

DESPEGUE

REVISTA DE DIFUSION E INFORMACION AERONAUTICA

Nº 22



702, uno de los cuatro Boeing 707 de LAN - CHILE

SCAN NOTICIOSO

El pasado mes de Octubre, el Presidente de LAN-CHILE, General (R) Germán Stuardo, participó en un vuelo Lima-París, en un prototipo del Concorde, gracias a una cordial invitación de Aérospatiale BAC.

—:—:—

El Comandante Sr. Julio Mattich, el 1.er Oficial Guillermo Holzer y el Ingeniero de Vuelo Enrique Kanhi, fueron los encargados de llevar al 704, nuestro último Boeing 707, recién adquirido, desde St. Paul, Minneapolis, a Hamburgo, a fin de hacerle las modificaciones necesarias para integrarlo a las rutas transoceánicas de LAN CHILE.

—:—:—

LADECO ha sido autorizada para extender sus rutas hasta Sao Pablo en el Brasil. Se rumorea que esta Línea Aérea Chilena estaría en conversaciones con Braniff para adquirirles dos Boeing 727. La insucción de las tripulaciones se haría en Dallas.

—:—:—

El 20 de Noviembre, un 747 de Lufthansa tuvo un serio accidente al despegar desde el Aeropuerto de Nairobi. El cuadrirreactor cayó de cola segundos después de elevarse, estallando en llamas. Murieron 59 de los 157 pasajeros. Investigaciones posteriores indican que el avión aparentemente tuvo problemas con los leading edges, dispositivos hipersustentadores del borde de ataque de las alas, los que no se extendieron apropiadamente, provocando consiguientemente la pérdida de sustentación de ellas. Este es el primer accidente de un Boeing 747, siendo considerado por los pilotos como "el avión más seguro del mundo".

—:—:—

Una comunicación escrita envió al Secretario General de las Naciones Unidas Kurt Waldheim, el Círculo de Pilotos de LAN CHILE, a fines de Noviembre, para protestar por las medidas adoptadas en esta organización en contra de nuestro país. La nota está firmada por Roberto Parragué y Ernesto Besoain, presidente y secretario, respectivamente y contiene los fundamentos reales de la actual situación de nuestro país, a cuyo Poder "han llegado nuestros actuales gobernantes por expreso y unánime pedido de la ciudadanía y han aceptado asumir la dura tarea de restaurar la normalidad social, económica y moral de la Nación y las medidas de emergencia que estos propósitos fatalmente exigen, no son objetados por nuestro pueblo y, con mayor razón, no pueden serlo por otros pueblos".

El Círculo de Pilotos de LAN CHILE pide al Secretario General de la ONU ponga en conocimiento de los países miembros del organismo el texto de la comunicación.

—:—:—

Treinta años cumplió a fines de Noviembre LAN CHILE, volando a las zonas magallánicas. Este hecho fue cálidamente festejado por los habitantes de Punta Arenas, quienes agasajaron a la comitiva de la Empresa, cuando viajaron hasta esa ciudad, encabezados por el General (R) Stuardo. También se celebraron las 50.000 travesías del Estrecho de Magallanes efectuados por nuestros aviones en sus vuelos a Tierra del Fuego.

Un H.S. 748 de la Compañía efectuó un vuelo turístico hasta el Cabo de Hornos, en el que parti-

ciparon Autoridades de la Empresa y de la Zona, aterrizando posteriormente en Puerto Williams, inaugurando nuevamente el servicio hasta esa lejana posesión, interrumpido hace siete años.

Las autoridades de LAN CHILE recibieron múltiples manifestaciones de agradecimiento por haber enterado tres décadas de servicios a la zona austral y se rindió homenaje a todos aquellos hombres, que con su audacia y heroísmo hicieron posible la apertura de las rutas aéreas, reafirmando con ello, la soberanía de Chile en esta alejada región.

El presidente de LAN, General Stuardo, expresó a la comunidad magallánica que la Empresa continuará esmerándose por proporcionar una atención siempre preferente y acorde con sus características geográficas que la hacen depender casi exclusivamente del transporte aéreo en su diaria comunicación con el resto del territorio nacional.

