# 1.ª MEMORIA

**PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1º DE AGOSTO DE 1971 Y EL 31 DE JULIO DE 1972**

Sr Felipe Alcérreca
S. Vicente 1119

# Sindicato Profesional de Pilotos de LAN - CHILE

## INTRODUCCION

Constituye ésta la PRIMERA MEMORIA del SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN - CHILE, debido a que la actual Directiva, elegida el día 31 de Julio de 1971, puso en marcha este Sindicato.

Anteriormente se habían cumplido las formalidades previas requeridas por las leyes, tales como la "fundación" del Sindicato, efectuada el día 13 de Octubre de 1970; tramitación de la Personalidad Jurídica, que se obtuvo el 17 de Junio de 1971 al publicarse el Decreto Nº 573 del Ministerio del Trabajo; y convocatoria a elecciones, que se materializó el 31 de Julio de 1971.

En esta última fecha, los pilotos de LAN-CHILE, reunidos en Asamblea General, aprobaron la mantención paralela de sus dos organizaciones: el CIRCULO DE PILOTOS y el SINDICATO DE PILOTOS, ambas dirigidas por una Directiva común, correspondiendo a la primera de ellas la acción de BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL y a la segunda la ACCION GREMIAL.

---

## TITULO I — DE LOS DIRECTORES, COMISION DE CONTABILIDAD Y DELEGADOS

La Directiva elegida el día 31 de Julio de 1971, quedó constituida por:

Presidente..... Sr. RENE BOBE

Secretario..... Sr. RICARDO FUENZALIDA

Tesorero..... Sr. FERNANDO OCAMPO

Director.....Sr. ALEJANDRO FORNES y

Director..... Sr. PEDRO STAIGER

Por renuncia del Sr. STAIGER, presentada con fecha 10 de Noviembre de 1971, se convocó a elecciones complementarias el día 24 de ese mismo mes, siendo elegido en su reemplazo como DIRECTOR el Sr. RONALD BERGER.

Atendiendo al hecho que debido a las funciones inherentes como pilotos los DIRECTORES permanecen fuera de su base Santiago un gran número de días, la ASAMBLEA GENERAL aprobó que el Directorio Titular fuera complementado con cinco DIRECTORES ADJUNTOS, siendo ellos los señores:

GUILLERMO MACQUEEN

CARLOS RIDERELLI

MARIO BONTEMPI

JULIO MATHEI y

MAXIMO ASTORGA.

Los dos primeros fueron ratificados en la Asamblea General del día 22 de Septiembre de 1971, y los tres últimos en la Asamblea General del día 24 de Noviembre del mismo año.

En la Asamblea General del día 22 de Septiembre de 1971 fue elegida la COMISION DE CONTABILIDAD, quedando integrada por los señores:

JORGE PEREZ

CARLOS SANCHEZ y

JAIME SANCHEZ.

En esta misma fecha y oportunidad fueron designados los DELEGADOS en la forma que se indica a continuación:

Por el material BOEING 707, los señores: JORGE JARPA y GASTON VELOSO.

Por el material BOEING 727, los señores: BERNARDO LACASIA y RAUL RIPOLLI.

Por el material CARAVELLE, los señores: JORGE ALCERRECA y JORGE HARVEY.

Por el material AVRO 748, los señores: PATRICIO BAQUEDANO y JAIME LATHAM.

Por los COPILOTOS, los señores: ENRIQUE OJEDA, JORGE MORGADO, JAIME PIZARRO, LEONARDO SIÑA, FRANCISCO NAVES y GERMAN LARRABE.

## TITULO II — PUESTA EN MARCHA DEL SINDICATO

Las siete primeras medidas adoptadas por la Directiva fueron las siguientes:

1º.— Dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 19 de los Estatutos, en orden a imprimir y distribuir a los asociados el texto legal que nos rige;

2º.— Definir las áreas de acción del SINDICATO y del CIRCULO DE PILOTOS, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos o entorpecimientos legales;

3º.— Establecer un convenio escrito, Comodato, entre el SINDICATO y el CIRCULO a objeto de establecer las condiciones materiales, económicas y de prestación de servicios, que permitieran el funcionamiento coordinado y armónico de ambas instituciones;

4º.— Llamar a todos los pilotos a firmar los Registros del Sindicato, y en general efectuar todas las diligencias requeridas por la Inspección del Trabajo para la normal y legal puesta en marcha de la institución, todo ello acompañado de múltiples tareas menores de organización;

