

# DESPEGUE

CIRCULO DE PILOTOS Y SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE - FEBRERO 1972 - Nº 12



COMANDANTES DE AERONAVE SRES. JORGE JARPA Y RONALD LOWERY,  
QUIENES HAN CUMPLIDO 25 AÑOS COMO PILOTOS EN LAN CHILE.



¿Dónde hay que poner orden y disciplina... ah!?

# DESPEGUE

Publicación Oficial del CIRCULO DE PILOTOS y del SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE.

Miembros de IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.

Oficinas: LAS PALMAS 2212 - Of. 34 y 36 - Telfs.: 231397 - 496692  
Cables: LANPILOT — Santiago de Chile

Año 3

FEBRERO DE 1972

Nº 12

## CIRCULO DE PILOTOS DE LAN.

Personalidad Jurídica por Decreto Nº 1545 del 3 de Mayo de 1962 del Ministerio de Justicia.

## SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE.

Personalidad Jurídica por Decreto Nº 573 del 17 de Junio de 1971 del Ministerio del Trabajo.

### DIRECTORIO:

Presidente: RENE BOBE

Secretario: RICARDO FUENZALIDA

Tesorero: FERNANDO OCAMPO

Director: ALEJANDRO FORNES

Director: RONALD BERGER

### Directores Adjuntos:

GUILLERMO MACQUEEN

MARIO BONTEMPI

JULIO MATHEI

CARLOS RIDERELLI

MAXIMO ASTORGA

Abogado: DAVID BRINER

## INDICE

Editorial .....	2
Acta de Avenimiento .....	4
Ratificación del Principio de Autoridad de Piloto al Mando .....	6
Curso de Seguridad Aérea .....	7
Anexo explicativo de la Resolución 029 - E de la DACH .....	8
Noticias y Comentarios .....	10
La nueva ola de pilotos de avión .....	13
Curiosidades del Aeropuerto de Iquique .....	14
Caricatura .....	15

# EDITORIAL

*Los pilotos de LAN CHILE suspendieron sus actividades de vuelo el día 4 de enero, constituyendo ésta la única manifestación de este tipo en los últimos 20 años, y la primera en la historia de LAN CHILE en defensa del principio de autoridad y de la disciplina. En este movimiento no existió motivación alguna de carácter político, económico o gremial.*

*Si bien es cierto que la causa predisponente que originó este conflicto debe buscarse en los factores de indisciplina detectados en nuestra empresa, la causa inmediata y determinante la constituyó el incidente promovido por un Tripulante de Mantenimiento y la consiguiente falta de medidas adecuadas y oportunas por parte de la jefatura.*

*Tanto la jefatura como los pilotos sopesaron las consecuencias que se derivaban de la falta cometida por un tripulante, quien con su actitud había faltado gravemente a claros principios de disciplina y de respeto hacia el Piloto al Mando, pero compartiendo idénticas inquietudes, fueron disímiles los enfoques para ponderarlas y disímiles también los procedimientos que ambas partes consideraron oportunos para solucionarla. Es desde este único punto de vista que se puede analizar la situación que originó el paro del día 4 y debe quedar delimitada toda especulación a esta disimilitud de enfoque y de procedimiento.*

*Los pilotos, en razón de su labor, necesariamente enfocan los factores de disciplina con un criterio de extrema severidad, y es bueno y conveniente que así sea por cuanto con ello se resguarda la seguridad de las operaciones aéreas.*

*El fracaso de más de un mes de gestiones claras, firmes, serenas y muy bien documentadas para obtener que el Tripulante de Mantenimiento, autor de la falta a la disciplina cometida el 27 de Noviembre de 1971, fuera suspendido de vuelo por aquella causa, condujeron al conflicto señalado ya, que todos los Capitanes de la Empresa estimaron que por razones estrictamente operacionales no podían aceptar que dicho tripulante continuara en vuelo.*

*Felizmente, el profundo sentido de responsabilidad de las autoridades de gobierno y de la empresa, como asimismo de los*

*pilotos, permitió solucionar el conflicto planteado el mismo día que se produjo la suspensión de actividades.*

*Ello está claramente demostrado en el Acta de Avenimiento suscrita.*

*Posteriormente, la Vista Fiscal del Sumario Administrativo, que paralelamente a las gestiones de los pilotos se encontraba en desarrollo, vino a ratificar en todas sus partes lo ajustada a derecho de nuestra posición que tan sólo invocaba factores operacionales independientes de los alcances que encierra un sumario de tal naturaleza.*

*El respeto a las jerarquías, la disciplina y reconocimiento de la autoridad del Piloto al Mando constituyen principios consubstanciales a la actividad y trabajo en una línea aérea, y en tal sentido los pilotos no pueden renunciar ni debilitar su posición.*

*De igual modo, saludamos entusiastamente la vigorosa disposición de la Jefatura, en orden a "racionalizar y esclarecer los niveles de responsabilidad y de autoridad", según reza el Acta de Avenimiento reproducido en este mismo número. Todo el personal de nuestra Línea Aérea, incluyendo por cierto a los Pilotos, deben apreciar los alcances de esta política, apoyarla y hacerla apoyar, y, en definitiva, someterse a estos sanos principios administrativos y operacionales.*

# ACTA DE AVENIMIENTO

Consideramos de relevante importancia el dar a conocer el Acta de Avenimiento con que se puso término al paro que decretáramos el día 4 de Enero.

