



CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

DESPEQUE

ORGANO OFICIAL DEL
CIRCULO DE PILOTOS

FEBRERO 1971

uniformes a la chilena



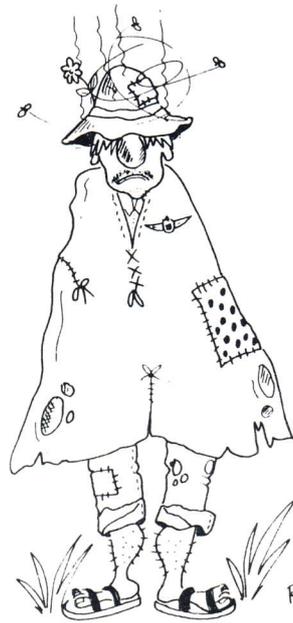
CAPITAN "A" R/P



CAPITAN "B" R/P



CAPITAN "C" R/P



COPILOTO R/P

DESPEGUE

ORGANO OFICIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

PERSONALIDAD JURIDICA POR DECRETO N° 1545
DEL 3 DE MAYO DE 1962 DEL MINISTERIO DE JUSTICIA.
PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 25256 DEL 30 DE MAYO DE 1962.

AÑO 2

FEBRERO 1971

N° 7

INDICE

PAG.

ORGANIGRAMA DEL
Círculo de Pilotos LAN-CHILE..... 2

EDITORIAL 3

BREVE RESEÑA DE LO ACONTECIDO
en el Círculo de Pilotos.....4-5

CONFERENCIA SOBRE SEGURIDAD
en el Transporte Aéreo
Internacional..... 5

COMENTARIOS Y NOTICIAS. 6-7

LEY 17365 DEL
6 de Octubre de 1970..... 8

QUIEN DEBE OCUPAR LA TERCERA
Estación del Cockpit 9-10

SECUESTRO AEREO O IMPEDIMENTOS
del Transporte Aéreo Civil.....11-12

VMCG Y VMCA 13-16



Impresos Oriente

Santiago

ORGANIGRAMA DEL CIRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE

DIRECTORIO:

Presidente	RENE BOBE
Secretario (Vicepresidente)	RICARDO FUENZALIDA
Tesorero	JAIME BORDES
Director	CARLOS OLIVARES
Director	PETER STAIGER
Director Adjunto	GUILLERMO MACQUEEN
Director Adjunto IFALPA	JENS BUCHER

DELEGADO ANTE EL COMITE DE EMPRESA:
RENE BOBE y RICARDO FUENZALIDA

DELEGADO ANTE EL COMITE DE TRABAJO:
CARLOS SANCHEZ

DELEGADO ANTE EL COMITE DE ANALISIS:
HERNAN TAPIA

DIRECTORES DE LA REVISTA DESPEGUE:
RENATO BESOAIN
ROBERTO PARRAGUE
GUSTAVO VILA

PILOTOS DELEGADOS ANTE EL DIRECTORIO:

Boeing 707	LAUTARO HAUYON y GASTON VELOSO
Boeing 727	JULIO MATHEI y FERNANDO OCAMPO
Caravelle	ABRAHAM ACEVEDO y GALVARINO GALDAMES
DC 6B	CARLOS EXSS
AVRO 748	JORGE HARVEY y JORGE ALCERRECA
DC 3	SAMUEL SAAVEDRA y FRANCISCO ROSENTHAL
Copilotos	JOSE PEDRO CIFUENTES y ENRIQUE OJEDA

COMISION REVISORA DE CUENTAS:

FEDERICO WUNSCH
LEANDRO PARRA

SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL:

MARIA LUISA PUCHI

PERSONAL ADMINISTRATIVO:

ABOGADO	DAVID BRINER
SECRETARIO EJECUTIVO	MARIA LUISA PUCHI
SECRETARIA	PAMELA BROTFELD

Se reinicia la publicación de esta revista, órgano oficial del CIRCULO DE PILOTOS de LAN., transcurridos casi siete meses desde nuestra última aparición en junio de 1970.

No quisiéramos entrar a justificar o a explicar nuestra ausencia, cuando tenemos tantas otras cosas realmente positivas que comentar y que en definitiva son las únicas que realmente importan.

Por de pronto, el hecho más trascendental que cabe señalar durante este período ha sido el cambio de los Ejecutivos en nuestra Empresa, como consecuencia del cambio de gobierno, y destacar el significado que tiene de que por primera vez el Presidente de la República haya designado al Presidente de la empresa de entre una terna presentada por un grupo numeroso de trabajadores de LAN.

Asimismo, el Presidente de la República ha aceptado designar cuatro Directores de la empresa de entre los trabajadores para lo cual se le han hecho llegar cuatro ternas.

Si a ello sumamos el hecho de que tanto en el Comité de Empresa como en otros medios se ha manifestado un nuevo y amplio espíritu de colaboración entre la Administración y los trabajadores que se traduce en un indudable beneficio para todo el personal, significa que estamos frente a un nuevo concepto y aplicación de las relaciones laborales.

Como parte integrante y vital de los trabajadores de LAN CHILE los pilotos hemos asumido en forma resuelta el papel que nos corresponde dentro del nuevo esquema planteado y que en síntesis significa responsabilidad en los estudios y realizaciones tanto técnico profesionales como administrativos.

BREVE RESEÑA DE LO ACONTECIDO EN EL CIRCULO DE PILOTOS DESDE LA PUBLICACION DEL N° 6 DE 'DESPEGUE' EN JUNIO DE 1970

El 23 de julio de 1970, durante una Asamblea General Ordinaria, y de acuerdo con los Estatutos de esta Institución, se procedió a la elección y constitución del Directorio, quedando este formado de la siguiente manera:

Presidente	Patricio Puga Forteza
Vicepresidente	Ricardo Fuenzalida Moelinghoff
Secretario	Peter Staiger Cornely
Tesorero	Jaime Bordes Trucco
Director	Carlos Olivares Sandoval

La primera medida tomada, fue la de nombrar como Directores Adjuntos, a los señores Humberto Boellert y Guillermo MacQueen.

El nuevo Directorio se aboca de inmediato a las siguientes tareas generales:

- 1) Solicitar, de todos los asociados, su adhesión para llevar a cabo estas tareas, con el objeto de lograr la unidad de todos los pilotos. Dicha adhesión fue ratificada por 126 firmas.
- 2) Organizar y montar la oficina con un aparato administrativo adecuado a las necesidades de la Institución, es decir, un Secretario Ejecutivo, un abogado especializado en asuntos gremiales, un contador y una secretaria. Con tal efecto, se contratan los servicios de Pedro Guglielmetti, Hugo Yanes, Santiago Martini y María Luisa Puchi, respectivamente. Aparte de otros materiales de oficina, se adquieren un archivador metálico (kardex) y una máquina mimeógrafo.
- 3) Tomar las medidas necesarias hacia la constitución del Sindicato de Pilotos LAN-Chile. Dicha constitución se llevó a cabo en la Asamblea del día 15 de septiembre de 1970, y la aprobación de sus estatutos en la Asamblea del 13 de Octubre de 1970, autorizándose, en la misma, al Sr. Hugo Yanes para tramitar la personalidad jurídica
- (4) Reestructurar el servicio de Bienestar, con la ayuda del contador, quién preparó un proyecto de Reglamento Provisorio que fué aceptado por el Directorio y puesto en práctica, previa distribución del mismo a todos los asociados.

(5) Problemas gremiales pendientes.