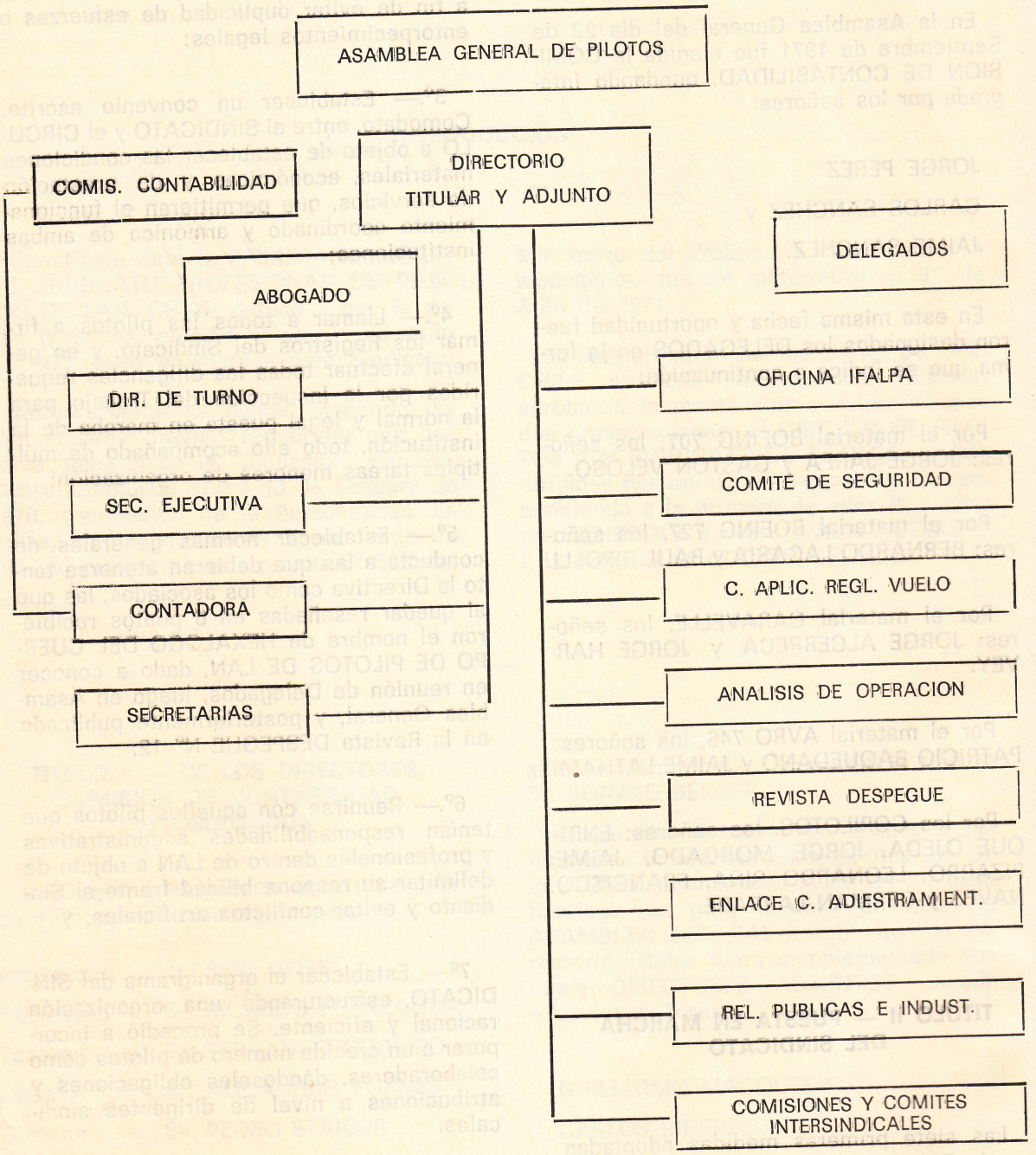
5º.— Establecer normas generales de conducta a las que debieran atenerse tanto la Directiva como los asociados, las que al quedar reseñadas en 6 puntos recibieron el nombre de HEXALOGO DEL CUERPO DE PILOTOS DE LAN, dado a conocer en reunión de Delegados, luego en Asamblea General, y posteriormente publicado en la Revista DESPEGUE Nº 12;

6º.— Reunirse con aquellos pilotos que tenían responsabilidades administrativas y profesionales dentro de LAN a objeto de delimitar su responsabilidad frente al Sindicato y evitar conflictos artificiales; y

7º.— Establecer el organigrama del SINDICATO, estructurando una organización racional y eficiente. Se procedió a incorporar a un crecido número de pilotos como colaboradores, dándoseles obligaciones y atribuciones a nivel de dirigentes sindicales.

El primer organigrama, publicado en la Revista DESPEGUE Nº 11, tuvo algunas variaciones posteriores, por lo que ahora entregamos una versión actualizada:

## SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN - CHILE



## TITULO III — ESTRUCTURANDO LA ORGANIZACION

1º.— Cumplidas las etapas reseñadas en los dos Títulos precedentes, y ya contando con la eficiente cooperación del personal profesional y administrativo facilitado por el CIRCULO DE PILOTOS, se procedió a la evaluación de las tareas gremiales pendientes, enunciado de nuevas metas y confección de un PROGRAMA DE TRABAJO para los 12 meses siguientes, el que fue planificado en tal forma, que como se demostrará más adelante, ha sido cumplido integralmente. La única excepción en el cumplimiento del PROGRAMA DE TRABAJO se encuentra en los plazos previamente fijados para cada etapa, los que por razones ajenas a la Directiva sufrieron algunos retrasos. Entre estas razones deben señalarse dos principales: a) Incidentes, no programados, que absorvieron demasiado tiempo, y b) situación general de la empresa (crisis de mando y debilitamiento de la disciplina) que tuvieron gran incidencia en el entorpecimiento de nuestra labor.

No obstante los tropiezos señalados, el PROGRAMA, aunque demorado en algunas etapas, fue cumplido, ya que la Directiva se enfrentó con gran decesión a los trabajos fruto de su iniciativa, como a aquellos que se le presentaron en forma imprevista.

El Directorio, a través de 60 Sesiones Ordinarias y Extraordinarias, y un número superior de Reuniones en Comité, incluyendo días festivos y horas normales de reposo, estuvo permanentemente en acción durante los 12 meses de su gestión.

2º.— La decisión de esta Directiva de incorporar al mayor número posible de pilotos en los trabajos gremiales constituyó todo un éxito.

A los Directores Adjuntos se les dio categoría interna y externa de Directores Titulares.

Los Delegados participaron sin restricción en todos los debates y trabajos con derecho a voz y voto.

Los Pilotos Jefes de Material, los Pilotos Inspectores, y en general todo asociado interesado en el estudio y debate de los problemas gremiales tuvo tribuna en las sesiones de Directorio para opinar y votar.

El que algunos pocos colegas no hayan respondido a los compromisos de trabajo voluntariamente contraidos, en nada empaña la tónica general de un cuerpo de pilotos, consciente gremial y profesionalmente, trabajando por su Sindicato.

Esto último ha sido reconocido públicamente por todas aquellas personas que en una u otra forma han estado relacionadas con el Sindicato, destacándose la férrea unidad de los pilotos en torno a su Directiva y su ya tradicional disciplina.

3º.— El SINDICATO, en conjunto con el CIRCULO, mantuvo la publicación de la Revista DESPEGUE como órgano oficial de ambas instituciones, informando y orientando gremialmente, divulgando artículos de interés profesional, y dando a conocer a las autoridades nacionales y a organismos internacionales nuestros planteamientos.

DESPEGUE ha mantenido una línea polémica y de interés no sólo para los pilotos de LAN, a quienes está dirigida, sino que ha cumplido con la función de interesar a las autoridades de la Empresa, aeronáuticas, y de gobierno, sobre diversos aspectos no expuestos anteriormente.

La mejor demostración del éxito alcanzado con DESPEGUE reside en el hecho de que cada número se agota, por haber sido insistentemente solicitada como texto de consulta, tanto dentro como fuera del país.

4º.— La creación del COMITE DE SEGURIDAD con sus Departamentos de PREVENCION e INVESTIGACION DE ACCIDENTES ha venido a llenar una ineludible necesidad y obligación para el cuerpo de Pilotos de la Empresa.