—:—:—

El Domingo 2 de Diciembre, la mayor parte del nor-este de los Estados Unidos estaba afectado por una extensa zona de mal tiempo, acompañado de fuertes vientos. Esto posiblemente se conjugó como uno de los factores en dos accidentes de aviación ocurridos en ese día. Uno de ellos fue un Boeing 727 de la TWA, que hacía el vuelo inaugural 514 de Indianápolis al Aeropuerto Nacional de Washington D. C. Debido al fuerte viento cruzado, con respecto a las pistas del National, el vuelo fue desviado a su alternativa al Aeropuerto Internacional de Dulles para hacer una aproximación VOR a la pista 12. ATC lo autorizó a 3.400 ft., inexplicablemente el avión se estrelló a 1.700 ft. contra la cumbre de un cerro del Blue Ridge Chain, muriendo sus 93 ocupantes. Tanto el flight recorder como el voice recorder fueron recuperados. El otro accidente también un 727 ocurrió en Nueva York, cuando un trirreactor de la North West Airlines, cumpliendo un vuelo Ferry desde Kennedy a Buffalo, se estrelló aproximadamente a 30 millas al norte de Nueva York, en una densa zona boscosa. Sus tres tripulantes murieron. También los recorders del cockpit fueron recuperados intactos.

—:—:—

La Dirección de Aeronáutica de Chile montó durante el mes de Diciembre una exposición completísima de la Historia de la aviación chilena en el hall central de la Universidad de Chile de Santiago.

La muestra, como lo expresara en su discurso el Director de Aeronáutica Civil, Coronel de Aviación Ernesto Miranda, tiene por objeto divulgar aspectos de la aviación nacional, tanto en su infraestructura, como en sus operaciones y modalidades de empleo.

La exposición incluye un Museo Aeronáutico con Maquetas, fotos y antecedentes históricos de nuestros pioneros y sus frágiles aviones. También presenta una estación meteorológica hecha a escala y otros aspectos de ayuda a la aeronavegación

—:—:—

Otro accidente. El 5 de Diciembre un DC-8 de la Línea Aérea Charter Martín Air se estrelló durante su aproximación al Aeropuerto de Colombo, en Ceylán, muriendo sus 9 tripulantes y 182 pasajeros. El accidente ocurrió en el monte Laxabana, de 1.500 metros, en una zona sumamente escabrosa. El avión se dirigía desde Yakarta a La Mecca, habiendo sido charteado por un grupo de peregrinos musulmanes. Posteriormente la policía tuvo grandes problemas con la población del lugar, quienes llegaron por millares a saquear los restos del accidente, el que es considerado como el segundo peor de la aviación mundial.

DESPEGUE

AÑO VII

ENERO / FEBRERO 1975

Nº 22

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

Miembro de la Federación Interna-
cional de Asociaciones de Pilotos
de Líneas Aéreas
(IFALPA)

Director:
CDA. Sr. Máximo Astorga Rojas
Domicilio y Suscripciones:
Las Palmas 2212 - Of. 34 y 36.
Teléfonos: 231397 - 496692.
Cables: LANPILOT.
Santiago de Chile.

Fotografías: Luis Orazio.

INDICE

Editorial.....	2
Piratería Aérea.....	4
Dagoberto Godoy, el Piloto que forjó la ruta.....	5
Comentario IFALPA.....	8
... de los periódicos.....	9
Cine.....	11
Libros.....	12
En Francia 6% de los Pilotos "eliminados"	13
El Melado.....	14
Operaciones Informa.....	15
Cuerpo de Pilotos LAN-Chile.....	16
Nómina de Tripulantes de Mantenimiento	18
Avión Supersónico Comercial en las Rutas Aéreas Chilenas.....	21
Aterrizajes Perfectos en la niebla.....	23
Platea Alta.....	26
257 Pasajeros Muertos debido al Agota- miento de los Pilotos.....	27
Observaciones Aeronáuticas.....	28
¿Sabía Ud?.....	31

“ADIOS”

Junto con la llegada de nuestro cuarto Boeing 707 ha llegado el momento de decir adiós a dos grandes amigos, los que contribuyeron en su oportunidad, sobre todo cuando eran “jóvenes” al engrandecimiento de nuestra querida LAN-CHILE. Me refiero a nuestros viejos DC-3 y a nuestros maduros Caravelles.

Grandes amigos que nos enseñaron a volar, permitiéndonos superarnos profesionalmente. El DC-3 también nos enseñó geografía. Quién no aprendió a descifrar las intrincadas quebradas del Norte Grande tratando de “achuntarle” a Chañaral. ¿O ir descendiendo a medida que bajaba el techo de las nubes hasta confundirse con el mar agitado, tratando de entrar por el Mehuín hacia Valdivia? ¿O cuando nos metíamos por el seno Almirantazgo rozando los glaciares, sobrevolando el Lago Fagnano, para descolgarnos sobre la Cordillera de Darwin, saludando a Ushuaia en nuestro vuelo a Puerto Williams? ¡Puchas que era lindo!