Esta Acta de Avenimiento, ratifica conceptos que para nosotros, los Pilotos, son de gran trascendencia. En efecto, como se desprende de su lectura, quedaron ratificados los conceptos de autoridad del Capitán al Mando; los de autoridad y atribución de la Gerencia de Operaciones; y, en lo que a los hechos contingentes se refiere, quedó aclarado que se habían detectado actos de indisciplina, con lo cual queda esclarecida nuestra auténtica motivación para la realización del paro.

Al hacer un recuento de la actitud asumida por el Cuerpo de Pilotos, esta Directiva expresa su reconocimiento por la solidaridad que se advirtió en todos los asociados.

Hacemos un llamado a la superior comprensión de los factores en juego, que no son otros que los de apoyar a nuestra Empresa en sus propósitos de mejorar y superar las condiciones de disciplina y jerarquía, que se han visto últimamente amagadas.

"En Santiago de Chile, a 4 de Enero de 1972., siendo las 11 horas, se reunieron en la Sala de Directorio de LAN-CHILE, su Vicepresidente, don Rodolfo Ortega Fenner, el Fiscal, don Alberto Cumplido Obadie; el Director de Planificación, don Aníbal Severino Rodríguez; el Sub-Gerente de Finanzas, don Iván Cerda Lederman; el Gerente de Ingeniería, don Jorge Hofer Orrego y el Gerente General para Estados Unidos y Centro América, don Rolando Duque González, todos en representación de la Empresa; y por el Sindicato de Pilotos de LAN-CHILE, los siguientes Directores Titulares y adjuntos: Don René Bobe, don Ricardo Fuenzalida, don Alejandro Fornés, don Ronald Berger, don Mario Bontempi, don Julio Matthei, don Carlos Riderelli y don Max Astorga. Presente a este acto el abogado del Sindicato, don David Briner.

"Esta reunión tuvo por objeto analizar los motivos y alcances del paro decretado por los pilotos, que se hizo efectivo a las 00.01 horas de hoy.

"Se deja especial constancia que las conversaciones se desarrollaron dentro de un marco de recíproca consideración y respeto, y que existió entre todos los presentes, el ánimo de solucionar el problema central planteado.

"Asimismo, se reconoció por ambas partes, la trascendencia que para la vida nacional tiene la suspensión de actividades de vuelo, y la responsabilidad que a ambas partes les corresponde en la mejor solución de este conflicto.

"Igualmente, se deja constancia que este movimiento no obedece sino a causas operacionales, y que, por lo tanto, no puede ni debe ser atribuido a factores de carácter político alguno. Tanto en su gestación como en su solución, no hubo, ni para la Empresa, ni para el cuerpo de pilotos interferencia o presión política alguna, lo que se destaca precisamente para refutar ciertas informaciones periodísticas.

"Como resultado de estas deliberaciones, se llegó al acuerdo de poner término a la suspensión de actividades decretadas por los Pilotos, sobre las siguientes bases:

- 1.— Los Pilotos se reintegran de inmediato a sus labores.
- 2.— La Empresa se abstendrá de tomar cualquier tipo de represalias.  
  
Sin perjuicio de lo anterior, las horas no voladas por los Pilotos en conflicto, serán recuperadas en términos tales, que el rezago de pasajeros y carga será satisfecho a la brevedad.
- 3.— Se deja constancia que la suspensión indefinida de actividades de vuelo decretada con fecha de ayer por la Gerencia de Operaciones y que afectó a un Tripulante de Mantenimiento, tuvo como fundamento, actos de indisciplina del afectado, que además están referidos en el Servicio Interno N° 2, emanado de la citada Gerencia.
- 4.— Sin perjuicio del resultado del Sumario Administrativo que actualmente se instruye, se ratifica que es privativo de la Gerencia de Operaciones la facultad de sancionar, por factores operacionales al personal de su dependencia.
- 5.— El Sindicato de Pilotos apoya y apoyará las políticas que emanen de la Jefatura de la Empresa, tendientes a racionalizar y esclarecer los niveles de responsabilidad y autoridad en orden a lograr una mayor eficiencia en el accionar de la Empresa, dentro del marco de una racional participación de los trabajadores.
- 6.— Se deja constancia que en esta reunión se ratificó por ambas partes el principio de autoridad del Capitán al Mando".