- a) se participa activamente en la reestructuración del problema de viáticos nacionales e internacionales;
- b) se fiscaliza la confección y la ejecución de los roles de vuelo de todos los materiales, constatándose que las normas de vuelo contenidas en la Circular 29-E de la DACH son constantemente trasgredidas por falta de pilotos;
- c) se estudia y solicita el ascenso de los Primeros Oficiales más antiguos al grado de Capitán;
- d) se interviene en el funcionamiento del Consejo de Inspectores, cuestionándolo, ante el Comité de Empresa, por funcionar sin reglamento alguno ni normas de ninguna especie que lo regulen;
- e) se estudian diversos otros problemas gremiales de menor importancia a los antes mencionados y que serían largos de enumerar aquí.

El día 14 de octubre se cita a una Asamblea General Extraordinaria. Se da cuenta a los Asociados que el Directorio considera su gestión fracasada ante la Jefatura de la Empresa. Se extrae párrafo del Acta correspondiente.

"Análogamente a lo sucedido al Directorio anterior, nuestro trabajo, caracterizado por un gran espíritu de responsabilidad y cooperación, vió frustradas sus posibilidades de éxito tendientes a lograr soluciones concretas, por la negativa, metódica e intransigente de ciertos ejecutivos."

La Asamblea acepta la cuenta del Directorio y lo faculta ampliamente para continuar las gestiones, aprobándose, en principio, un paro para fortalecer las peticiones del gremio.

En Asamblea del 19 de octubre de 1970, se da por superado el conflicto y se dan a conocer las soluciones dadas por la Compañía a cada uno de los puntos exigidos por el Directorio.

El éxito de la gestión se debe a la decisión y energía con que fué afrontada la situación por el cuerpo de Pilotos entero, quien así demostró su madurez gremial. Esto fué reconocido por la Jefatura de LAN, por los demás gremios, y por los Pilotos mismos.

Durante la época post-eleccionaria, el Círculo mantiene contactos con los demás gremios de LAN, a fin de establecer procedimientos concretos de como enfocar la coadministración postulada por el nuevo gobierno. La posición del Círculo quedó aclarada en Circular enviada a todos los trabajadores de LAN con fecha 9 de noviembre de 1970.

El 6 de noviembre de 1970 renuncia al cargo de Director Adjunto del Círculo, el Sr. Humberto Boellert, debido a su nombramiento como Gerente de Operaciones de la Empresa. En su reemplazo se nombra al Sr. Jens Bucher.

Una vez constituído el nuevo equipo ejecutivo de LAN, el Directorio presenta los saludos y felicitaciones correspondientes. Se advierte de inmediato un contacto amplio, franco y directo,

producto de la actitud positiva y constructiva de los nuevos ejecutivos.

Sin embargo, el Directorio se ve obligado a manifestar el profundo malestar que produce en los Pilotos el nombramiento de un funcionario no piloto como Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo. Este tema es tratado en la Asamblea del 18 de noviembre. Se acuerda por unanimidad que debe ser meta del cuerpo Pilotos el recuperar la Sub-Gerencia de Operaciones para uno de sus integrantes.

Se dejan claramente establecidos los principios que regirán el futuro esquema administrativo de la Empresa. La dependencia de los Pilotos es en línea directa desde la Vice-Presidencia, a través de la Gerencia de Operaciones y el Departamento de Pilotos, absteniéndose de la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo.

A solicitud de la Gerencia de Operaciones, el Directorio estudia el Escalafón definitivo de los Pilotos de LAN, que es presentado a la Empresa a fines de Diciembre para su aprobación.

CONFERENCIA SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

(Washington, Enero 1971)

El Secretario de Transporte del Gobierno de los Estados Unidos y la Administración Federal de Aviación, auspiciaron una conferencia en Washington D.C., entre los días 11 y 13 de Enero del presente año, con el objeto de intercambiar información e ideas, a nivel gubernamental, sobre los adelantos técnicos y administrativos e implementación de acuerdos internacionales relacionados con la prevención de actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves destinadas al transporte aéreo civil internacional, en especial, secuestros y sabotajes.

Representaron en dicha conferencia al Gobierno de Chile, el Agregado Aéreo en Washington, Coronel Gerardo López y nuestro asociado señor Jens Bucher, quienes, en estos días, presentan sus respectivos informes a consideración de la Junta de Aeronáutica Civil.

Durante la Conferencia, la delegación chilena no dió información alguna sobre los temas consultados en la Agenda, puesto que nuestras autoridades nacionales, más allá de firmar y ratificar el acuerdo internacional que llamaba a los Estados a poner en práctica las medidas técnicas y administrativas necesarias para prevenir los actos de violencia enunciados (véase 17ª Asamblea Extraordinaria de la Organización de la Aviación

Civil Internacional, Montreal, Junio 1970), documento que sirvió de base para las deliberaciones, no había aún comenzado a concretar en nuestro país las medidas acordadas.

Durante la conferencia se hizo resaltar la importancia de abocarse efectiva y rápidamente a la concreción de las obligaciones que pesan sobre cada Estado, y es así como el Círculo de Pilotos ve la imperiosa necesidad de colaborar activamente en esta tarea, para lo cual ha tomado ya contacto con distintas autoridades del país y de la Compañía para acelerar la implementación del acuerdo contraído por nuestro país, en el seno de OACI.

El Círculo de Pilotos de LAN-Chile vio con extremo agrado la designación de uno de sus asociados como Delegado a una conferencia de esta naturaleza, con lo que, tanto las autoridades gubernamentales como las de nuestra Compañía, han sentido el precedente de enviar técnicos a congresos de naturaleza técnica. El Directorio del Círculo de Pilotos hace un llamado a sus asociados a seguir preparándose profesionalmente a todos los niveles y en todas las áreas de su incumbencia para responder efectivamente a estas designaciones e igualmente a colaborar en forma activa en la realización de medidas tendientes a implantar un standard de seguridad más alto en nuestro medio.

RENUNCIA DE DON PATRICIO PUGA

A fines de Diciembre ppdo. presentó su renuncia a su cargo de Presidente del Círculo de Pilotos Don Patricio Puga, fundamentada en razones que expuso tanto en su carta como ante la Asamblea General de Socios efectuada el día 7 de enero de 1971.

La totalidad de los Pilotos presentes en dicha asamblea tributó un caluroso y prolongado aplauso a la persona de nuestro compañero PATRICIO PUGA en reconocimiento por su labor realizada al frente del Directorio y en señal de público agradecimiento por su honesta, activa y digna actuación.

Concretada su renuncia, la Asamblea acordó por unanimidad elegir al Capitán Sr. René Bobe como Director reemplazante.

Minutos más tarde, reunido el Directorio, designó nuevo presidente del Círculo de Pilotos al Capitán Sr. René Bobe.

PLANTA Y ENCASILLAMIENTO PARA 1971

El Directorio del Círculo ha encomendado a los Capitanes Srs. CARLOS OLIVARES y CARLOS SANCHEZ nuestra representación ante la administración de la empresa para llevar adelante el estudio y ejecución de la Planta y encasillamiento de los Pilotos en el año 1971.

Pasaron los años y debimos contentarnos con la dulce y reiterada promesa de que "no nos preocupáramos porque era plata en el banco".

Han cambiado los tiempos y ahora vemos con gran optimismo la posibilidad cierta de que se haga justicia en esta materia y que no se continúe marginando a los tripulantes de los beneficios comunes a todo el personal.