Monsieur Caravelle, presentado en clases por Paul Blave... “Póque la coggente continúa...” Intrincadísimos gráficos eléctricos que se simplificaban maravillosamente en los paneles automáticos y jamás lo dejaban a obscuras a uno. Cocktail industrial de la más avanzada técnica europea, reunía a la British Aircraft en la construcción del cockpit, Hispano Suiza en el tren de aterrizaje, Fiat en el empenaje, Sud Aviation en alas y fuselaje y según se cuenta las ruedecillas que soportan a la escala trasera fueron copiadas de una innovación efectuada a los Martin por una compañía llamada Línea Aérea Nacional...

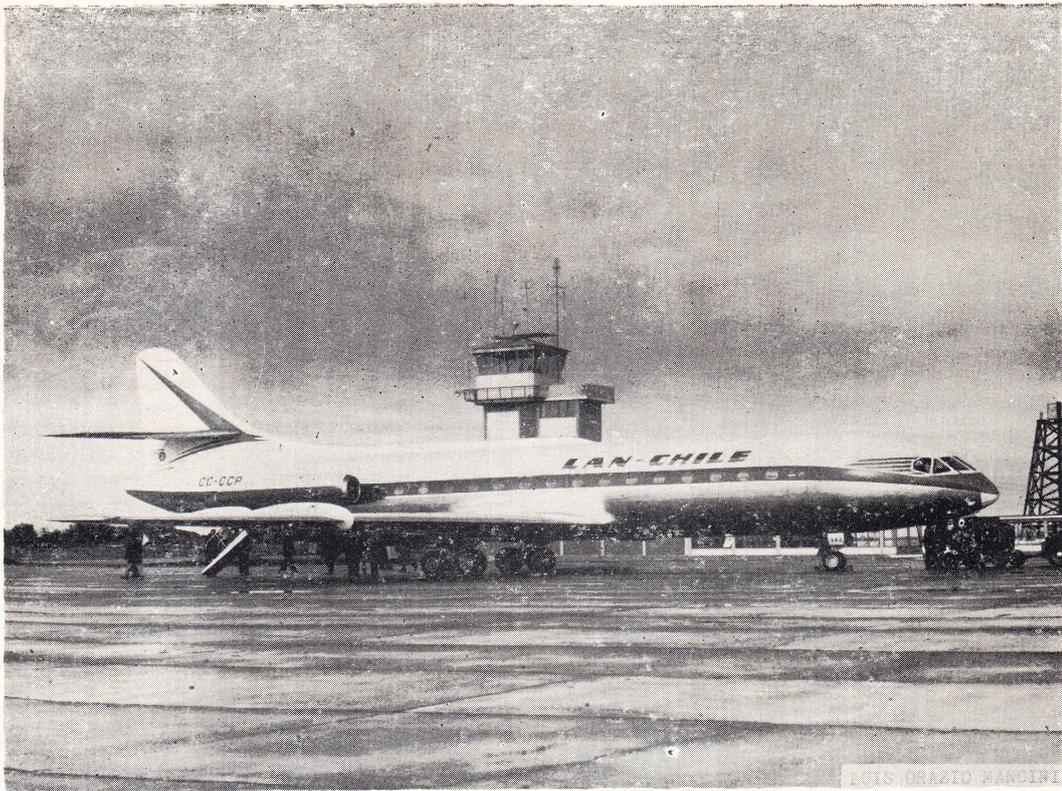
¿Quién no recuerda “La cueca del UP-5”? Dedicada al extraordinario panel detector de fallas de los mil y un timbres y campanas, y que alguien por ahí logró componer una melodía...

¡Tren arriba... identificar motor malo, acelerador... bandera... mezcla!, lista de chequeo que nadie olvidará. Alcanzamos a tener 16 DC-3 y casi la mayoría nos formamos en él. Gran avión escuela. Irreemplazable en muchas rutas, voló con nosotros alrededor de treinta años. ¡Difícil record!

Los Caravelle 6R ocupan otro capítulo de nuestra LAN. Trajeron consigo un brusco viraje de 90° en el sistema de operaciones. Llegaron uno por uno atravesando el Atlántico traídos por nuestros pilotos. Nuevos conceptos y técnicas aportaron un perfeccionamiento profesional enorme. El Director de Vuelo y el concepto de pensar más rápido que la máquina veloz; el volar a grandes alturas, casi al doble de la velocidad acostumbrada fueron pilares de los cuales posteriormente nacieron nuestras tripulaciones del 707 y 727. Gran avión escuela también.