Dentro de algún tiempo habrán de manifestarse los efectos del aspecto primario y fundamental de este Comité, cual es la PREVENCION DE ACCIDENTES, estudios que están en pleno desarrollo.

En lo que se refiere a investigación de

accidentes, el Comité ha desarrollado una labor altamente positiva en relación al sabotaje de que fuera víctima el Boeing 727, vuelo 154, del 25 de Mayo de este año y la emergencia del Caravelle vuelo 84, del mes de Junio de este mismo año.

IFALPA ha dado su respaldo a nuestro COMITE DE SEGURIDAD, lo que está facultándolo para actuar a nivel internacional.

La Empresa al firmar el Acta de Avenimiento con el Sindicato en relación a nuestro Pliego de Peticiones también ha respaldado oficialmente a nuestro COMITE DE SEGURIDAD.

5º.— La actual Directiva asumió la responsabilidad de preocuparse integralmente de todos los aspectos relacionados con la elección del futuro Directorio del SINDICATO, evitando toda intervención electoral. Es así como obtuvo de la Inspección del Trabajo que autorizara una votación de los asociados durante cuatro días. Por otra parte, ha divulgado con suficiente anticipación las normas relativas a este acto y, por primera vez, se ha hecho conciencia masiva del significado, alcances y procedimiento de elección para una nueva Directiva.

6º.— La interpretación y control de la aplicación de la Resolución 029 E. de la DACH., nuestro "Código del Trabajo", constituyó una de nuestras preocupaciones, destacando a uno de los Directores como especialista en la materia, todo ello complementado con entrevistas y oficios intercambiados con la Empresa, los asociados y la autoridad aeronáutica.

7º.— Como una manera de perfeccionar nuestra estructura y organización, en Abril de este año se estableció el sistema de mantener un Director de Turno en Santiago con las atribuciones y obligaciones establecidas en las Normas dadas a conocer a los asociados en la Revista DESPEGUE Nº 14.

Nuestra especial condición de profesionales que desarrollan su labor en vuelos a través del territorio nacional y en otras cuatro áreas internacionales, nos ha obligado a complementar las rígidas disposiciones de las leyes y reglamentos aplicables a las organizaciones sindicales locales.

Con este sistema, una vez más la Directiva ha señalado su decisión democrática de delegar funciones y responsabilidades en Directores Titulares, Adjuntos, e incluso Delegados, y

8º.— Con el sólo propósito de facilitar el análisis y comprensión de esta Memoria, omitiremos la relación detallada de múltiples trabajos que cabría citar en este Título, y que sin restarles la debida importancia y tiempo demandados en su estudio y resolución, preferimos únicamente enunciar, como es el caso de la defensa de asociados que se encontraron en algún momento bajo sanción, o sujetos a disposiciones estimadas compulsivas; participación en Comisiones designadas por la jefatura con consulta a nuestra organización; elección de Inspectores de Vuelo; actuación cuando falleció el ex Gerente de Operaciones; participación al asumir la nueva Jefatura de Operaciones; inclusión en la comisión de selección de postulantes a pilotos y otras; sumarios solicitados por asociados; designación de "Mejor Compañero 1972"; etc., etc.

## TITULO IV — SUPERACION PROFESIONAL

1º.— El SINDICATO en su primer año de actividad ha respetado el principio ya sustentado tradicionalmente por el CIRCULO DE PILOTOS de no interferir con la actuación de los colegas que tienen la responsabilidad de mantener el nivel o standard internacional alcanzado por los pilotos de LAN como profesionales.

2º.— Complementando lo anterior, el Sindicato ha tomado iniciativas que se desarrollan en los puntos siguientes, y que en general se traducen en nuestra participación en todo tipo de comisiones de interés profesional, como es el caso de las Comisiones de Combustible, Reglamentos, Manual de Operaciones, y otras.

3º.— En Septiembre de 1971 se tomó la iniciativa de solicitar a la FACH. a través de LAN, el que dos pilotos integraran el curso de Seguridad Aérea que había de

realizarse en la Academia Militar durante dos meses para rehabilitarlos como expertos en Prevención e Investigación de Accidentes. El éxito del curso cumplido por los pilotos designados confirmó nuestro interés.

4º.— Otra iniciativa, precedida de amplia difusión entre los asociados, la constituyó nuestra participación para copar los cargos de Profesores permanentes en el Centro de Adiestramiento de LAN, a nivel universitario. La Revista DESPEGUE, de la cual forma parte esta Memoria, señala el éxito alcanzado en esta materia al publicar un cuadro de los pilotos comprometidos para desempeñar tales funciones.

5º.— Asociados nuestros, por iniciativa del Sindicato, están participando activamente en la revisión y elaboración de los Planes y Programas de Instrucción para Pilotos en el Centro de Adiestramiento.

6º.— Por encargo especial del Sindicato, cuatro pilotos tienen la responsabilidad de analizar y estudiar el proyecto de convenio LAN-UTE en lo que respecta a nuestra conveniencia profesional y gremial.

7º.— A iniciativa del Gerente de Operaciones se ha participado en la confección y análisis de un Reglamento de Ascenso y Categorías para los Pilotos, el cual se encuentra pendiente por causas ajenas a los intereses profesionales y gremiales del cuerpo de pilotos, y

8º.— Ultimamente se ha concretado, a través del Acta de Avenimiento firmada el día 5 de Julio de este año y correspondiente al Pliego de Peticiones del Sindicato de Pilotos, una sentida aspiración de todos los colegas en orden a asumir en forma complementaria a sus obligaciones profesionales normales las funciones de navegantes en aquellos vuelos que así lo requieran.

## TITULO V — PARTICIPACION EN EVENTOS INTERNACIONALES

1º.— Nuestra organización gremial ha alcanzado resonancia y prestigio internacional con su participación en diferentes eventos a los cuales ha sido invitada. Con ello no sólo se da cumplimiento a compromisos ineludibles, sino que se obtiene prestigio y respaldo a la consecución de finalidades locales e internacionales.

Es así como en el mes de Septiembre de 1971 el Presidente del Sindicato participó en el Seminario Internacional de Trabajadores Aeronáuticos desarrollado en Moscú, siendo uno de los dos representantes latinoamericanos (México y Chile) que concurrieron a tal Seminario que contó con la representación de 40 naciones y 5 organizaciones internacionales, incluida IFALPA.