Los mismos argumentos que se tuvieron y se tienen ahora para dar este beneficio al resto del personal de LAN estamos ciertos se considera justo aplicarlo a los tripulantes Pilotos, T/M., Navegantes, Radiooperadores, Sobrecargos y Auxiliares.

SUELDOS PARA 1971.

Una comisión bipartita compuesta por representantes de la Administración de la empresa (Gerente de Finanzas, Director de Planificación y Jefe del Personal) y por tres representantes de los trabajadores (uno del Círculo de Pilotos, uno por APLAN., y uno por la Asociación de Trabajadores) está estudiando la Política de Remuneraciones de LAN para el año 1971.

El Círculo designó a los Capitanes Srs. CARLOS y JAIME SANCHEZ como representantes titular y alterno respectivamente. Asimismo nombró los siguientes asesores para estos representantes: por los Capitanes A., GASTON VELOSO por los Capitanes C., a MIGUEL ALCERRECA; por los Copilotos a KENETH MACKENZIE y FRANCISCO NAVES.

1.50/o DE AUMENTO POR AÑO DE SERVICIO.

La empresa ha convocado a los representantes de los trabajadores para indicar que el Directorio de LAN ha acordado en principio apoyar la incorporación del beneficio de un reajuste de 1.50/o por cada año de servicio en LAN a todo el personal, para lo cual se ha procedido a constituir una comisión bipartita compuesta por el Director Sr. Hernán Zuleta, por el Director de Planificación Sr. Aníbal Severino, y tres representantes de la parte laboral (uno por el Círculo de Pilotos, uno por APLAN., y uno por la Asociación de Trabajadores).

El Directorio del Círculo ha designado a los Capitanes Srs. CARLOS OLIVARES y CARLOS RIDERELLI como representantes titular y suplentes respectivamente.

INCENTIVO A LA PRODUCTIVIDAD.

El Comité de Empresa, de acuerdo a las disposiciones contenidas en el DFL 3 y en el DS 260 de 27 de Junio de 1969 está estudiando las normas que han de llevar a promover en el personal métodos que redunden en mayores entradas y obtener economías para la Empresa a objeto de que al verse incrementada la productividad se puedan repartir las utilidades en el mismo personal.

VENTA DE AVIONES Y ADQUISICIONES DE NUEVO MATERIAL DE VUELO

Se nos ha comunicado de que se ha concretado la venta de los aviones Caravelle y de tres DC 6B. Con ello se hará posible realizar el programa de adquirir dos Boeing 707, un Boeing 727 y dos Avro 748.

En nuestro próximo número de Despegue esperamos entregara Uds. el programa de expansión de rutas que tiene en estudio la Empresa.

SERVICIO REGIONAL PUERTO MONTT

Se encuentran bastante adelantadas las conversaciones a objeto de constituir en el Sur un Servicio Regional realizado por una empresa subsidiaria Fiscal, que contaría con cierta asistencia técnica y administrativa de LAN pero independiente en lo demás.

Dicha empresa entraría a operar con aviones adecuados para las pistas existentes, que podrían ser el Tipo Twin Oter.

LAN mantendría su servicio con los Avro en las pistas troncales siendo alimentada por aquella empresa subsidiaria fiscal desde los lugares en que no resulta adecuada ni conveniente la continuación de los vuelos de LAN con sus actuales y viejos DC3 o donde se ve resentida la seguridad de las posibles operaciones con Avro.

PAGO DE HORAS NOCTURNAS

Dentro del Comité de Empresa se ha iniciado el estudio del pago de horas nocturnas para los tripulantes, el que habría correspondido empezar a pagar desde las 24:00 hrs. del día 4 de noviembre de 1965 según lo dispuesto en el acuerdo N° 864 del Honorable Consejo de LAN en su sesión N° 1642 celebrada el 17 de noviembre de 1965 y ratificado por Decreto Supremo N° 497 de fecha 30 de noviembre de 1965 y publicado en el Diario Oficial N° 26.407 de fecha 4 de abril de 1966.

Como es de conocimiento de todos los Tripulantes de la Empresa, el día 6 de Abril de 1966 se emitió la Circular N° 25 de Operaciones de Vuelo en la que se nos comunicaba oficialmente el pago por hora de vuelo nocturno a contar del día 4 de noviembre del año 1965.

CURSO PARA INVESTIGADOR DE ACCIDENTES

De una terna propuesta por el Directorio del Círculo de Pilotos al Vicepresidente de LAN Sr.

Rodolfo Ortega, fue designado el Capitán Sr. WERNER HAASE para ser enviado a EE.UU. a un curso de especialización para pilotos investigadores de accidentes.

A su regreso servirá como instructor en Santiago para preparar cuatro investigadores más.

Con ello se inician los primeros pasos para concretar la formación en LAN de una Oficina de Seguridad Aérea patrocinada por el Círculo de Pilotos, según el esquema preparado por el Capitán Sr. JENS BUCHER y dado a conocer a Uds, en un reciente boletín informativo.

ASCENSOS RETROACTIVOS EN PLANTA 1970

En comisión bipartita Empresa/Trabajadores a la que asistieron el Director de Planificación, el Gerente de Operaciones, el Jefe de la Sección Sueldos y Representantes del Círculo de Pilotos, (René Bobe, y Carlos Olivares), se ha comenzado a tratar, entre otras plantas, la de Pilotos.

En la primera reunión efectuada el martes 19 de enero 1971, se procedió a llenar las vacantes de Pilotos producidas en la Planta de 1970.

Es así como fueron ascendidos los siguientes Pilotos a los grados y en las fechas que se indican:

Señores:

Eduardo Montes a Capitán A el 30 de Junio de 1970.

José Enei a Capitán A el 30 de Junio de 1970.

Héctor Araya a Capitán A el 1° de Agosto de 1970.

Horacio Calvetti a Capitán B el 2 de Agosto de 1970.

Patricio Baquedano a Capitán C el 21 de Junio de 1970.

Jens Bucher a Capitán C el 3 de Agosto de 1970.

Humberto Duffau a Primer Oficial A el 22 de Junio de 1970.

Cristián Prado a Primer Oficial A el 4 de Agosto de 1970.

Augusto Schweinitz a Primer Oficial B el 23 de Junio de 1970.

Juan Parra a Primer Oficial B el 24 de Julio de 1970.

Rubén Guevara a Primer Oficial B el 25 de Julio de 1970.

Francisco Naves a Primer Oficial B el 5 de Agosto de 1970.

Los señores Rooney Valcarce, Roberto Hart y Eduardo Ortíz fueron asimilados a Primeros Oficiales B el 1° de Diciembre de 1970.

En las próximas reuniones de esta comisión se estudiará la planta para 1971.

LEY 17365 del 6 de Octubre de 1970

Restituye y modifica derechos previsionales para los Pilotos de LAN- Chile y les otorga los beneficios de Medicina Curativa y Medicina Preventiva.

En Abril de 1969, el Directorio del Círculo de Pilotos inició una campaña a nivel nacional, para lograr la dictación de una ley que viniera a subsanar una situación realmente absurda que se les presentaba a los Pilotos de LAN. En primer término, la restitución de nuestros beneficios previsionales que habían llegado a un nivel francamente increíble por la dictación de sucesivas disposiciones legales para terceros y que, de rebote nos afectaban sin que se tuviera la intención de perjudicarnos. Una situación que los propios legisladores llegaron a calificar de omisión inocente porque en el momento decisivo se nos ignoró.