# RATIFICACION DEL PRINCIPIO DE AUTORIDAD DE PILOTO AL MANDO

Una sostenida campaña para fortalecer el principio de autoridad del Capitán al Mando mantienen hoy día las agrupaciones internacionales de pilotos.

Fruto de esta preocupación, son las conferencias de IFALPA en Buenos Aires y Madrid, en las cuales quedó redactado el estatuto respectivo, el que deberá aprobarse en la próxima Conferencia que se realizará en Francia.

Es por ello que, para nosotros, resulta de relevante interés transcribir la parte considerativa del Sumario a que dio origen el incidente causado por un tripulante, en la que quedó de manifiesto una trasgresión a este principio.

Consideramos del más alto interés el contenido doctrinario de este Sumario, razón que nos ha movido a publicarlo en la parte pertinente. Como es nuestro ánimo exclusivo destacar este aspecto, no se mencionará en él el nombre de los actores, lo que involucra respeto a sus personas.

## Considerandos de la Vista Fiscal:

" 4) Para determinar si la conducta del Tripulante de Mantenimiento, descrita en las Consideraciones anteriores constituye una falta que lo haga acreedor a una sanción, es preciso, previamente y en forma somera, referirse a las disposiciones legales y reglamentarias que configuran las atribuciones del Capitán al Mando de una aeronave. Sobre el particular, el art. 46 del D.F.L. N° 221, sobre Navegación Aérea, señala que "Toda la tripulación y pasajeros de una aeronave, quedará durante el vuelo y permanencia a bordo, sujetos a la autoridad del Comandante de la Aeronave". Por su parte, en términos generales, en los Capítulos 1° y 3° del Reglamento de Operación de

Aviones de Transporte Público de la Dirección de Aeronáutica, (DAR 03), se reafirma este concepto. Asimismo, en el art. 5° del Capítulo 2° del Reglamento General de Tripulaciones de la Empresa se expresa a la letra que: "Toda tripulación de vuelo estará bajo la jurisdicción y autoridad del Capitán al Mando desde el momento en que se hacen cargo de sus funciones a la llegada del aeropuerto base de la empresa (Santiago) hasta su regreso a éste, y una vez cumplida su comisión. Por tanto, cuando la tripulación, ya sea en forma irregular u ocasional, pernocte fuera de su base Santiago, continúa en tierra bajo la autoridad del Capitán del Vuelo. Como responsable de su tripulación, tanto en vuelo como en tierra, el Capitán al Mando velará por el orden, disciplina, presentación, cumplimiento de sus obligaciones, standard profesional y en general por toda actuación del personal a su cargo. Asimismo está facultado para adoptar en primera instancia las medidas disciplinarias correspondientes".

" 5) Es evidente que esta amplitud de atribuciones que la ley y los reglamentos confieren al Capitán al Mando, son la contrapartida de las obligaciones y responsabilidades que la misma ley y reglamentación vigente le imponen. Además, puede destacarse, en lo que a funciones disciplinarias del Capitán al Mando se refiere, que ellas tienen como fundamento la existencia de una comunidad en todo vuelo en que intervienen varias personas, hecho que hace necesario la institución de una autoridad que la rija, jerarquía que se asigna, precisamente al Capitán al

Mando, durante el lapso que dura la operación aérea. El fundamento de esta facultad la encontramos en la necesidad de mantener el orden a bordo, como instrumento indispensable para la seguridad del vuelo, deber fundamental a que debe atender el Capitán. En este ámbito, además de las claras prescripciones de nuestra legislación vigente, reglan la materia diversos Convenios Internacionales y, doctrinariamente, existe absoluta unanimidad al respecto, por parte de los tratadistas de Derecho Aéreo.

6) En concepto de esta Fiscalía la autoridad del Capitán al Mando significa que, durante la operación aérea, las órdenes que éste imparta no pueden ser discutidas y deben acatarse. Si el Capitán al Mando, en el ejer-

cicio de estas atribuciones, incurre en arbitrariedades o las ejerce con incompetencia, corresponderá, una vez terminada dicha operación, a los afectados o a la Administración de la Empresa efectuar las reclamaciones correspondientes o corregir los vicios producidos, por los canales que la ley y los reglamentos establecen.

7) De lo dicho anteriormente, se infiere que el Tripulante de Mantenimiento, ha quebrantado el principio de autoridad del Capitán al Mando al seguir la conducta que adoptó en los hechos descritos".

ERNESTO MORENO VACCARO  
ACTUARIO

ALBERTO CUMPLIDO ABADIE  
FISCAL

SANTIAGO, Enero 12 de 1972.

