo sólido de ayuda a los pilotos.

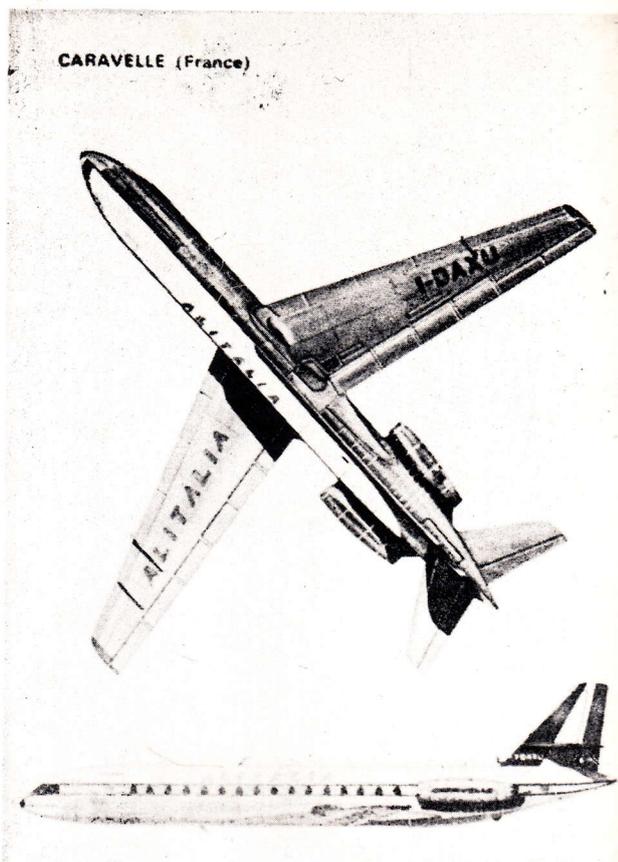
En cuanto a la edad de retiro, ésta varía desde 45 años en algunos estados hasta 60 en otros, pero la mayoría tiene 55 años como edad para el retiro obligatorio. En algunos países no hay propiamente edad de retiro para la jubilación sino más bien una serie de requisitos que el piloto puede cumplir a edad tan temprana como los 40. Por ejemplo, en Colombia un piloto puede disfrutar del retiro a cualquier edad siempre y cuando haya trabajado y aportado a CAXDAC (Caja de Auxilios de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles), durante 20 años, en cualquier compañía o compañías que también sean aportantes a CAXDAC. En esta forma un piloto puede cumplir con estos requisitos a los 40 años o menos y desde que él lo solicite empieza a disfrutar de la pensión. Esta alcanza al 75% del promedio de sueldo devengado en los últimos doce meses.

En otros estados, no existe un programa de jubilación o de sueldo mensual de retiro; en cambio al piloto que se retire le dan una suma global que depende del número de años de servicio. En el caso de Colombia, además de la jubilación el piloto recibe un "auxilio de cesantía" equivalente a un mes de sueldo por cada año de servicio, aunque este auxilio no es patrimonio exclusivo de los pilotos, ya que la ley lo estipula para todos los empleados y puede pedirse en forma de anticipos para obtener o mejorar la vivienda particular del empleado, o en su totalidad al retirarse del empleo.

Caravelle de Sud Aviation (SE 210)

En Enero de 1953, la Secretaría General de Aviación Civil y Comercial (Francia), ordenó la construcción de cuatro bimotores Jet según un proyecto del año anterior de la firma S.N.C.A. du Sud-Est, y conocido bajo la denominación de X-210. Dos servirían de prototipos para las pruebas de vuelo y dos para las pruebas estáticas. Uno de los prototipos, el F-WHHH hizo su primer vuelo el 27 de Mayo de 1955 y el otro el 16 de Mayo de 1956. Ambos eran propulsados por sendos motores Rolls-Royce Avon R.A. 26 de 10.000 lbs. (4.536 Kg.), cada uno.

Mientras el Caravelle 01 continuaba el programa de vuelos de prueba y de certificación, el 02 emprendía extensas giras de demostración por Europa y América. La certificación por parte de la S.G.A.C.C. se realizó el 2 de Abril de 1958 y por parte de la FAA seis días después. El primer modelo de la serie de producción voló el 18 de Mayo. Fueron apareciendo sucesivamente los modelos Caravelle I, IA y III, caracterizados por un sucesivo aumento de sus motores hasta 11.700 lbs. (5.307 Kg.) cada uno. Uno de los de la serie III, el F-W JAK, sirvió de prototipo para el Caravelle VI y que voló por primera vez el 10 de Septiembre de 1960. Sus motores, como se desprende de su designación, era una versión del R.A. 29 de seis etapas, el AVON 531 de 12.200 lbs. (5.525 Kg.), de empuje. Una variante la constituye el Caravelle VI-R con motores AVON 533 y reversores, que volara por primera vez el 6 de Febrero de 1961. Otras versiones son los modelos 10-R (motores JT 8-D-1) y 11-R (motores JT 8D-7, 0.93 m. más de fuselaje y puerta ancha de carga).



CARAVELLE VI-N CANOPO DE ALITALIA DE SUD AVIATION

Motores: dos Rolls Royce Avon 531 de 12.200 lb. (5.535 Kg.).

Envergadura: 34,30 m.

Largo: 32,01 m.

Alto: 8,72 m.

Peso máx. de despegue: 105.820 lb. (48.000 kg).

Vel. Máx. de crucero: 525 mph (845 km/h.) a 25.000 ft.

Techo operacional: 30.000 ft.

Alcance con 16.800 lb. (7.620 kg.) de carga de pago: 1.553 millas (2.500 km.).