Quien podrá olvidar la emoción de rotar el avión en su rápida carrera de despegue, colocando 15° de nariz arriba y sentir la poderosa sensación del empuje de las turbinas que lo lanzaban al espacio cual proyectil balístico. Luego, a medida que tomaba altura y aumentaba la velocidad, sentir como disminuía el estruendo de los motores (y en eso no se lo gana nadie) y percibir luego el ruido del viento solamente friccionando el fuselaje en una de las cabinas más silenciosas del mundo. Diez años de operación, cero falta. Llegaron tres en 1964. Se van los tres en 1974. Au revoir.

Y así se teje la historia aeronáutica civil de un país a través de sus Líneas Aéreas servidas por estas nobles máquinas aéreas. Y a nosotros, los Pilotos que tuvimos el honor de volarlas, nos apena enormemente tener que decirles... adiós.



LUIS GRAZIO MANGINI



LUIS GRAZIO MANGINI

PIRATERIA AEREA

El Gobierno de Chile ha dado un paso muy importante aprobar el Convenio, suscrito en Tokio en 1963, sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.

El artículo 1º expresa que el Convenio se aplicará a las infracciones de las leyes penales y a los actos, que sean o no infracciones, que pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes que se encuentren en la misma, o que perturben el buen orden y la disciplina a bordo.

En cuanto a jurisdicción, el Convenio consagra la del Estado de matrícula de la aeronave.

La infracción deberá ser cometida mientras el avión se encuentra en vuelo, o sea, desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

El Convenio no se aplica a aeronaves de aduana, militares o de la policía.

El Convenio señala las facultades del Comandante de la aeronave y agrega que, en relación a ello, se entenderá que la aeronave se encuentra en vuelo desde el momento que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

En general, el Convenio tiende a hacer respetar la autoridad del Comandante como jefe supremo de la aeronave en vuelo.

Se estipula que los Estados contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo Comandante recobre o mantenga el control de la aeronave cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia o ejercicio del control de la aeronave en vuelo.

En seguida, la Convención detalla las obligaciones de las partes contratantes con relación a los Comandantes de aeronaves, a los pasajeros, a los piratas aéreos, a los derechos de aterrizaje, auxilio policial, etc.

Los actos de piratería aérea serán considerados, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino, también, en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave. Fuera de este caso ninguna disposición de la Convención se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

La "Organización de la Aviación Civil Internacional" es la depositaria de este Tratado.

Con este acto de ratificación que comentamos Chile se ha unido, pues, al grupo de países que desean poner término a uno de los más odiosos delitos de los tiempos modernos, que ha costado ya miles de víctimas inocentes.



Dagoberto Godoy, el Piloto que Forjó la Ruta

Por GUILLERMO GANA MOLINA

Coronel (R)

Es primavera del año 105. Un niño de apenas diez años corretea por un bosque en los alrededores de TEMUCO. Entre peumos, laureles y robles, el muchacho se siente muy a gusto. Tal vez ama la soledad y al ir tras lo desconocido, descubriendo aquello que la naturaleza brinda generosamente.

El arroyo que corre libre y serpentea entre musgos y helechos, el pajarito que revolotea en sus primeros vuelos, con torpeza y temor, el follaje que crece libre y exuberante todo eso lo hace olvidar, aunque sea por poco tiempo, muchas angustias y pesadumbres.

Su madre dedicada a las faenas del campo, mujer de gran carácter, lo educa en la ley del trabajo y del esfuerzo. De su padre, guarda un recuerdo de afecto y ternura, pero ya no lo tiene cerca. Un día murió trágicamente, y el niño no olvida a quien lo guió en sus primeros pasos y a quien permanentemente añora.

Es pues, un muchacho triste y cabizbajo, quien va al colegio y estudia, destacándose entre sus compañeros.

Se llama DAGOBERTO GODOY FUENTEALBA. Su maestro del Liceo de Temuco, don Héctor Alvarez, dice de él:

"Fui profesor de Dagoberto Godoy en mis clases de Biología y Ciencias Físico-Químicas. Por su pequeña estatura lo hice ocupar siempre el primer banco, frente al pupitre y junto a la puerta de entrada. POR SU CONDICION DE SERIO Y ESTUDIOSO TAMBIEN OCUPABA LOS PRIMEROS LUGARES EN LAS LISTAS DE CLASIFICACION".

LA CARRERA DE LAS ARMAS

El joven Dagoberto, decide abrirse paso en la vida.