Asimismo sucedió con las leyes de Medicina Curativa y Preventiva que llegaron a proteger a todos los chilenos, excepto a los Pilotos de LAN. Es así como en nuestra Empresa gozaban de sus beneficios todos los Ejecutivos, incluido el Presidente de ella y, por supuesto, todo el personal administrativo, técnico, profesional, auxiliar, incluido hasta el último obrero recién incorporado y todos los tripulantes, pero excluidos los Pilotos.

El Directorio del Círculo de Pilotos empezó por acumular todos los antecedentes legales e históricos sobre la materia y a dar forma a un proyecto de Ley que, en primer término, dió a conocer a los asociados en la forma de un memorandum y que posteriormente hizo llegar a las autoridades de la Empresa, personeros del Gobierno y a parlamentarios.

Un primer informe, relativamente favorable, del Departamento Jurídico de LAN, fue seguido por un informe legal de la Superintendencia de Seguridad Social y ratificado por la Subsecretaría de Previsión del Ministerio de Trabajo en el mes de septiembre de 1969, en el cual se reconocía la justicia de nuestro planteamiento.

Sucesivas entrevistas y presentaciones ante el Consejo de LAN, Sub-Secretaría de Transporte, Sub-Secretaría de Defensa, Sub-Secretaría de Hacienda, Parlamentarios, Ministros, etc. determinaron que el propio Presidente de la República tomara conocimiento de nuestra situación y se interesara en resolverla a través de un veto aditivo para que se promulgara nuestro proyecto exactamente en los términos solicitados y que habían sido estudiados y redactados por nuestro abogado David Briner, quien se desempeñó como Secretario Ejecutivo del Círculo de Pilotos durante tres años.

Promulgada la Ley 17365, la que en sus artículos 49, 50 y 51 contiene íntegra y textualmente nuestro proyecto, se nos ha planteado actualmente la necesidad de dictar los Reglamentos y disposiciones que la conviertan en una realidad operante y práctica. Para obtener esto, el Presidente de LAN, Sr. Ignacio Aliaga, ha dispuesto que uno de los abogados de la Empresa, el Sr. Alberto Etchegoyen, se dedique a estudiar y proponer las medidas legales que procedan. Por nuestra parte, le hemos encomendado a nuestro ex-Secretario Ejecutivo y Asesor Legal Dn. David Briner que trabaje en conjunto con el Sr. Etchegoyen, en esta materia que resulta de interés vital para el cuerpo de Pilotos y que tiene una trascendencia que va más allá de los términos que señala la ley, puesto que incide directamente en la tranquilidad anímica de un grupo de funcionarios en los cuales descansa básicamente la seguridad de las operaciones aéreas.

Artículo 49.- Agrégase al final del artículo 2º del DFL Nº 326, de 25 de Julio de 1953, lo siguiente: "Para optar a la pensión de retiro por la causal señalada en la letra a) del párrafo anterior se exigirá sólo 3 años como imponente; para optar a la pensión de retiro por las causales señaladas en las letras c) y d) se exigirán diez años como imponente".

Artículo 50.- Se aplicará a los pilotos de Línea Aérea Nacional (LAN Chile) en servicio activo el sistema de Medicina Curativa establecido en la ley Nº 12.856, del 13 de Febrero de 1958, y sus modificaciones posteriores. Para la aplicación de este sistema, los pilotos activos de LAN Chile serán considerados como miembros activos de la Fuerza Aérea de Chile.

Artículo 51.- Es aplicable a los pilotos de Línea Aérea Nacional (LAN Chile) la ley Nº 6.174 y sus modificaciones posteriores, con excepción de su artículo 8º. El Departamento de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile atenderá el examen sistemático de salud de este personal, como también los exámenes de especialidad de tuberculosis, cardiovasculares, cáncer, etcétera, debiendo la Línea Aérea Nacional pagar el costo de los exámenes de laboratorio necesarios para la especialidad (radiografías, planigrafías, exámenes de contenido gástrico, electrocardiografías, etcétera) así como también los gastos que se deriven de reposos preventivos en sanatorios, hospitales y otros.

Publicada en el diario Oficial Nº 27.764 del Martes 6 de Octubre de 1970.

Inauguramos otra de las nuevas secciones de DESPEGUE que llamaremos
REFLEXIONES SOBRE TEMAS DE ACTUALIDAD
y que se inicia con el comentario que presenta nuestro colaborador TRIEX.

"QUIEN DEBE OCUPAR LA TERCERA ESTACION DEL COCKPIT?"

Pronto haran quince años desde que LAN inició sus operaciones con aviones DC-6B y pocos deben recordar el transtorno que ello ocasionó en todas las áreas dentro de la Empresa, y entre otros muchos problemas el tener que integrar a las tradicionales tripulaciones compuestas únicamente por pilotos, radiooperadores y personal de cabina, a un nuevo tripulante para que operara los sistemas y que sin más argumentaciones se pasó a denominar "ingeniero de vuelo". Como LAN tenía que disponer de personal idóneo para atender estos aviones en su mantenimiento en postas y para que se desempeñara en esta nueva actividad a bordo y no contando la maestranza LAN con personal suficiente para cubrir ambas simultaneamente, se procedió a designar como ingenieros de vuelo a un grupo selecto de técnicos de Maestranza que diera garantías de poder atender el mantenimiento donde este se produjera.

Pasaron muchos años antes que Maestranza pudiera empezar a distribuir en las diferentes estaciones personal basado que atendiera el mantenimiento que hasta ese momento era efectuado por los mismos tripulantes llamados Ingenieros de Vuelo.

Aumentó la flota de aviones y se extendieron las rutas. Asimismo se impusieron reglamentaciones que limitaban las horas de vuelo y servicio e imponían los mínimos de descanso. Los Ingenieros de Vuelo dejaron de atender los aviones en tierra y empezaron a cumplir sus obligaciones a la par que los Pilotos, llegando a vuelo a una misma hora y lléndose al hotel junto con aquellos una vez aterrizados en los lugares de peconotada o término de vuelo fuera de la base.

A la demanda de más Ingenieros de Vuelo, Maestranza empezó a poner limitaciones porque también necesitaba mantener su propia dotación y se resistía a seguir entregando personal técnico para que pasara a desempeñarse de tripulante.

Ese nuevo personal de vuelo pasó a depender de Operaciones de Vuelo, dejando de pertenecer a la planta de Maestranza como se mantuviera en los primeros años.

Concurso tras concurso solicitando más personal de esa especialidad terminó en fracaso a medias por no haber suficientes postulantes dentro de LAN que reunieran las exigencias mínimas requerida y se recurrió a designar Pilotos que cubrieran la tercera estación del cockpit. Su desempeño fue óptimo ya que la función requerida era la de Operadores de Sistemas y había desaparecido la antigua necesidad de efectuar mantenimiento.

Una y otra vez se produjo la misma necesidad de designar Pilotos para esta actividad, la que por otra parte correspondía a una tendencia internacional de imponer en el cockpit la integración de un equipo homogéneo compuesto únicamente por pilotos. Con ello se lograba entre otras ventajas el de lograr que un piloto al término de su trayectoria hubiera pasado previamente por la tercera y segunda estación del cockpit teniendo en consecuencia una visión mucho más completa para su experiencia como Capitán. Se mantiene una jerarquía indiscutible y simplifica la programación de los encargados de Operaciones para planificar cursos, ascensos y cambios de material.