☆ ★ ☆

## CURSO DE SEGURIDAD AEREA

El día 10 de Diciembre finalizó el primer curso de seguridad de vuelo realizado en nuestro país. Su organización y ejecución estuvo a cargo de la Academia Politécnica Aeronáutica de la Fuerza Aérea de Chile. Asistieron a este curso nueve pilotos de la Fuerza Aérea, un piloto de la Aviación del Ejército, tres de la Brigada Aeropolicial y dos de LAN-CHILE, los señores Julio Matthei y Alejandro Fornés.

Durante diez apretadas semanas de clases se fue cumpliendo el programa de estudios que contemplaba las siguientes asignaturas:

Matemáticas, Ingeniería Aeronáutica, Aerodinámica, Fisiología, Psicología de Aviación, Habilidades comunicativas y de conducción de la seguridad, Prevención e Investigación de Accidentes.

Este curso ha permitido, no sólo la formación de los primeros técnicos de seguridad aérea dentro del país, sino además, un rico intercambio de experiencias

entre instituciones dedicadas esencialmente a la actividad aérea.

A contar de hoy, nuestro Sindicato con dos expertos en Seguridad Aérea, se ha logrado en alguna medida concretar una vieja aspiración del Círculo de Pilotos. Nos parece justo recordar en esta oportunidad los infructuosos intentos que se hicieron durante la presidencia de Humberto Boellert (Q.E.P.D.), en nuestra sede de calle Moneda. Tuvieron que pasar muchos años para que la idea de una organización de seguridad prendiera definitivamente. Sin embargo, sólo estamos en el comienzo, y el éxito de nuestro empeño dependerá de la conciencia que cada piloto tenga de la importancia de su participación frente al problema de la seguridad.

Nuestra revista será el vehículo de difusión de todo lo relacionado con la Seguridad Aérea. Esté atento a la página verde de la SEGURIDAD y colabore con ella.

# ANEXO EXPLICATIVO DE LA RESOLUCION 029-E DE LA DACH

Debido a la continua mala interpretación, tanto por parte de la Empresa como de muchos de nuestros asociados, de las disposiciones de la Resolución 029-E de la DACH, que regula nuestras labores como pilotos, hemos considerado conveniente emitir este anexo a la misma Resolución 029-E, a fin de aclarar algunos de los párrafos que, al parecer, merecen dudas en su interpretación.

Lo que sigue es el fruto de conversaciones con las autoridades de la DACH y del intercambio de oficios sobre esta materia.

## PARTE 2. - DEFINICIONES Y PERIODOS DE TIEMPO

### Período de descanso

"Es aquel en que un miembro de la tripulación es liberado de toda obligación en relación con su empleador. El período mínimo de descanso será normalmente de ocho (8) horas. **El tiempo transcurrido en el aire, viajando como pasajero, hacia o desde un lugar de asignación, no se considerará como período de descanso. En la programación del período de descanso deberá tenerse en cuenta lo que se establece en 4-2-1-1**".

Lo establecido en 4-2-1-1 "Antes del Vuelo" es lo siguiente:

"**Todo vuelo con el que se inicie un período de veinticuatro (24) horas, deberá estar precedido de un período de descanso.** Los períodos de descanso serán tales que proporcionan al miembro de la tripulación las facilidades para reposar ocho (8) horas consecutivas en posición horizontal, deberá hacerse provisión del tiempo necesario para los trámites de inmi-

gración y aduaneros, desplazamientos obligados, comidas y aseo, de manera que no sea reducido el mínimo de ocho (8) horas de descanso efectivo".

Con lo expuesto arriba se desprende que ningún tripulante puede iniciar un vuelo sin inmediatamente antes haber tenido un período de ocho (8) horas mínimas de descanso, liberado de toda obligación en relación con su empleador. En otras palabras no se puede con estas disposiciones, iniciar un vuelo llegando a tomar este vuelo como tripulante extra o pasajero, sin tener ocho (8) horas mínimas de descanso entre los dos períodos de servicio. Sin embargo, la disposición en la Parte 2, dice:

### Período de Relevó en Vuelo

"Es el tiempo, en el transcurso de un vuelo, durante el cual un miembro de la tripulación es relevado de todas sus obligaciones a bordo. Este tiempo no podrá considerarse como de descanso, **a no ser que se proporcione al tripulante acomodación para reposar en posición horizontal, en un lugar no accesible para personas ajenas a la tripulación, durante no menos de ocho (8) horas consecutivas**".

Esta disposición es la única excepción a lo expuesto más arriba, pero significa que para ser considerado como descanso tendría que proporcionarse al tripulante una cama a bordo para ser efectivo y permitirle reposar por un período de no menos de ocho (8) horas consecutivas.

### VUELO

"Es la operación que, normalmente realizada en un período no superior a 24 ho-

ras, puede consistir en despegar de un aeródromo para regresar al mismo sin haber aterrizado en otro —o trasladarse desde un aeródromo a otro, con o sin regreso al punto de partida, ya sea en forma directa o con escalas sucesivas”.