Abandona su ciudad natal, TEMUCO, y llega a SANTIAGO. Fue un provinciano más, de esas nobles tierras sureñas. Se incorpora a la Escuela Militar, atraído por una senda que se le ofrece, enmarcada en las normas de la disciplina y el amor patrio. Egresó como Oficial de Ingenieros. Lo atrae, desde ya, la técnica, lo



que sea construir, progresar. Allí en su arma, sin embargo, al adquirir nuevos conocimientos militares, tiene la inquietud de un arma nueva, que ya a comienzos del siglo se presenta renovadora, desafiante de cierta rutina, y que ha de necesitar de hombres de temple especial, y de verdadera vocación.

Y el Teniente Godoy comienza a planear y concebir otros proyectos. ¿Por qué no ser aviador? Posee condiciones físicas compatibles con el vuelo. Tiene carácter y personalidad adquiridas en las duras disciplinas de lo que fue su hogar, remodeladas y mejoradas en las sanas normas de la vida militar.

Se despierta en el Teniente Godoy la ilusión de volar. Conoce la hazaña del peruano Chávez, que cruza los Alpes, y a quien admirara toda su vida. Además está la obsesión de la que sería más tarde su meta, traspasar la Cordillera de los Andes. Remontarse a las alturas de las más altas cumbres y llegar a territorio argentino.

EL AGUILUCHO EMPRENDE EL VUELO

Ya está aceptado en la Escuela de Aeronáutica Militar, la que dirige un hombre de gran capacidad como piloto y de gran visión en lo referente al futuro del arma aérea, el Capitán de Artillería MANUEL AVALOS PRADO. Recibido como piloto militar en la Escuela de BLERIOT, en ETAMPES, Francia, junto a EDUARDO MOLINA LAVIN, pueden considerarse los primeros aviadores militares chilenos.

En la Escuela de Aeronáutica, Godoy se destaca por su decisión y serenidad para las prácticas de vuelo.

Con motivo de la inauguración del Monumento a los Héroes de la Aviación Militar, el 15 de abril de 1917, se efectúa una demostración de vuelo en la que el Teniente Godoy demostró una capacidad y eficiencia profesional a toda prueba. Los aviones que formaban la dotación de la Escuela de Aeronáutica, eran los BLERIOT de 50 y 80 HP., VOISIN, de 70 HP. BREGUET, de 80 y 100 HP., es decir, aparatos de buenas condiciones operativas de acuerdo a la época que se vivía, pero de limitadas performances en lo referente a velocidad, radio de acción y capacidad de ascenso. El Gobierno de Chile, deseaba en gran parte debido a la capacidad profesional demostrada por los aviadores militares, dotar a la Escuela de aviones de mayor capacidad y rendimiento operativo.

A fines de 1918, se adquieren en Inglaterra doce aviones BRISTOL-Le Rhone, de 110 HP., y el Ministro de Chile en Londres, don Agustín Edwards, recibe las instrucciones para contratar para nuestro país un instructor de las Fuerzas Aéreas Británicas, para que se constituyera en el asesor técnico en todas las mate-

rias relativas al servicio aéreo. Así llega a nuestro país el Capitán Víctor Enrique Huston de las Fuerzas Aéreas Británicas. Tiene un brillante historial militar. Rival del legendario caballero del aire, el alemán Barón Von Richtofen, participó en la primera conflagración mundial, obteniendo el calificativo de As de la Aviación Militar.

El oficial inglés se hace cargo de su puesto de instructor de nuestros aviadores militares.

En 1918, ascendido a Mayor y Subdirector de la Escuela de Aeronáutica Militar, conoce las inquietudes del Teniente Godoy, para lograr atravesar la Cordillera de los Andes por su parte más alta, objetivo en el que numerosos aviadores de la época habían fracasado.

Clodomiro Figueroa, David Fuentes, chilenos; Jorge Newbery, Mascías, Pedro Zanni, argentinos, no habían logrado cumplir su propósito y parecía que la cordillera no habría de dejarse vencer. Era al parecer un obstáculo infranqueable.

El Teniente Godoy se prepara en vuelos de altura. En uno de ellos alcanza los 1.800 metros sobre el río Maipo, después efectúa otro vuelo en el que en sólo siete minutos logró subir hasta los 3.800 metros, y en un tercer intento logra ascender hasta los 5.600 metros. El Coronel Pedro Pablo Dartnell, Jefe de los Servicios de Aeronáutica del Ejército, solicita al Ministro de la Guerra, don Enrique Bermúdez, la autorización para que el Teniente Godoy intente el cruce de la Cordillera de los Andes, pasando por sobre el Cristo Redentor. El Ministro Bermúdez le expresa al Coronel Dartnell: "Si hay tanta seguridad, y si Ud. estima que el vuelo se efectuará sobre la base de antecedentes verdaderamente exactos, CUENTE CON EL PERMISO SOLICITADO". (Historia de la Fuerza Aérea de Chile, del Comandante Rodolfo Martínez Ugarte).