En Chile la Dirección de Aeronáutica les otorga Licencias de Mecánicos de Abordo. LAN los denomina Tripulantes de Mantenimiento. Los Pilotos los llaman Operadores de Sistemas. Ellos se autodenominan Ingenieros de Vuelo.

¿Cuál de estos nombres es correcto o adecuado?

Una nueva política apoyada o propiciada por la actual jefatura determinó de que la tercera estación del cockpit debe ser ocupada únicamente por personal técnico ajeno al cuerpo de Pilotos, pero curiosamente se sigue empleando pilotos para dicho cargo impidiéndoseles reintegrarse a sus actividades de Primeros Oficiales y no hay en vista ninguna medida que cambie esta situación al menos en los próximos doce meses. ¿por qué? Al parecer la teoría está resultando demasiado difícil de concretar en hechos. Mientras tanto esos colegas nuestros son hostilizados por los T/M titulares; ganan menos siendo jerárquicamente

superiores; y crean un problema en la programación de los cursos para pilotos que no puede disponer de ellos ahora mismo.

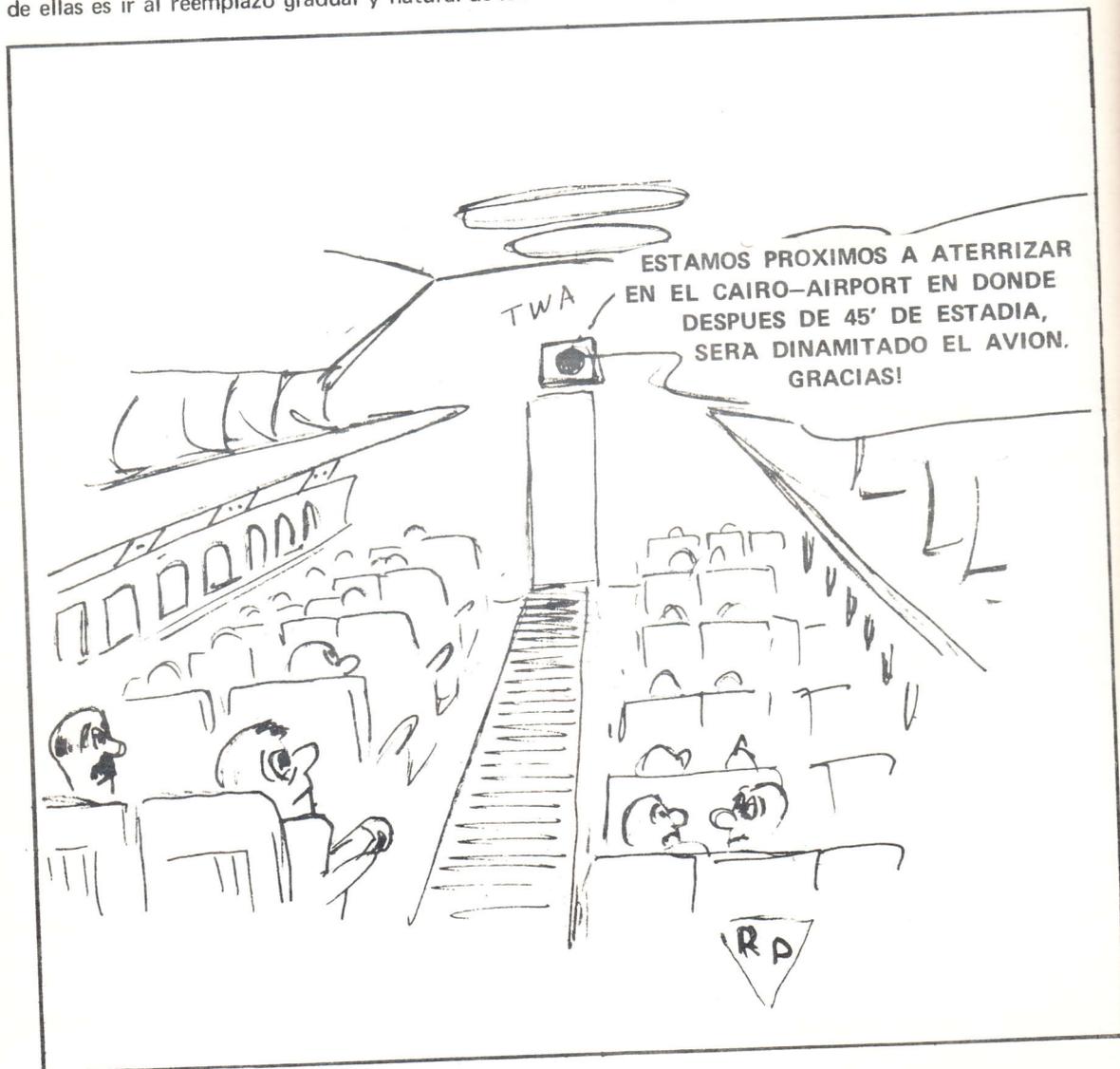
Creemos que no se ha dado el enfoque correcto a la solución de un real y agudo problema que afecta directamente a los Pilotos.

La distorsión en las rentas a las que periódicamente se vé abocada la jefatura por las pretensiones de ese personal técnico no piloto que hace presente su antigüedad en la Empresa y las funciones que una vez cumplió dentro de maestranza, más la tenaz persistencia con que se pretende desconocer una realidad aceptada como axioma invariable en todo el mundo de que en el avión el primero en autoridad y renta es el Capitán y que el **SEGUNDO EN RENTA Y AUTORIDAD ES EL COPILOTO**, nos llevan a pensar de que existen sólo dos soluciones posibles en LAN. Una de ellas es ir al reemplazo gradual y natural de los

actuales T/M por personal piloto. La segunda solución es integrar a los actuales T/M al cuerpo de pilotos para lo cual se les admitiría como Postulantes a copilotos y con ello tendrían asegurada la renta y jerarquía que tanto buscan por otros medios. Estimamos que eliminando el requisito o limitación de edad, podrían presentarse a los exámenes médicos, teóricos y de vuelo en igualdad de condiciones que cualquier postulante.

Pretender ignorar la actual situación ambigua y distorsionada que se vive no conduce en modo alguno a la normalidad de las operaciones.

El cuerpo de pilotos sólo desea y busca una solución justa y que en modo alguno pueda perjudicar a los actuales Tripulantes de Mantenimiento, entre los cuales contamos no tan sólo con compañeros de vuelo sino que con muy buenos amigos, y en los que reconocemos eficientes y distinguidos técnicos.



SECUESTRO AEREO O IMPEDIMENTOS DEL TRANSPORTE AEREO CIVIL

La Asamblea General.