Esta definición significa lo siguiente:

Que un piloto puede efectuar cualquier cantidad de vuelos pero dentro de un período de 24 horas, hora que comienza a regir desde la llegada al aeropuerto para efectuar el primer vuelo dentro de este período de 24 horas, con la restricción de que si tripula un avión con 2 pilotos no sobrepase las 8 horas de vuelo dentro de estas 24 horas, ni 12 horas de servicio de vuelo dentro de ese mismo período.

Si tripula un avión con 3 pilotos (2 al mando) esta limitación es de 12 horas de vuelo y 22 horas de servicio de vuelo dentro de estas 24 horas o si tripula un avión con 4 pilotos (dos al mando) la limitación es de 16 horas de vuelo y 22 de servicio de vuelo dentro de este mismo período de 24 horas.

Al terminar este período de 24 horas, la Empresa está obligada a dar al piloto el descanso otorgado en las disposiciones de la Resolución 029-E, que comienza con el doble de la cantidad de horas voladas, más los agregados que figuran en las diferentes disposiciones, u 8 horas mínimas si las horas voladas en este período han sido menos de 12 horas, o 24 horas mínimas si las horas voladas dentro de este período han sido más de 12 horas.

Sin embargo, si el piloto ya ha tenido un descanso del doble de las horas voladas, o de 8 horas mínimas, desde que terminó su último vuelo dentro de este período de 24 horas, la Empresa podrá asignarle otro período de vuelo inmediatamente al terminar el período de 24 horas original.

Aquí pensamos que cabe recordarles la disposición en la Resolución 029-E, en la Parte 4 “Períodos de Servicio y de Descanso” 4-1-6, que dice:

“Cuando dos períodos consecutivos de Servicio de Vuelo (dentro de un período de 24 horas) estén separados por un intervalo inferior a tres (3) horas, ambos períodos se considerarán como un sólo período continuado de Servicio de Vuelo”.

Lo que esperamos sea suficientemente claro para todos.

Esta definición de vuelo permite a la Empresa ocupar un piloto en uno o más vuelos diarios, con la única restricción de mantener sus horas de vuelo y servicio de vuelo dentro de los máximos permitidos dentro de estos períodos de 24 horas. Si fuera otra la definición, como por ejemplo, si cada vuelo, como publicado en los itinerarios de la Empresa fuera de definición del vuelo, imposibilitaría a la Empresa para ocupar los mismos pilotos para vuelos de ida y vuelta o varios vuelos cortos en el día, por tener que darle ocho horas mínimas de descanso después de cada vuelo.

Referente a la Parte 4-2-1-7, que dice que “Las noches que un miembro de la tripulación permanezca fuera de su residencia habitual no deberá exceder de quince (15) en un mes, cuando su servicio sea programado”.

La palabra “programado” se refiere a los itinerarios publicados, tomando en cuenta que la Empresa es una línea de itinerario fijo, y no a los roles de vuelo que, como todos sabemos por experiencia, son susceptibles de cambios por innumerables razones a lo largo del mes. Por consiguiente, la única circunstancia que podría permitir a un piloto pasarse de las 15 noches fuera de su residencia habitual durante un mes, es cuando por razones ajenas a la voluntad de la Empresa, un piloto no puede retornar a su base y así pasarse de estas 15 noches máximas. Estas circunstancias se podrían producir cuando, por razones ajenas a la voluntad de la Empresa, un vuelo quedara fuera de su itinerario o programa, imposibilitando a un piloto, que está por cumplir sus 15 noches máximas, retornar a su base.

# NOTICIAS Y COMENTARIOS

## 25 AÑOS DE PILOTOS EN LAN

Los Comandantes de Aeronave, señores JORGE JARPA REYES y RONALD LOWERY THOWNSON, han cumplido 25 años como pilotos en LAN-CHILE, y han volado alrededor de 9 millones de kilómetros cada uno, en aviones tan disímiles como el Electra A-10, Lodestar, DC-3, De Havilland Dove, Martin 202, DC-6B, Caravelle, Boeing 727 y Boeing 707.

Por la destacada labor profesional cumplida y por sus dotes de CABALLEROS DEL AIRE, ambos son merecedores al reconocimiento unánime y al aprecio de todos sus colegas y constituyen un prestigio para la compañía.

Para ellos nuestras más sinceras y afectuosas felicitaciones.

## PRESTAMOS PARA AHORRO PREVIO

Por gestiones de nuestra organización gremial ante la Caja de Previsión de la Defensa Nacional, se obtuvieron el año pasado 9 préstamos de E° 48.000,00 cada uno, para cubrir el ahorro previo en las Asociaciones de Ahorro y Préstamo.

En el presente año continuaremos canalizando todas las operaciones a través de nuestras oficinas.