EL VUELO INMORTAL

Son las cuatro de la mañana del 12 de diciembre de 1918, en la Base Militar de El Bosque. Godoy había desayunado con sus compañeros. Su noche había sido de tranquilidad y sosiego, tal como era su carácter apacible, de resoluciones firmes e inquebrantables. Recordaba su niñez, sus esfuerzos, sus ambiciones, todo eso podía ser ahora una bella realidad. La cordillera que tantas veces de niño había contemplado y recorrido en sus constantes excursiones en el sur, no le parecía nada desconocido. Eran camaradas de confidencias, de ilusiones, por lo tanto, no le temía, era como ir al encuentro de una vieja amiga...

Ya está Godoy en su avión, el Bristol Le Rhone de 110 HP. Sin cabina altimétrica, sin oxígeno, con instrumentos sencillos e indispen-

sables, sin calefacción, es decir, el hombre ha de decidir, con su fortaleza y su voluntad, lo que la técnica al parecer, le negaba. Pero dentro del pequeño cuerpo de Godoy, existe una gran fortaleza moral, un gran carácter, una gran voluntad.

Son las 5.07 de la mañana. El Bristol ya está volando y el Teniente Godoy da tres vueltas a la pista, tomando altura, y al alcanzar los 4.000 metros de altura, pone rumbo a la cordillera. Vuela tranquilo, eso sí emocionado, contemplando las nevadas cumbres, que tanto había observado desde allá abajo. Ya alcanzaba los 6.300 metros. El Tupungato se alza cual un gigante para contemplar aquel pájaro diminuto tripulado por un hombre, que se atreve a desafiar todo lo que aquellos parajes significan en grandiosidad y en peligro. Va el pequeño Bristol a 190 kilómetros de velocidad, y a una altura de 17.300 pies (5.800 metros). Por un momento la bomba de aceite se ha detenido. Es como si a un ser humano se le paralizara el corazón. Ello puede significar el fracaso total del vuelo. Godoy hace funcionar la bomba de mano, el motor nuevamente recupera su ritmo, funciona normalmente y lentamente el Bristol desciende en medio de fuertes turbulencias. Después de 1 hora y 35 minutos de vuelo, aterriza en un lugar apropiado, cercano a Mendoza, denominado LA-GUNITAS.

Baja del avión mareado por la altura y la falta de oxígeno que debió soportar, aterido de frío, pero íntegro, dirige un telegrama al Presidente de la República de Argentina: "Al llegar a Mendoza después de cruzar los Andes en un aeroplano Bristol de la Escuela de Aviación chilena, cúmpleme presentar a Vucencia y por su digno intermedio al Gobierno, Ejército y pueblo argentinos, los saludos del Gobierno, Ejército y pueblo de Chile, del que soy portador. Póngome a las órdenes de Vucencia".

Había cumplido su sueño tantas veces anhelado, y se había transformado en un auténtico Embajador de esta tierra nuestra. Aquel niño, triste y meditabundo, pero dotado de gran carácter y personalidad, daba años después un ejemplo de modestia, valor y alta eficiencia profesional, destacando a Chile en el mundo de la Aeronáutica mundial.

La llegada a Santiago fue apoteótica. Jamás la capital brindó tantos honores a un hijo de esta tierra. Hijo ilustre de la capital, es ascendido al grado de Capitán a solicitud de sus compañeros de armas, actitud reconocida y oficializada por el Gobierno del Presidente Excmo. Sr. Juan Luis Sanfuentes.

EL AGUILA DEJA DE VOLAR

Pasan los años, Godoy retirado del Ejército, es incorporado a la Fuerza Aérea, y sirve como

Jefe de Aeropuerto en el norte y centro del país.

Cuando el Presidente Ibáñez ejerce su segunda magistratura, asciende al Coronel Godoy al grado de General de Brigada, título con que la patria lo honró.

Los que tuvimos el privilegio de conocer al aviador que marcó la ruta a cientos de pilotos, y que señaló una escuela de fe y decisión en el vuelo, la figura de Dagoberto Godoy estimamos que constituye un símbolo que deberá acompañar siempre a quienes hagan del volar su profesión y su meta.

Los años habían pasado y era frecuente el verlo, allá en El Bosque, recorriendo a pie los lugares que fueron tan familiares para él.