Reconociendo que la aviación civil internacional es un lazo vital en el fomento y conservación de las relaciones amistosas entre Naciones y que su seguro y ordenado funcionamiento es del interés de todos los pueblos,

Seramente preocupada por los actos de secuestros aéreos u otros impedimentos perjudiciales al transporte aéreo civil,

Reconociendo que dichos actos ponen en peligro las vidas y la seguridad de los pasajeros y tripulantes y que constituyen una violación de sus derechos humanos,

Consciente de que la aviación civil sólo puede funcionar adecuadamente en condiciones que garanticen la seguridad de sus operaciones y el debido ejercicio de la libertad del transporte aéreo,

Ratificando la solemne declaración de la sesión extraordinaria de la Asamblea de la Organización Internacional de Aviación Civil, celebrada en Montreal en Junio de 1970,

Teniendo en cuenta la resolución 2551 (XXIV) y resolución 286 de 9 de Septiembre de 1970 adoptada por unanimidad en la 1552ª reunión del Consejo de Seguridad,

1. **Condena** sin excepción alguna todos los actos de secuestro aéreo u otros impedimentos al transporte aéreo civil, fueren estos originalmente nacionales o internacionales, a través de la amenaza o el uso de la fuerza y todos los actos de violencia que fueren dirigidos a los pasajeros, tripulantes y aeronave involucrados en el transporte aéreo civil y las instalaciones para la aeronavegación y comunicaciones aeronáuticas usadas por dicho transporte,

2. **Hace un llamado** a todas las Naciones para que tomen las medidas necesarias que impidan, eviten o supriman dichos actos dentro de su jurisdicción, en todas las etapas de la ejecución de esos actos y provean las disposiciones necesarias para someter a

proceso y castigo a las personas que perpetraren dichos actos, en proporción con la gravedad de esos delitos, para la extradición de tales personas con el objeto de someterlas a proceso y castigo, sin perjuicio de los derechos u obligaciones de las Naciones que hubieren suscrito documentos internacionales vigentes relacionados con esta materia;

3. **Declara** que el abuso por captura ilegal de aeronaves, con el fin de tomar rehenes, debe ser condenado;

4. **Declara, además,** que la detención ilegal de pasajeros y tripulantes en tránsito, o involucrados en cualquiera otra forma en el transporte aéreo civil, debe ser condenada como otra forma de impedimento perjudicial con respecto al libre e ininterrumpido transporte aéreo;

5. **Insta** a las Naciones, a cuyo territorio es desviada una aeronave secuestrada, a proveer el cuidado y la seguridad de sus pasajeros y tripulantes y permitirles continuar su viaje tan pronto como fuere posible, y devolver la aeronave y su carga a las personas que tuvieren derecho legal a su posesión;

6. **Invita** a las Naciones a ratificar o adherirse a la "Convención sobre Delitos y Ciertos otros actos cometidos a bordo de Aeronaves", suscrita en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, y en conformidad con dicha Convención;

7. **Requiere** la acción conjunta por parte de las Naciones, de acuerdo a la Carta de las Naciones Unidas, con el objeto de suprimir todos los actos que pusieren en peligro el desarrollo y seguro y ordenado el transporte aéreo civil internacional;

8. **Hace un llamado** a todas las Naciones para actuar en forma conjunta e individualmente, de acuerdo con la Carta de la NU, en cooperación con las Naciones Unidas y la Organización Internacional de Aviación Civil, para asegurar que los pasajeros, tripulantes y aeronave involucrados en la aviación civil no fueren utilizados como medios para extorsionar ventaja de ninguna especie;

* Por 105 a favor, ninguno en contra y 8 abstenciones.

9 Requiere el total apoyo a los esfuerzos habituales de la Organización Internacional de Aviación Civil con miras al desarrollo y la coordinación, de acuerdo con su competencia, de medidas efectivas relativas al impedimento del transporte aéreo civil;

10. Hace un llamado a las Naciones para hacer todos los esfuerzos posibles a fin de obtener un resultado exitoso en la conferencia diplomática, que ha sido convocada para celebrarse en La Haya en Diciembre de 1970, con el propósito de adoptar un convenio sobre la captura ilegal de aeronaves que se ponga en vigencia en forma efectiva lo antes posible.

NOTA:

El Gobierno de Chile no firmó el Convenio a que se hace mención en el punto 10 de la Declaración de la Asamblea de la ONU, realizado en La Haya en Diciembre de 1970, pero se encuentra abocado a su estudio para su pronta ratificación.

El Círculo de Pilotos hace un llamado a nuestras autoridades nacionales para acelerar el procedimiento en cuestión vistos la importancia y alcance jurídico que tiene a nivel internacional dicho Convenio.

Dos amigos quieren arrendar escopetas y un perro de caza. Van a un negocio del ramo y . . .
Ese es el más barato. Eº 10 por día. Es inexperto, pero "promete mucho. Se llama Copiloto".
El perro resultó ser bueno y al año siguiente los amigos preguntan si otra vez pueden tener a Copiloto.
"Claro, pero ahora es un perro con experiencia - Eº 50 por día".
Pasó otro año y para disgusto de los cazadores la tarifa de Copiloto había subido a Eº 100. Decidieron tomarlo por última vez.
Pero cuando volvieron después de otro año . . .
"Tomen a Copiloto si quieren - Eº 5 la hora".
"Pero si es un perro de primerísima categoría!"
"Ya lo sé, pero algún imbécil lo llamó Capitán y desde entonces no hace más que estar sentado sobre su cola y ladrarle a todo el mundo".



V_{mcg} y V_{mca}



Uno de los más incómodos incidentes que un piloto tiene que afrontar es la pérdida de un motor durante la parte crítica del despegue. El avión realizará muy rápidos cambios en rumbo y ángulo de banqueo y solamente una pronta acción de control por parte del piloto restaurará al avión a un equilibrio. Afortunadamente la seguridad de los motores jet es tal que esto no sucede muy a menudo, pero esta posibilidad no puede ser ignorada. Puede ser una amenaza aún cuando se esté preparado para ello en un vuelo de entrenamiento.

La investigación de las causas de un accidente a menudo termina con la conclusión de que no existe una causa solamente, pero sí una interrelación de varias eventualidades cada una de las cuales aparecen no peligrosas por sí solas. Parece posible que en los casos de accidentes de aviones operados con empuje asimétrico, puede ser un factor contribuyente, conocimientos insuficientes de las características de vuelo y de los principios aerodinámicos involucrados. Ciertamente, un entendimiento correcto de estas materias ayudarán al piloto a un criterio correcto cuando se encuentre en esta situación.

¿Qué se entiende por "velocidad mínima de control? ¿Qué márgenes de seguridad se han considerado para establecer procedimientos que cubran operaciones con potencia asimétrica, y que es lo que deberá hacer el piloto para operar con eficiencia dentro de estos márgenes? y ¿en qué conformación (si la hay) tiene lugar la máxima pérdida de control?

Estas preguntas se hacen frecuentemente, pero las respuestas no son fácilmente obtenidas por un piloto de línea.

El empuje asimétrico produce una tendencia al viraje sobre el centro de gravedad del avión, el cual debe ser balanceado por fuerzas aerodinámicas en las superficies de control, principalmente el rudder y estabilizador vertical. Pero mientras la efectividad de los controles declina con la disminución de la velocidad, las características de los motores son tales que, para un setting de empuje constante la tendencia de viraje aumenta con la disminución de la velocidad.

La consecuencia es clara, para cualquier nivel de empuje asimétrico dado, existirá una velocidad mínima de control bajo la cual la efectividad de los controles aerodinámicos será insuficiente para contrarrestar el momento debido al empuje asimétrico.

Dos velocidades mínimas de control han sido definidas en las Regulaciones de la Aviación Federal (FAR); Velocidad mínima de control en tierra (V_{mcg}) y Velocidad mínima de control en el aire (V_{mca}).

Generalmente, las velocidades de despegue (V₁, V_R y V₂) se determinan en base a otras consideraciones que las velocidades mínimas de control. Solamente en algunos aviones con peso las velocidades mínimas de control son limitativas. Sin embargo, si las velocidades publicadas son usadas, siempre se dispone del control adecuado. La velocidad mínima de control en el aire es también interesante para el piloto que efectúa un aterrizaje o una rehusada con un motor fallado, particularmente en caso de cualquier cuádrimotor con dos motores del mismo lado fallados.