## “TRABAJO VOLUNTARIO” DURANTE 1971

Sin propaganda ni estridencias, numerosos pilotos aportaron su cuota de “trabajo voluntario” durante el año 1971, al desempeñarse en materiales que ya habían dejado de volar hace algún tiempo y al que retornaron durante algunos meses para colaborar con la empresa, haciendo posible que no se interrumpieran vuelos de itinerario por falta temporal de personal en algunos escalones. El Presidente del Sindicato y varios Directores dieron el ejemplo, sumándose a más de 20 Capitanes, que con todo entusiasmo “bajaron” a sus antiguos materiales de vuelo.

Se nos asegura que tanto la jefatura de la empresa como el resto del personal quedaron muy reconocidos de esta nueva muestra del entusiasmo y dedicación de los pilotos para sacar adelante nuestra empresa y poder brindar así un servicio cada día mejor a nuestros favorecedores...

## **APORTE AL COMITE DE NAVIDAD**

Diez mil escudos fue el aporte de los pilotos al Comité de Navidad de LAN, constituido para celebrar esa fiesta de todos los trabajadores de la empresa.

## **EL PLIEGO DE PETICIONES**

Con fecha 29 de Diciembre de 1971, fue entregado al Presidente de LAN - CHILE el Pliego de Peticiones aprobado en Asamblea General el día anterior, el que consta de 9 puntos bajo el rubro Peticiones Sociales y 6 de orden económico.

El día 31 de Diciembre se levantó un Acta firmada por la Jefatura y los representantes de nuestro Sindicato, acordándose la fecha de iniciación de las conversaciones. Posteriormente se aprobó en forma conjunta un calendario de reuniones para todo el mes de Enero.

Este Pliego ha sido presentado en concordancia con las disposiciones legales vigentes y está siendo tratado de acuerdo a las mismas normas.

Una vez que se agoten las negociaciones, corresponderá elaborar un Acta de Avenimiento firmada por ambas partes.

Solamente en el caso que no se llegue a acuerdo, pasarían los antecedentes a la Junta de Conciliación.

Cabe destacar que además de constituir éste el primer Pliego de Peticiones presentado por los pilotos, es un documento minuciosa y largamente estudiado, que resume problemas de urgente solución.

## **CAMBIO DE MANDO**

Con fecha 20 de Septiembre de 1971, dejó la jefatura del Departamento Normas de Vuelo de la Dirección de Aeronáutica, el Comandante de escuadrilla, don Héctor Castro Estéves, para desempeñar otro puesto en la Fuerza Aérea de Chile.

El Comandante Castro permaneció cinco años como jefe del Departamento Normas de Vuelo. Durante este tiempo desempeñó una brillante labor profesional, lo que unido a sus dotes personales lo hicieron acreedor del aprecio y respeto de todos los Pilotos de LAN - CHILE.

En reemplazo del Comandante Héctor Castro, ha sido designado Jefe del Departamento Normas de Vuelo, don Erich Burchardt Mulach, Oficial en retiro de la Fuerza Aérea de Chile, quien en una oportunidad anterior desempeñó este mismo puesto, haciéndose entonces acreedor de todo nuestro aprecio y respeto. Deseamos para Erich Burchardt el mejor de los éxitos en el desempeño de su labor profesional.

## **APOYO DE IFALPA**

Con fecha 14 de Enero de 1972, IFALPA ha dirigido notas oficiales al Presidente de la República, Ministro de Transporte, Director de Aeronáutica y Presidente de LAN-CHILE, dando pleno respaldo a la actitud asumida por nuestro Sindicato con motivo del paro del día 4 de Enero.

## **LIMANDO ASPEREZAS**

El día 26 de Enero se llevó a efecto una reunión en la que participaron ejecutivos de LAN, dirigentes del Sindicato de Pilotos y dirigentes del Círculo de Ingenieros de Vuelo donde, en un ambiente franco y de mutuo respeto, se analizaron las causas que habían conducido a un deterioro de las relaciones humanas entre algunos tripulantes. Considerando que es fundamental eliminar cualquier causa de tensión o animosidad entre los tripulantes, y que tal responsabilidad alcanza por igual a todos, se estudiaron y propusieron diversas medidas prácticas para lograr en forma muy rápida y efectiva la reanudación de los vínculos de amistosa cooperación que han constituido una tradición en la empresa.

Por nuestra parte creemos haber contribuido en forma muy honesta y sincera a que dicha reunión alcanzara los propósitos que se tuvieron en vista al convocarla.

Corresponde ahora a todos y a cada uno de los pilotos el apoyar esta iniciativa, y para ello se debe tener presente que es fundamental para la seguridad de las operaciones de vuelo el eliminar cualquier estado de tensión o animosidad entre tripulantes; que dentro del respeto mutuo y aceptación de los niveles de mando y cumplimiento de las obligaciones, se puede y debe mantener un ambiente de cordialidad y compañerismo, que ha de resultar beneficioso para todos.