2º.— En Octubre de 1971 nos integramos a un Symposium, patrocinado por IFALPA, y organizado por la Asociación de Tripulantes Alemanes, realizado en Frankfurt, para analizar los avances logrados en equipos de navegación y comunicaciones, destacando como nuestro representante al copiloto Sr. Morgado.

3º.— En Noviembre de 1971, los Capitanes señores Fernando Ocampo y Carlos Riderelli, concurrieron como delegados nuestros a una Convención realizada en Madrid y patrocinada por IFALPA para estudiar la revisión del Proyecto del Estatuto Jurídico Internacional del Comandante de Aeronave.

4º.— En Marzo de 1972 nuestro Sindicato estuvo presente en la Reunión de Agentes Internacionales de LAN realizada en Santiago para analizar la realidad y proyecciones de nuestro tráfico internacional.

5º.— En Abril de 1972 los señores Ricardo Fuenzalida y Carlos Riderelli concurrieron a la XXVII Conferencia Anual Internacional de IFALPA, celebrada en El Mediterráneo, a bordo del Mermoz, y

6º.— A fines de Junio de 1972, los señores Jorge Jarpa y Fernando Ocampo fueron invitados a Moscú en representación de nuestro Sindicato por el Sindicato de Trabajadores Aeronáuticos de la URSS.

## TITULO VI — RELACIONES INTERSINDICALES Y GREMIALES

1º.— La multiplicidad de Sindicatos existentes en LAN (cinco), complica en vez de facilitar la labor gremial, haciéndola más lenta y compleja de resolver. No obstante lo anterior, nuestro Sindicato se ha esforzado en mantener buenas relaciones con las demás organizaciones de los trabajadores de LAN a condición de tener recíprocamente un trato de respeto y deferencia.

2º.— Con el Círculo de Pilotos Jubilados de LAN hemos tenido escasos contactos, pero en todo caso las relaciones entre ambas Directivas han sido sumamente cordiales y positivas para el interés de ambas instituciones.

3º.— Con SIPPLA (Sindicato Profesional de Pilotos Comerciales de Chile), que agrupa a los pilotos de Ladeco, algunas empresas cargueras, taxis aéreos, fumigadores, prospección pesquera y otros, se empezó hace un año en evidente pugna a raíz del problema surgido por la publicación del Decreto Nº 158 del Ministerio del Trabajo y obtenido por gestiones de SIPPLA, a lo cual se opuso el CIRCULO DE PILOTOS DE LAN - CHILE.

Posteriores contactos entre las Directivas de ambos Sindicatos señalaron la conveniencia de superar los antagonismos iniciales, toda vez que existen problemas comunes que afectan a todos los pilotos de Chile y que con el esfuerzo mancomunado se pueden resolver mejor y más rápidamente.

Este entendimiento se ha concretado últimamente en cuatro hechos: Acuerdo sobre la forma de participación en la XXVII Conferencia Mundial de IFALPA; Acción común frente al paro mundial decretado por IFALPA en Junio último; Acuerdo para estudiar conjuntamente la posición de los pilotos de Chile en el Congreso Internacional del Instituto de Derecho Aeronáutico a celebrarse en Septiembre próximo; y Acuerdo para formar Comisiones Conjuntas que analicen problemas operacionales aeronáuticos en Chile.

4º.— Hemos participado en numerosas reuniones de la Confederación Unica de Profesionales de Chile (CUPPROCH), a la cual estamos invitados a integrarnos. Diversas consideraciones han retardado una decisión sobre esta materia, encontrándose aún pendiente el acuerdo definitivo.

5º.— Entrevistas personales y numerosa correspondencia han rubricado nuestras buenas relaciones con diversas Asociaciones de Pilotos de otros países, destacándose los contactos con los Argentinos, Mexicanos y Españoles.

Del mismo tenor han sido nuestras relaciones con la Vicepresidencia Regional de IFALPA y con los Ejecutivos Principales de la Federación Internacional.

6º.— Dentro de nuestra empresa nos hemos integrado a numerosas Comisiones y Comités a trabajar en conjunto con los demás Sindicatos en el estudio de diversas materias. Tal es el caso del Comité Paritario de Participación, Comisión Bipartita de Reestructuración, Comisión de Reglamento de Pasajes Liberados, Comisión de Uniformes, etc.

Debido a nuestra especial modalidad de trabajo nos ha sido imposible cubrir regularmente todas las reuniones a que han sido convocadas estas Comisiones y Comités, fenómeno que no ocurre con los demás Sindicatos cuando destacan a sus miembros en forma permanente a trabajar en ellos y quedan liberados de sus obligaciones normales en la Empresa. Los pilotos no hemos abandonado bajo ningún pretexto (incluso el de ser dirigentes gremiales) nuestras funciones asignadas por Contrato de Trabajo. Primero cumplimos nuestras obligaciones profesionales. El trabajo gremial lo hemos desarrollado en nuestras horas y días libres, en tal forma de no perjudicar nunca la "producción" y economía de la Empresa.

## TITULO VII — LOS PROBLEMAS GREMIALES

1º.— CARNET PROFESIONAL.

El día 7 de Agosto de 1971 se publicó el Decreto Nº 720 del Ministerio del Tra-

bajo, modificando el Decreto Nº 158 del mismo Ministerio, en tal forma de excluir a los pilotos de LAN - CHILE de la obligatoriedad del uso del Carnet Profesional. Culminó así la sostenida campaña iniciada por el CIRCULO DE PILOTOS DE LAN en defensa de nuestros intereses profesionales y gremiales.

2º.— ORDEN DE SERVICIO Nº 956.

Con fecha 30 de Julio de 1971 (un día antes de las elecciones en nuestra organización gremial), el Presidente de LAN firmó la Orden de Servicio Nº 956, bajo presión y engaño de elementos incontrolados, según nos manifestara más tarde. Este documento, burlando claras disposiciones de la legislación del trabajo, supeditaba a nuestro Sindicato al pensamiento y accionar de dirigentes gremiales ajenos.

El día 9 de Agosto de 1971 nuestra Directiva se hacía cargo oficialmente de la existencia de aquella Orden de Servicio protestando enérgicamente por ello ante las autoridades de la Empresa e iniciando gestiones a diversos niveles, tanto dentro como fuera de LAN.

Al determinar nuestra Directiva que los pilotos no aceptaban los términos en que estaba concebida esa Orden de Servicio y que repudiaban la forma en que se había obtenido, se creó una situación altamente conflictiva dentro de LAN.