V_{mca} es definida por FAR como "la veloci-

dad aérea a la cual, cuando el motor crítico queda repentinamente inoperativo, es posible restablecer el control del avión con motor aún inoperativo y mantener vuelo recto, con un ángulo de banqueo no mayor a cinco grados". Al momento de la falla de motor todos los motores están operando a potencia de despegue, y el control debe ser recuperado sin reducir el empuje en los motores restantes.

La experiencia muestra que muchos pilotos no aprecian completamente el incremento significativo en la controlabilidad del avión alcanzada usando el ángulo de inclinación de 5° , incluido en la definición de V_{mca} . La razón para el mejor control es que en una situación con un motor inoperativo, el deslizamiento y la deflexión del "rudder" son usados para generar una fuerza en el plano vertical. Esto provoca un momento de rotación sobre el centro de gravedad del avión, el cual contrarresta el producido al empuje asimétrico.

Sin embargo, hay una fuerza lateral resultante perpendicular a la dirección de vuelo, la cual también debe ser equilibrada. Esto solamente puede efectuarse inclinando el avión al lado contrario del motor inoperativo usando así la componente resultante del peso perpendicular al plano de simetría del avión. Por incremento del ángulo de banqueo (dentro de los límites) una mayor fuerza del timón de dirección puede ser equilibrada, permitiendo mayor control sobre la condición de empuje asimétrico y bajando la velocidad mínima de control.

Aunque el control direccional es un problema en una situación de empuje asimétrico, el control lateral puede también causar dificultades. Esto se debe a la fuerte tendencia de los aviones de alas en flecha para producir alaveos debido al deslizamiento. La tendencia a levantarse del ala que adelanta durante un deslizamiento, también llamado "alaveo debido a guiñada" (roll due to yaw) o efecto dihedral, se presenta en todo avión y el efecto aumenta con alas en flecha a velocidades bajas.

La tendencia al roll debido al deslizamiento es comunmente experimentado y puede ser demostrado de dos maneras: 1) deflexión al timón de dirección manteniendo los alerones neutros; 2) un motor fallado, compensado para una condición de empuje asimétrico.

En el caso de falla de un motor, el avión guiñará hacia el motor fallado y luego inclinará el ala en esta dirección hasta que se tome una acción correctiva. La magnitud del movimiento y de la acción correctiva requerida dependerá del empuje que se está desarrollando y de la velocidad del avión en el momento de la falla de motor. La más crítica de las posibles situaciones en que puede suceder una falla de motor entre V_R y V_2 , el cambio de dirección e inclinación del ala será muy rápido y la acción correctiva requerida es aplicación inmediata de timón de dirección total y control lateral casi total. Lo más importante en este momento es recobrar el control del avión inmediatamente.

Para examinar el asunto de margen de seguridad y máxima pérdida de control, y enfatizar una vez más el beneficio de usar ángulo de banqueo en una condición de motor fallado, considere un avión volando con empuje asimétrico a una velocidad sobre V_{mca} 1. A esta velocidad el vuelo recto puede ser mantenido y la bola centrada con menos de full deflexión del timón de dirección. Sin embargo, si la velocidad disminuye (asumiendo empuje constante) será necesario aumentar la deflexión del timón y hasta ciertas velocidades, full deflexión será necesaria. Si la velocidad cae bajo este punto, la fuerza de viraje de empuje asimétrico no podrá ser balanceada más por el uso del timón de dirección sólo. Un pequeño ángulo de deslizamiento hacia el lado contrario del motor fallado resultará automáticamente y creará una fuerza en el estabilizador vertical además de la fuerza causada por la deflexión del timón de dirección. De esta manera la fuerza de viraje debido al empuje asimétrico se mantendrá balanceada. Si la velocidad continúa disminuyendo, el ángulo de deslizamiento que mantiene balanceada a las fuerzas de viraje, deberá aumentarse. Pero los deslizamientos crean apreciables fuerzas laterales en el fuselaje y estabilizador vertical impulsando el avión a virar hacia el motor fallado. Por la inclinación se crea una componente de peso para balancear las fuerzas laterales. Así como la velocidad disminuye y el ángulo de deslizamiento aumenta, el ángulo de banqueo necesario para mantener un vuelo recto aumenta cuando el ángulo de banqueo alcanza cinco grados, el avión estará en la velocidad mínima de control definida por FAR, pero estos límites de 5° de ángulo de

banqueo es un valor arbitrario y la velocidad puede caer más sin que se sufra una inmediata pérdida de control.

A ángulos muy grandes de deslizamiento, sin embargo dos cosas pueden suceder: la tendencia del avión a girar debido al deslizamiento puede llegar a ser demasiado grande para ser contrarrestada con full control lateral, resultando una tendencia de giro incontrolable; y, a ángulos grandes de deslizamiento, el plano vertical perderá efectividad. Esto puede ocurrir sin aviso y resultará un repentino incremento en el ángulo de deslizamiento. Cual de estos hechos ocurra primero depende del tipo de avión involucrado. Si ocurre primero la pérdida de efectividad del plano vertical, el repentino aumento de desplazamiento será también resultado de exceder los límites de control lateral.

En resumen, el actual límite de controlabilidad de empuje asimétrico se alcanzará cuando la velocidad caiga al punto donde este límite de ángulo de deslizamiento sea alcanzado. Con la excepción de un DC-8 con dos motores fallados al mismo lado, para cualquier avión Mc Donnell Douglas la velocidad deberá tener una caída bajo V_s para que la pérdida de control ocurra en este sentido.

En caso de un DC-8 haciendo una aproximación con dos motores inoperativos en un mismo lado, "agregados" a los procedimientos publicados proveerán un margen adecuado de seguridad sobre la velocidad mínima de control.

V_{mcg} . Como aparece definida en FAR es: "la velocidad mínima a la cual la controlabilidad es demostrada con el uso de los controles aerodinámicos primarios solamente, durante la carrera de despegue, para ser adecuada para continuar el despegue en forma segura, usando habilidad normal de pilotaje, cuando el motor crítico repentinamente quede inoperativo,

Para estudiar el problema, se considera una falla repentina de un motor durante la carrera de despegue en tierra. Esto provocará que el avión comience a virar hacia el motor fallado y fuera de la línea central de pista. Nuevamente habrá una velocidad mínima a la cual la aerodinámica del

avión será capaz de controlar este viraje, a pesar que en este caso, dependiendo de las condiciones de la superficie de la pista, existirá una ayuda por parte de las reacciones tren de aterrizaje.

Porque no es posible continuar un despegue seguro con un motor fallado desde una velocidad bajo V_{mcg} , esta velocidad es el límite más bajo permisible para V_1 . En la mayoría de los despegues V_1 es determinada en base a otras consideraciones y es mayor que V_{mcg} , tan serios problemas de controlabilidad no serán encontrados si un motor falla entre V_1 y liftoff. Con V_1 igual a V_{mcg} , como ocurre con pesos ligeros de despegues para algunos aviones, una falla de motor en V_1 , puede ser controlable sin exceder 15 pies de desviación lateral desde la línea central de pista. Este es el límite permisible usado durante las pruebas para determinar o establecer V_{mcg} .