# LA NUEVA OLA DE PILOTOS DE AVION

Por ART Buchwald

(Tomado del diario **Novedades**)

Una nueva generación de pilotos está manejando ahora nuestros aeroplanos comerciales y se está convirtiendo en una amenaza para la paz y tranquilidad de los viajeros. El tipo taciturno, a lo James Stewart, está siendo reemplazado por un tipo expresivo, al estilo de David Suskind, que no sólo no para de hablar, sino que también le dice a uno más acerca de los vuelos; todo lo que uno desea saber.

En los viejos días de la transportación aérea raramente se oía hablar al capitán del avión. Decía algo al partir y cuando podíamos esperar el aterrizaje, pero fuera de esto pasaba su tiempo manejando el aeroplano, que es lo más que puede esperarse del piloto, de todos modos.

Más ahora, ya sea porque se siente sólo o esté aburrido, o porque el departamento de "relaciones públicas" de la compañía está a cargo de las tripulaciones, el capitán hace un completo monólogo desde el instante en que uno sube al avión hasta en que se baja de él. Véase cómo están las cosas:

"Hola, este es su capitán. Bueno, vamos a tener un gran vuelo a Los Angeles hoy. Sus camareras son Kitty, Patti y Sally. Su copiloto es George y su ingeniero Harry. Yo soy Jack. Soy casado y tengo tres hermosos niños, Hildy, Freddy y Lisa. Vivimos en Roslyn, Long Island. Tenemos una linda casa y pertenecemos a la Primera Iglesia Congregacional.

"Hay algunas nubes sobre Kansas City, de modo que no pasaremos por allí hoy, lo cual no es gran problema y de todos modos llegaremos a Los Angeles. Es una suerte que no vayamos para Montreal, porque está realmente malo el tiempo allí y también hay un huracán a la altura de Puerto Rico. Pero eso no nos molestará por ahora.

"Tuvimos una molestia con el turboventilador, que nos retrasó unos minutos, pero fue debidamente corregida. Realmente no lo necesitamos, pero las regulaciones oficiales requieren que funcione bien, en caso de que se necesite, lo que es improbable que ocurra. Ahora, en el aire, oirán

un cambio en el ruido de los motores, pero no debe preocuparles. Si no lo oyeran, entonces sí deberán preocuparse, ¡ja, ja, ja!

"Tan pronto como ascendamos alzaré las ruedas del avión y ustedes oirán un pequeño golpeo, pero no se perturben por eso. Hay que alzar las ruedas muy rápidamente, de lo contrario no se obtiene impulso y un avión de este tamaño necesita todo el que pueda dársele. Yo no puedo ver las ruedas, pero tengo aquí una luz roja en el panel de instrumentos y si ella se enciende tengo que suspender el vuelo.

"Somos los segundos en la línea de despegue. Hay aviones ascendiendo y descendiendo cada minuto y aunque el tráfico les parezca enorme, parece estar bajo control. Una vez que partamos del aeropuerto estaremos fuera de peligro.

"Bueno, ya nos vamos... No hay luz roja. Estoy leyendo la presión del aceite... no parece seria.

"Conforme, volamos a través de los Estados Unidos, les iré señalando cada ciudad y aunque tal vez no puedan verla por las nubes, es un país realmente bello. Ustedes, los que están sentados del lado derecho, pueden ver la carretera interestatal N° 5344, junto al río... Siento que los de la izquierda no puedan verla. Espero recorrerla pronto, cuando lleve a mi esposa y los niños a visitar a mi suegras dos semanas, en mis vacaciones.

"Vamos a poner el letrero de soltarse los cinturones de seguridad, pero les aconsejo que no se los quiten ni caminen por los pasillos. Podemos hallar mucha turbulencia aquí y el avión puede caer, sin aviso, en una bolsa de aire y sufrir un descenso, aunque eso es poco probable.

"La temperatura exterior es de ochenta grados Fahrenheit bajo cero, de modo que supongo que todos nos sentimos contentos de estar aquí dentro, ¡ja, ja, ja! Oigan, he oído un chiste que estoy seguro que ustedes no conocen: Había un chiquillo, y la maestra le preguntó...".

# CURIOSIDADES DEL AEROPUERTO DE IQUIQUE

## "GERENCIA DE OPERACIONES

REF.: Sobre problema creado por pobladores en Aeródromo de Iquique.

OFICIO N° 19.

LOS CERRILLOS, 20 de Enero de 1972

Señor  
Capitán de Aeronave  
don Roberto Parragué O.  
PRESENTE.-  
Estimado Capitán:

Con relación a su Informe de Anormalidades emitido por usted el día 5 de Noviembre recién pasado, referente a la inseguridad de las operaciones en el Aeropuerto de Cavancho, debido a los problemas creados por los pobladores que están ubicados al costado Este del aeródromo y al lado Oeste, contiguos al Cabezal 18, a continuación transcribo para su conocimiento, texto completo del Oficio respuesta que nos ha hecho llegar el señor Sub-Director de Operaciones de la Dirección de Aeronáutica, don Luis Massa A.:

"Hace un tiempo atrás se cercó el Aeródromo con malla metálica, pero ésta ha sido rota varias veces y en distintos lugares, siendo reparada en cada oportunidad, lo que ha traído de parte de los pobladores reacciones inexplicables, como llegar a la destrucción de los faros de iluminación de pista.