Numerosas reuniones y gestiones culminaron el día 2 de Septiembre, fecha en la cual el Directorio de LAN derogó la citada Orden de Servicio y estableció la igualdad de derechos de los diferentes Sindicatos existentes en la Empresa.

3º.— MEDICINA CURATIVA.

Ha correspondido a la Directiva de nuestro Sindicato solucionar la absurda situación vivida por los Pilotos de LAN al ser los únicos funcionarios no protegidos por la Ley de Medicina Curativa, que beneficia a todos los trabajadores de Chile.

Debemos recordar que el CIRCULO DE PILOTOS, a través de largas gestiones, obtuvo en 1970 que se remediara esta situación a través de la Ley Nº 17.365, no obstante lo cual ésta no ha sido implementada en lo referente a Medicina Curativa para los pilotos de LAN en los dos años de vigencia que tiene tal precepto legal. La única razón para ello está en la falta de interés de las autoridades de la Empresa, autoridades de gobierno y de la propia FACH, a quien corresponde dar este servicio a través de su Dirección de Sanidad.

El día 18 de Agosto de 1971 se tuvo una entrevista con el General en Jefe de la FACH, Director de Sanidad de la FACH, Auditor, Autoridades de LAN, y Directiva de nuestro Sindicato, llegándose a concretar el acuerdo de formar una Comisión tripartita que estudiara los problemas pendientes para llegar a implementar la aplicación de la Ley Nº 17.365, en lo que respecta a Medicina Curativa de los Pilotos de LAN, ya que existió consenso unánime en el sentido que los pilotos eran los funcionarios menos indicados para carecer de esta asistencia médica. Por su parte la Empresa concretó en aquella oportunidad el ofrecimiento de concurrir con el 1,5% de los sueldos imponibles de los pilotos como aporte suyo para ayudar al financiamiento de esta prestación de servicios.

Pese a todo lo anterior, ha transcurrido casi un año sin que la FACH se haya manifestado dispuesta a cumplir lo señalado en la Ley. La Comisión tripartita no ha avanzado nada.

En vista de ello, la Directiva del Sindicato planteó a la Empresa una solución transitoria en espera de que la FACH se resuelva a implementar la Ley. Solución contenida en nuestro PLIEGO DE PETICIONES y aceptada por ambas partes en el ACTA DE AVENIMIENTO firmada el día 5 de Julio de 1972 y que tiene efecto retroactivo al 1º de Enero de este año. Es así como por acuerdo entre LAN y el SINDICATO, se ha entregado al CIRCULO DE PILOTOS la administración y aplicación de los beneficios por concepto de ayuda a los pilotos que requieran atención médica para sí o sus cargas familiares.

4º.— HORAS DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO.

Esta constituye otra tarea iniciada por el CIRCULO y concluida por el SINDICATO.

Es conveniente recordar que este beneficio fue planteado desde el principio por los pilotos para hacerlo extensivo a todos los tripulantes.

Fueron innumerables los tropiezos encontrados en la larga tramitación de este beneficio.

Con fecha 7 de Junio de este año, mediante el Oficio Nº 63/72, dirigido al Presidente de la Empresa, se resolvió no aceptar más la postergación del pago por trabajo nocturno, dándose un plazo de 30 días para que el Decreto respectivo fuera cursado, lo que de no ocurrir, llevaría a los pilotos a dejar de volar nocturno. A esta posición de los pilotos se sumaron los Sobrecargos y Auxiliares mediante notificación escrita de su Sindicato al Presidente de la Empresa. Fue así como esta vez la jefatura de LAN resolvió todos los inconvenientes existentes anteriormente y procedió a obtener que dentro del plazo fijado por nosotros, el Decreto totalmente tramitado ingresara a la Contraloría General de la República, saliendo promulgado y publicado en el Diario Oficial del día 15 de Julio de este año.

5º.— 1,5% POR AÑO DE SERVICIO.

A pesar de haberse hecho presente en el Comité de Empresa, ante el Directorio de LAN, y en la Comisión Bipartita de Reestructuración la petición de los pilotos para gozar del beneficio del pago adicional del 1,5% por cada año de servicio en LAN, beneficio del cual ya disfrutaban la mayoría de los trabajadores de la Empresa, no se había logrado concretar nada, por lo que nuestra Directiva procedió a incluir este tema como punto del Pliego de Peticiones presentado en Diciembre de 1971, lo que ha quedado aprobado con la firma del Acta de Avenimiento suscrita el 5 de Julio de este año y con efecto retroactivo al 1º de Enero de 1972.

6º.— FERIADOS PENDIENTES.

Esta Directiva obtuvo que en Mayo de este año se oficializara la relación de feriados pendientes del cuerpo de pilotos, situación que resultaba una verdadera incógnita por la forma en que se había llevado anteriormente.

El estudio fue ratificado por la Gerencia de Operaciones y por este Sindicato, adoptándose de inmediato las medidas pertinentes para regularizar esta situación que hacía crisis con algunos colegas que acumulaban sobre 10 períodos pendientes de vacaciones. Se procedió a acordar facilidades extraordinarias a aquellos colegas más afectados, las que se oficializaron en el Acta de Avenimiento derivada del Pliego de Peticiones.

7º.— BASE EN MADRID.

El año pasado se presentó a la Empresa un proyecto de resolución para el establecimiento de una Base de Pilotos en Madrid. Esta gestión era la culminación de diversos estudios que contaron con la participación de numerosos colegas y que demostraban la conveniencia para LAN de resolver favorablemente sobre lo propuesto por nosotros.

El fracaso en las gestiones de adquisición de nuevos aviones Boeing 707 y la subsecuente ampliación de rutas y frecuencias, sumado a la grave situación vivida por LAN por la carencia de divisas suficientes, nos han obligado a aceptar la postergación de una resolución sobre esta materia.

8º.— SERVICIO REGIONAL EN PUERTO MONTT.

Tanto la jefatura de LAN como nuestro Sindicato han tomado acuerdos similares en orden a reestablecer el Servicio Regional de Puerto Montt con pilotos regulares de la Planta LAN, decidiéndose poner término a los servicios que a honorarios se encuentran aún prestando algunos pilotos ajenos a la Empresa.

El reemplazo de los antiguos DC 3 y el mejoramiento de la infraestructura en la zona constituyen metas que han de lograrse a corto plazo.

En esta forma se dará solución a un problema profesional y gremil que sea venía incubando.

9º.— AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO.