Tal vez siempre rememoraba los instantes en que con sus íntimos amigos el ingeniero Solano, de la Armada, y el Mayor Huston, planearon el vuelo, que se cumplió con exactitud de navegantes experimentados pese a no contar más que con precarios instrumentos. Solía Godoy hacer largas caminatas, casi desde San Bernardo a Santiago, y en todas las unidades en que diariamente pasaba recibía el afecto y el respeto que su personalidad despertaba.

Lector entusiasta, especialmente de El Quijote, obra que lo apasionaba, y del cual podía recitar pasajes con gran memoria y sentimiento. Amaba la vida sencilla, era afectuoso, sin ostentación, jamás se le escuchó alguna crítica o comentario desfavorable para nadie. Su esposa, doña Ernestina Rosa Lisboa, alegre y de temperamento dinámico, compartió su vida, y captó su naturaleza sensible y noble. De ese feliz matrimonio quedan 6 hijos que veneran la memoria de su padre.

Con razón la Aeronáutica Nacional ha elegido el día 12 de diciembre como su día aniversario. Ese mismo día otro muchacho chileno, Alejo Williamson, de corazón decidido y que según sus propias palabras, quiso emular la hazaña de Godoy, atravesó la cordillera casi medio siglo después, en un planeador, hazaña única e inigualada hasta la fecha.

Godoy forjó la ruta. De esta ruta legendaria se derivaron muchas otras. Las alas de nuestros aviones unen nuestro territorio nacional, nos vinculan al exterior, acortando las distancias y permitiendo el rápido y seguro contacto con los centros culturales, y de mayor potencia económica del mundo, eliminando ese factor de lejanía geográfica, que nos caracterizaba a comienzos del siglo.

EL TENIENTE GODOY PUSO LA PRIMERA PIEDRA EN LA BASE DE LO QUE HOY CONSTITUYE LA FIRME Y VALIOSA REALIDAD, DEL COMPLEJO ORGANICO DENOMINADO "La Aeronáutica Nacional".

COMENTARIO IFALPA

DESCANSE EN PAZ

Por CDA. Carlos Riderelli

La primera conferencia de IFALPA en 1948, propuso la cuestión de las limitaciones al **Tiempo de Vuelo**, y desde entonces las discusiones prosiguieron durante cerca de diez años en este comparativamente simple concepto.

Luego vino la era del Jet con sus más cortas etapas y su aumento en tiempo de trabajo. A la vez, el **Tiempo de Servicio**, vino a ser un criterio reconocido y verdaderamente una de las primeras victorias de IFALPA en la OACI fue la sencilla adición en el Anexo 6 que dice: "un operador debe formular reglas que limiten los períodos de tiempo de vuelo y **tiempo de servicio** de los miembros de la tripulación de vuelo.

Las cuatro palabras subrayadas representan tal vez una de las más cortas pero más positivas ganancias logradas por IFALPA en la OACI; sin embargo la fórmula permite gran variedad de interpretación entre los operadores y tomó mucho trabajo (principalmente a través de los convenios con las asociaciones afiliadas), obtener un tiempo de servicio **razonable**. Aunque todavía queda mucho por hacer en algunas aerolíneas, se puede decir que en conjunto la batalla por "horas máximas de servicio en el mes", se ha ganado. Ahora, después de diez años de tener limitaciones en el tiempo de servicio, la experiencia ha demostrado que hay otra cosa igualmente importante que es la "distribución" del tiempo de servicio, incluyendo la relación entre el tiempo de descanso y el tiempo en que comienza el servicio.

Muchos operadores y unos pocos gobiernos han introducido reglas que acomodan este "elemento de distribución". Sin embargo, para la mayor parte de las cifras que resultaron son algo así como cautelosas y a menudo resultado de convenios industriales directos. El "Reporte Bader" que acaba de salir a la luz en el Reino Unido, ataca este problema en sus principios básicos: "se necesita un nuevo sistema de regulación que planifique en conjunto el trabajo y el descanso". A continuación se dan algunas pocas conclusiones.

Período de Servicio de Vuelo. Este período se define para incluir la actividad **después del vuelo**, antes de ser relevado para descanso. Para una tripulación de dos pilotos, el período máximo de servicio de vuelo programado no puede exceder de 14 horas, en las más favorables circunstancias, por ejemplo, con salida local entre las 08.00 y las 13.00 y en vuelo de un sólo sector; los períodos que comiencen a otras horas, deben ser reducidos. El máximo

período de servicio de vuelo que puede ser programado fuera de la base, depende no solamente del número de sectores, sino también del período de descanso precedente.