Los DC-8, DC-9 y DC-10, tienen todos un mecanismo de conexión entre los pedales del timón y la rueda de nariz lo cual permite un manejo sobre un rango limitado para aumentar el control direccional disponible desde el timón. Para los DC-8 que no sean los de las series 61 y 63 alargados, se toma ventajas de este rasgo, reduciendo V_{mcg} cuando las condiciones de la pista lo permitan.

Dos valores de V_{mcg} se han considerado en el Flight Manual. Uno está basado en vuelos de prueba con la rueda de nariz desconectada y la rueda de nariz libre y es usada en pistas heladas, o potencialmente con hielo. Una V_{mcg} inferior basada en vuelos de prueba en pistas húmedas con el mecanismo pedal del timón a rueda de nariz desconectada, es usado para pistas húmedas o secas.

En el caso de que falle un motor entre V_1 y V_R , el control del avión se alcanza mejor con la aplicación inmediata del timón para mantener el control direccional, y será necesario una aplicación adicional del timón en V_R se pierde el efecto de gobierno de la rueda de nariz. Si el motor crítico falla exactamente en V_1 , cuando V_1 es considerada por V_{mca} , será necesario full timón para mantener el rumbo de la pista. A medida que se aumenta la velocidad, el control proporcional puede ser aflojado. La aplicación de control lateral en sentido

natural (rueda al lado contrario del motor fallado) será necesario para mantener una condición nivel de alas, aún en tierra.

Producirá un control lateral de deflección del spoiler, cuya resistencia ayudará en el control de la tendencia al viraje y también asegurará una suave transición para la actitud de banqueo, la cual será necesaria después del liftoff.

Finalmente, está visto que las regulaciones contenidas en el FAR y en los procedimientos publicados en el Manual de Vuelo del Avión, proveen márgenes sustanciales para la operación segura de los aviones bajo condiciones de empuje asimétrico. Es muy remota la posibilidad que falle un motor durante la fase crítica de un despegue, pero en interés de la máxima seguridad, nos incumbe a todos nosotros estar preparados para manejar tal contingencia en cada despegue▲



NOTICIAS

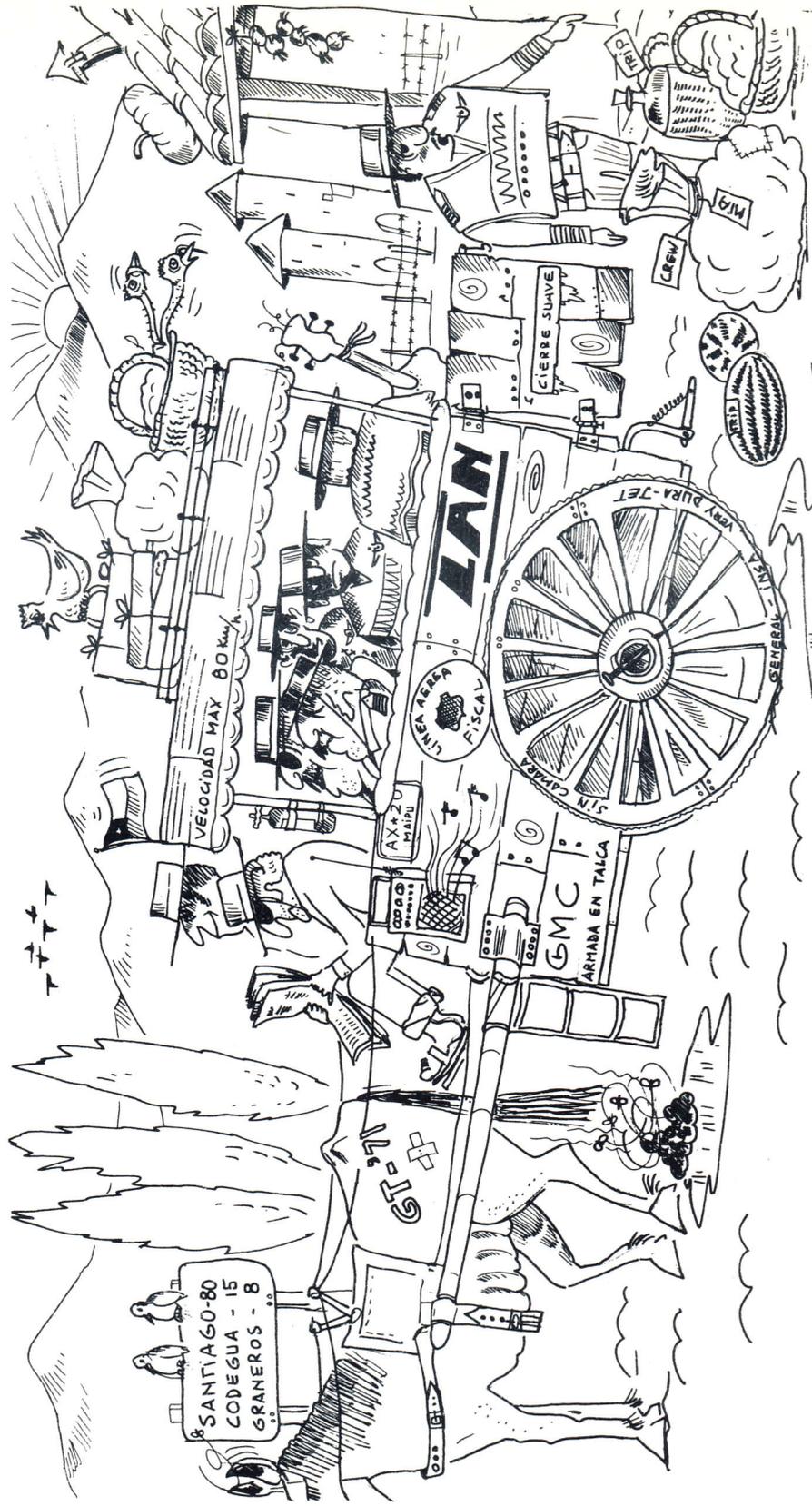
Los Pilotos de B-747 de United recibirán US 57.000.- anualmente, según el nuevo contrato entre la compañía y la Asociación de Pilotos de United. Además de los nuevos sueldos, se reducen de 80 a 75 horas el máximo para este material.

Las rentas para los capitanes del Jumbo-Jet quedaron en US 4.753.- mensuales; la de los pilotos de birreactores en US 3.130.-; para trirreactores US 3.348.- y para capitanes de cuadrirreactores US 3.386.-

PORQUE SERE PILOTO

(Tommy Tyler, 8 años de edad).

Cuando sea grande quiero ser piloto porque es una cosa entrete y fácil de hacer. Por eso es que hay tantos pilotos revoloteando por ahí. Los pilotos no necesitan mucha escuela, basta con que aprendan los números para que puedan leer sus instrumentos. Yo creo que también es conveniente que sepan leer mapas, para que puedan encontrar el camino cuando están perdidos. Los pilotos tienen que ser valientes porque no deben asustarse cuando no pueden ver en la niebla; y cuando se sale un ala o un motor deben mantener la calma para saber qué hacer. Los pilotos deben tener buena vista para ver en la noche y a través de las nubes, y no tienen que temer a los truenos y rayos ya que están mucho más cerca de ellos que nosotros. El sueldo de los pilotos es otra cosa que me gusta. A ellos les pagan más de lo que pueden gastar. Esto es porque la gente cree que volar aviones es peligroso, excepto los pilotos: ellos saben cuán fácil es. Espero que no me maree en el avión, porque me mareo en auto y si me mareo en los aviones no podré ser piloto y tendré que trabajar.



RECOGIDA FOLKLORICA RP