Como una consecuencia del accionar de elementos exaltados e irresponsables, se

produjo dentro de LAN un grave deterioro de la disciplina laboral, el respeto a las jerarquías y la sujeción a la autoridad de los jefes de cada escalón, volcándose esta situación general en una sostenida campaña en contra del debido respeto a la autoridad del PILOTO AL MANDO.

Esta situación, realmente increible y desde todo punto de vista inaceptable, empezó a manifestarse primero en pequeños incidentes, que luego fueron repitiéndose más a menudo y agravándose en su contenido y alcances.

Frente a cada caso, que se presentaban aislados y con características propias, sin detectarse aún que conformaban todo un plan perfectamente alentado y dirigido, nuestra Directiva actuó con firmeza y serenidad, apelando a las normas legales vigentes en Chile y el resto del Mundo y haciendo ver las consecuencias que se podían derivar de persistirse en esta conducta.

Se llegó así al día 27 de Noviembre de 1971, en que se produjo un incidente entre un Tripulante de Mantenimiento y el Capitán del Vuelo cuando estaban por iniciar un vuelo de instrucción. Se trataba de una situación clara de falta de respeto al Capitán, insubordinación, abandono de funciones y poco atinada actuación posterior. No obstante todo ello, se pretendió desconocer la autoridad del Piloto al Mando, se trató por todos los medios de proteger al funcionario que había cometido la falta y se ejerció presión sobre las autoridades de la Empresa hasta límites extremos.

El Sindicato de Pilotos evaluó serenamente lo sucedido y sus proyecciones si no se sancionaba al funcionario culpable. Numerosas reuniones, asambleas, entrevistas, oficios y gestiones, terminaron sin alcanzarse una solución satisfactoria, toda vez que un grupo extremista presionaba y controlaba la situación dentro de la Empresa.

Fue debido a ello que el Sindicato de Pilotos acordó un paro indefinido a contar de las cero hora del día 4 de Enero de 1972, a objeto de exteriorizar su posición en defensa de la disciplina, respeto a las jerarquías y reconocimiento de la autoridad del Piloto al Mando. Por primera vez en los últimos 20 años los pilotos de LAN se declaraban en huelga. Todos los pilotos, férreamente unidos, y con la firme decisión de hacer valer sus derechos, no para defender intereses personales o subalternos, sino que en clara defensa a los superiores intereses del país y de su Empresa de aeronavegación, acataron disciplinadamente el acuerdo de paro.

El mismo día de iniciado el conflicto, 4 de Enero de 1972, se firmó un Acta de Avenimiento que circunscribió la suspensión de actividades a sólo 24 horas, y que dio amplias satisfacciones y garantías a los pilotos.

Este conflicto y el Acta de Avenimiento suscrita, señalan el punto en que se inició la toma de conciencia dentro del Gobierno de la República y de las demás autoridades, de que LAN estaba viviendo una seria crisis de mando y orden. Correspondió a los pilotos dar esta voz de alarma que se hacía sentir como imperiosa y de crítica urgencia.

Un Dictamen posterior de la Fiscalía de LAN, como asimismo la Resolución tomada por la Dirección de Aeronáutica, ambas en relación al incidente del día 27 de Diciembre de 1971, fueron ampliamente favorables para los puntos de vista que habían sustentado los pilotos durante el desarrollo y término del conflicto.

## 10º.— REGLAMENTO DE HORAS DE VUELO, SERVICIO Y DESCANSO.

La Directiva del Sindicato de Pilotos ha mantenido un control constante velando por la correcta aplicación de las disposiciones contenidas en la Resolución 029 E. de la DACH, toda vez que ellas constituyen las únicas normas aplicables a los pilotos en relación a sus jornadas de trabajo. Debido a ello se han divulgado e interpretado estas disposiciones entre los propios pilotos, se ha recurrido a la DACH como árbitro para solucionar ciertas dificultades tenidas con personeros de LAN al exigir que los Itinerarios y Roles de Vuelo se programaran dentro de las normas de la citada Resolución.

11º.— PARA MUNDIAL DE PILOTOS.

El día 19 de Junio de 1972, los pilotos de LAN y de todo Chile, paralizaron sus actividades por 24 horas en adhesión a la huelga mundial de pilotos decretada por IFALPA.

Con esta huelga se perseguía llamar la atención de las Naciones Unidas y de todos los gobiernos a objeto de que se adopten medidas colectivas en pro de la seguridad de los vuelos de la aviación civil comercial, severamente amenazada por actos de sabotaje y piratería. En concreto se pide que todos los gobiernos suscriban, ratifiquen e implementen los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, y las Resoluciones pertinentes de la OACI y de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

12º.— PLIEGO DE PETICIONES.

El Sindicato de Pilotos entregó al Presidente de LAN un Pliego de Peticiones el día 29 de Diciembre de 1971, conteniendo diversas peticiones de carácter económico y social.

Si bien es cierto que debemos reconocer la existencia de una exagerada lentitud por parte de los ejecutivos de LAN para atender al estudio de nuestras demandas, sumado ello a nuestro tradicional estilo de serenidad, respeto a la autoridad y seguimiento estricto de los procedimientos legales, es también necesario destacar la firme decisión de nuestra Directiva de llegar a las últimas consecuencias y haber terminado logrando el pase de la Inspección del Trabajo y de la Junta de Conciliación para ir a un conflicto legal.

Constituye éste el primer Pliego de Peticiones presentado por los pilotos. El Acta de Avenimiento suscrita el día 5 de Julio de 1972 es completamente satisfactoria para nuestras demandas y expectativas.

El Acta de Avenimiento del Pliego de Peticiones ha venido a solucionar el problema de la Medicina Curativa para los pilotos y sus cargas familiares; el pago de las horas nocturnas; el pago del 1,5% por año de servicio; un sustancial mejoramiento de las rentas de los Capitanes C. y Primeros Oficiales; y se ha logrado que la Empresa satisfazga diversas demandas de carácter profesional, gremial y social.

CONCLUSIONES.

Al dar término a esta MEMORIA, podemos concluir que este período, 1º de Agosto de 1971 al 31 de Julio de 1972, constituye una etapa sumamente positiva para la organización gremial de los pilotos de LAN con logros significativos y trascendentales.

El espíritu de unidad y la capacidad combativa han sido puestas a prueba con un éxito extraordinario, como lo señalan los dos paros de 24 horas (4 de Enero y 19 de Junio de 1972), la presentación y tramitación del Pliego de Peticiones, la posición frente al no pago de las horas nocturnas, etc., etc.