El Jefe de Aeródromo, con el representante de la Dirección de Aeropuertos de Iquique, pensaron cercar con pandereta o bloqueta el Aeródromo, esta medida fue impugnada por la Ilustre Municipalidad de Iquique.

El Jefe del Aeródromo, por disposición de esta Jefatura, solicitó el apoyo de la Intendencia y de las autoridades Militares, para lograr, con Carabineros especialmente, un mejor control para evitar el cruce de la pista por los pobladores, esta gestión no ha sido materializada, debido a que las Instituciones no contaban con suficiente personal.

Con relación a la responsabilidad que le cabría a un Piloto por ocasionar la muerte de un transeúnte que cruza la pista, la Dirección de Aeronáutica no es competente para pronunciarse sobre la materia; **para ello existen los tribunales correspondientes que dictaminarían sobre este problema.**

(Fdo.) LUIS MASSA ARMIJO  
SUB-DIRECTOR DE OPERACIONES  
SUBROGANTE

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,

SERGIO KURTH R.  
GERENTE DE OPERACIONES



Yo que he trabajado tantos años en ROLES y ahora ... y ahora ...

## NORMAS QUE DEBEN SER OBSERVADAS POR LOS PILOTOS

### 1.— APOYO A LA DIRECTIVA GREMIAL:

Se debe cooperar en las Comisiones de Trabajo y asistir a las reuniones a que sea citado.

Ante cualquier duda que se tenga acerca de la actuación de un dirigente o de la naturaleza y alcances de una gestión en marcha, constituye obligación el concurrir personalmente a imponerse de los hechos en nuestras oficinas.

No critique, o siembre dudas, sin tener los antecedentes completos.

El Directorio, por razones obvias, maneja ciertos asuntos en forma reservada para terceros, pero nunca ante los asociados.

### 2.— APOYO A LOS PILOTOS QUE TIENEN CARGOS DE RESPONSABILIDAD.

Es absolutamente necesario evitar conflictos artificiales por falta de comunicación y entendimiento entre colegas.

La desunión de los pilotos sólo beneficia a quienes pretenden menoscabar la autoridad e imagen del cuerpo de pilotos.

Cualquier conflicto potencial debe ser inmediatamente puesto en conocimiento de la directiva del Sindicato para su mejor y oportuna evaluación.

### 3.— MESURA EN LAS EXPRESIONES.

Todo piloto, cualquiera que sea su antigüedad o cargo, debe abstenerse de expresar, ante terceros, críticas u ofensas respecto de otros colegas ya sea en relación a aspectos personales o profesionales.

### 4.— ESPIRITU DE SUPERACION.

Cada piloto debe superarse profesionalmente día a día. Con ello no sólo se satisfacen los requerimientos de nuestra profesión y se obtiene un agrado personal, sino que además se fortalece el prestigio y la fuerza del grupo como gremio.

Concordante con ello, debe constituir una meta para cada piloto al llegar a ser instructor Inspector de Vuelo y/o Profesor estable del Centro de Adiestramiento de LAN a nivel universitario.

### 5.— DEFENSA DEL PRINCIPIO DE AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO.

Bajo ninguna circunstancia se debe aceptar menoscabar a la autoridad del Piloto al Mando.

La Directiva del Sindicato de Pilotos está permanentemente atenta a que dicho principio se mantenga incólume y es responsabilidad de cada asociado luchar por ello.

Los Capitanes y Copilotos deben darse mutuo respaldo.

Los Capitanes deben evitar todo abuso de autoridad o aplicación de su autoridad en situaciones o condiciones que no estén contempladas en las leyes y reglamentos.

Sin perjuicio de todo lo anterior, es obligación de los Capitanes el promover por todos los medios de que las operaciones se realicen dentro de un ambiente agradable, libre de tensiones, y de mutuo respeto entre todos los tripulantes de su aeronave.

### 6.— CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS.

Cada piloto debe ser un celoso y observante cumplidor de las disposiciones reglamentarias atinentes al desempeño de sus funciones.

Para ello debe estudiar y aplicar todas las disposiciones emanadas de la autoridad aeronáutica chilena, y extranjera cuando proceda, como asimismo las disposiciones de la empresa, además de las leyes y Reglamentos que inciden en la realización de sus vuelos (Inmigración, Aduana, Sanidad, etc).



¡Qué difíciles se ponen algunos pasajeros cuando se les dice  
que el avión está completo...!