Frente a la acción desquiciadora que ciertos elementos desorientados han venido desarrollando en LAN y que han comprometido la disciplina, la organización y la seguridad misma de las operaciones aéreas, los pilotos hemos actuado con un claro sentido de responsabilidad y al no encontrar eco y solución dentro de la Empresa, hemos recurrido directamente al Presidente de la República.

El Sindicato de Pilotos ha cumplido sus compromisos y obligaciones con respecto a sus asociados y ha cumplido con los superiores y permanentes intereses de nuestra Empresa de aeronavegación.

Santiago, 31 de Julio de 1972.

RENE BOBE
Presidente

# MEMORIA

**PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1º DE AGOSTO DE 1971 Y EL 31 DE JULIO DE 1972**

# Circulo de Pilotos de LAN - CHILE

## INTRODUCCION

Dos Asambleas Generales de pilotos de LAN realizadas el día 31 de Julio de 1971, acordaron entregar al SINDICATO DE PILOTOS la acción gremial, dejando a cargo del CIRCULO DE PILOTOS el Servicio de Bienestar y Asistencia Social, como asimismo el manejo de los fondos y bienes pertenecientes al CIRCULO.

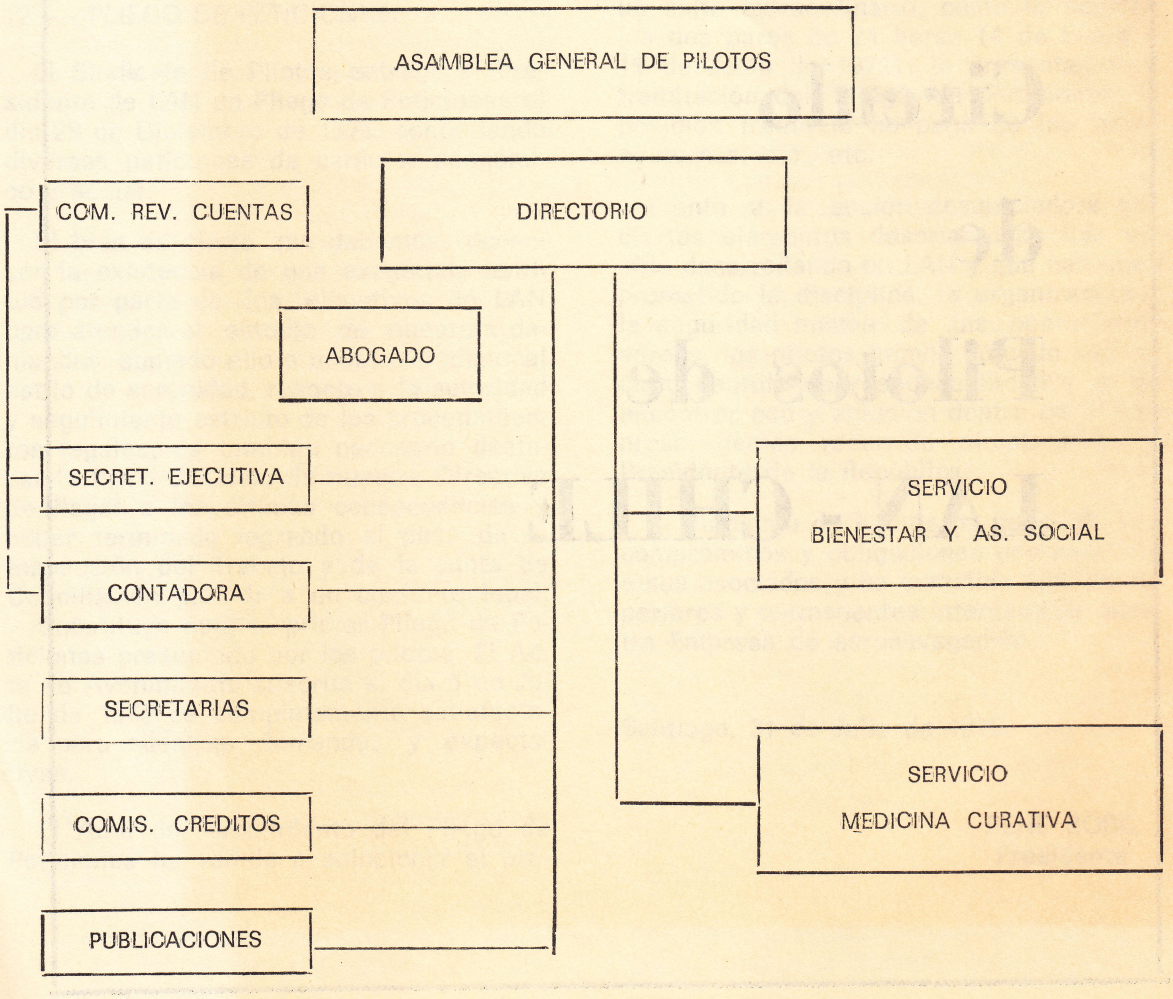
Otro acuerdo importante tomado en la misma ocasión y fecha, fue la determinación de tener una Directiva común para ambas instituciones.

Es así como por primera vez en once años, esta Memoria Anual se circunscribe a los aspectos económicos y sociales de la organización, sin mencionar la acción gremial que ahora corresponde únicamente al SINDICATO.

En razón de que la elección de la Directiva del SINDICATO está regulada por disposiciones de la Inspección del Trabajo, trabas que no se presentan para elegir la Directiva del CIRCULO, se resolvió que una vez elegida, primero, la Directiva del SINDICATO, la Asamblea General del CIRCULO la ratifica como propia.

A objeto de centralizar, coordinar y racionalizar el funcionamiento de ambos organismos: CIRCULO y SINDICATO, se suscribió un Comodato entre ellos, que resguarda claramente los intereses de los pilotos.

## ORGANIGRAMA DEL CIRCULO DE PILOTOS



## SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL

1º.— La organización de este Servicio ha continuado perfeccionándose y se ha cuidado de mantener el espíritu que guió a sus iniciadores en el sentido que sirva a los pilotos en forma oportuna, digna y libre de trabas burocráticas.

El segundo principio mantenido ha sido el de un riguroso cumplimiento con los compromisos de pago contraídos para respaldar prestaciones de terceros a los asociados. Por ello nuestra Secretaría Ejecutiva y la Contadora mantienen un cuidadoso, estricto y permanente control de las Cuentas Corrientes, Descuentos, Abonos, Bonificaciones, etc.

2º.— Con fecha 10 de Marzo de 1972, se puso en práctica un nuevo Reglamento aprobado por el Directorio del CIRCULO, y dado a conocer en la Revista DESPEGUE Nº 13, que amplió los beneficios otorgados hasta la fecha.

Se han mantenido durante este período las grandes líneas de acción en este SERVICIO, cuales son: Préstamos de Auxilio Médico, Préstamos de Auxilio Personal y Respaldo a Créditos de Casas Comerciales.

3º.— En el último año se han otorgado los siguientes beneficios a los asociados, mediante el Servicio de Bienestar y Asistencia Social del CIRCULO DE PILOTOS:

| | | |
|---|---|---|
| TOTAL DE PRESTAMOS MEDICOS ..... | Eº | 325.540,00 |
| TOTAL DE PRESTAMOS DE AUXILIO PERSONAL ..... | Eº | 97.520,00 |
| GIRADO A CASAS COMERCIALES ..... | Eº | 118.000,00 |

4º.— Los siguientes han constituido ayudas o aportes a terceros:

| | | |
|---|---|---|
| Para los hijos del Capitán Daniel Arispe (Q.E.P.D.) ..... | Eº | 24.000,00 |
| Para los damnificados de terremotos y temporales ..... | Eº | 28.661,00 |
| Para el Comité de Navidad de LAN - CHILE ..... | Eº | 10.000,00 |

## CELEBRACION DEL 11º ANIVERSARIO.

En gran parte financiada por el CIRCULO, este año nuevamente se ha celebrado el aniversario de la fundación de este organismo con una gran comida de camaradería, ocasión que se aprovecha para desarrollar labor de relaciones públicas, además de estrechar lazos de amistad y compañerismo entre los pilotos.

## SERVICIO DE MEDICINA CURATIVA.

Con la firma del Acta de Avenimiento entre la Empresa y el SINDICATO, el día 5 de Julio último, y correspondiente al Pliego de Peticiones presentado en Diciembre de 1971, se le ha entregado al CIRCULO DE PILOTOS la administración del otorgamiento a nuestros asociados de la ayuda acordada para subvencionar los gastos médicos en que incurran los pilotos y sus cargas familiares. Este beneficio tiene efecto retroactivo al 1º de Enero de 1972.

El Directorio del CIRCULO ha acordado subvencionar en un 90% estos gastos.

Se han tomado ya las primeras medidas para la puesta en marcha de este SERVICIO DE MEDICINA CURATIVA a cargo del CIRCULO DE PILOTOS y que contará con el financiamiento otorgado por LAN-CHILE más los propios recursos del CIRCULO, si ello fuera necesario.

La necesidad de adecuar los elementos contables y de control, apertura de una Cuenta Corriente Especial, convenios con el personal de oficina, etc., están indicando que aún cuando ya el beneficio es en

sí un hecho, tomará algunas semanas el que los pilotos puedan gozarlo.

Está de más recalcar que este logro justifica por sí sólo la existencia de el CIRCULO DE PILOTOS DE LAN.

Estimamos que la nueva Directiva que se elija habrá de modificar el Reglamento del SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL DEL CIRCULO, debido a la implantación de este nuevo SERVICIO DE MEDICINA CURATIVA, que recién se inicia y que viene a alterar notablemente la situación que hasta ahora tenían los pilotos para hacer frente a los gastos médico-dentales.

**CONCLUSION**

Un año de funcionamiento ha demostrado lo acertado que fue el criterio de mantener ambas organizaciones: el CIRCULO y el SINDICATO, funcionando paralelamente bajo una Directiva común. No sólo no se han presentado problemas de ningún tipo, sino que antes bien, se han facilitado soluciones que habrían resultado complejas o imposibles de resolver por una sola de estas organizaciones.

El BALANCE que se entrega como anexo a esta MEMORIA servirá para analizar y comprender en detalle la labor que ha correspondido al CIRCULO.

Santiago, 31 de Julio de 1972.

RENE BOBE
Presidente

CIRCULO DE PILOTOS LAN - CHILE

BALANCE GENERAL COMPRENDIDO ENTRE EL

## CUENTAS DEL ACTIVO

| | | |
|---|---|---|
| Banco Estado Cuenta Ahorro | E° | 2.856,45 |
| " First National City | | 23.524,38 |
| " Estado Providencia | | 12.317,76 |
| Muebles, Utiles e Instalacciones | | 150.446,92 |
| Bienes Raíces | | 134.805,77 |
| Deudores Varios | | 150,00 |
| Deudores Médicos | | 142.322,00 |
| Préstamos Personales | | 24.325,16 |
| Deudores Consumo | | 53.815,87 |
| Cuentas por Cobrar | | 206.584,18 |
| Cuentas Corrientes | | 761,59 |
| Total Activo | E° | 751,910,08 |
| | E° | 751.910,08 |

## CUENTAS DE PERDIDAS

| | | |
|---|---|---|
| Gastos Administración | E° | 178.108,62 |
| Ayuda Social | | 30,864,65 |
| Honorarios | | 95.268,60 |
| Prod. de Inversiones | | 1.217,10 |
| Remuneración al Personal | | 121.562,56 |
| Fondo Amortización Bien Raíz | | 1.361,57 |
| | E° | 428.383,20 |
| Excedente del Ejercicio | | 199.909,04 |
| | E° | 628.292,24 |

FERNANDO OCAMPO
Tesorero

1º DE JULIO 1971 AL 30 DE JUNIO 1972

CUENTAS DEL PASIVO

| | | |
|---|---|---|
| Retención y Provisión Impuestos | E° | 485,91 |
| Retención y Provisión Sociales | | 3.925,00 |
| Acreedores Varios | | 5.381,59 |
| Patrimonio Social | | 443.630,94 |
| Sueldos | | 10.763,01 |
| Casas Comerciales | | 48.909,61 |
| Revalorización Bien Raíz | | 38.904,98 |
| | E° | 552.001,04 |
| Excedente del Ejercicio | | 199.909,04 |
| | E° | 751.910,08 |

CUENTAS DE GANANCIAS

| | |
|---|---|
| Aporte de los socios | 621.743,36 |
| Intereses y Bonificaciones | 6.548,88 |
| E° | 628.292,24 |

RENE BOBE
Presidente