Limitaciones en Servicio Acumulado. Aunque se aceptan las limitaciones presentes de 100 horas de vuelo en un período de 28 días, el comité formuló las siguientes máximas adicionales:

Horas de Vuelo. 900 horas en cualquier período consecutivo de 12 meses.

Horas de Servicio. 50 horas en cualquier período de siete días consecutivos y 160 horas en un período consecutivo de 28 días.

Descanso mínimo. El período de descanso mínimo debe ser de 12 horas, para un servicio que no exceda de 12 horas y no se debe necesitar un período de descanso mayor de 18 horas, después de un servicio que exceda de 17 horas. Debe haber un corto descanso de por lo menos 32 horas que incluya dos noches locales (de 22.00 a 08.00), una vez en cualquier período de siete días. Además, se recomienda que los pilotos tengan un promedio de 8 días (196 horas) fuera de servicio, en la base, en cada período de 28 días.

Finalmente el reporte también trata otros puntos delicados tales como el relevo en vuelo, el tiempo de espera y la "discreción del Comandante".

- Cualquier miembro de la tripulación que se lleve, para proveer relevo en vuelo con el propósito de extender el período de servicio debe poseer igual calificación a la requerida a los miembros de tripulación a quienes vaya a relevar.
- La espera (stand-by) no debe exceder de 12 horas y la suma combinada del tiempo de espera y el subsiguiente tiempo de servicio no debe exceder de 20 horas.
- Los Comandantes de aeronave deben retener el derecho de exceder el máximo período de servicio programado, si las circunstancias justifican tal acción.

Los que deseen recibir el reporte completo, deben dirigirse directamente a:

Civil Aviation Authority
Printing and Publication Services
Greville House, 37 Gratton Road
Cheltenham, Glos. GL50 2 BN
England.

...de los periódicos

Hace algunos días, estando en Estados Unidos, compré una edición del "The Miami Herald", del cual transcribo dos artículos infor-

mativos y paradójales de interés para nuestros lectores.

"PILOTOS BIEN PAGADOS, MINEROS MAL PAGADOS"

Por John Heilig

Que una huelga del carbón tenga prolongadas consecuencias económicas, es cierto. Lo que no es tan cierto, es que si acaso nosotros los americanos llegaremos a apreciar la magnitud de la incuidad, que, por un lado permite que hombres trabajen en condiciones casi intolerables en las minas de carbón para lograr una magra subsistencia y, que por otro lado, permita salarios atrozmente altos a grupos, que como por ejemplo, los pilotos de Líneas Aéreas en sus performances de un trabajo atrozmente simple.

Siendo un experimentado piloto naval americano, pienso que tengo un entendimiento de las demandas del vuelo. Ciertamente es que un piloto tiene la directa responsabilidad de docenas de vidas, pero entonces, también el minero tiene la responsabilidad de proveernos a nosotros, más afortunados americanos con la energía necesaria para mantener nuestro sobresaliente confort.

"SUSTO EN UN JET"

Por David Einhorn

El Jefe de Rescate de Fuego, Bill McLaughlin, estaba recién siendo sacado de la cama, ya tarde, en la noche del sábado, cuando el piloto Karl Hefley, de Braniff, comenzó su procedimiento de aterrizaje de emergencia.

McLaughlin rápidamente movilizó una masiva operación de rescate llamando a más de una docena de bomberos, policías y unidades de rescate alineándolos en la pista del Aeropuerto Internacional de Miami. El DC.8 de He-

fley con 142 pasajeros a bordo estaba obligado a aterrizar en Miami, ya que dos, o posiblemente tres ruedas explotaron durante el despegue del Aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York, con destino a la Argentina.

El piloto, un veterano, con 31 años en Braniff dijo que "esta iba a ser la primera vez que rayaría un avión".

El avión aterrizó finalmente sin novedad y nadie de los pasajeros o de la tripulación sufrió algún daño. "Un incidente del cual evitamos que se convirtiera en un accidente" dijo Hefley.

"Nuestra acción fue de procedimiento standard" dijo McLaughlin, "todas las ruedas del lado derecho habían explotado, así que tomamos todas las precauciones posibles".

Durante los 17 minutos que duró la acción, McLaughlin se preocupó que un carro cisternas fuera acoplado a los diferentes grifos ubicados al lado de la pista. Además un carro de espuma estaba listo frente a la posibilidad de incendio. Además se instruyó a un servicio de ambulancia para tener 20 unidades atentas.

Mientras tanto, informó Hefley, "la tripulación pasó la mayoría del tiempo en comunicación con la Torre de Control y consultando los manuales de operaciones".

Hefley primero circuló el aeropuerto para confirmar el problema de las ruedas y luego se dirigió hacia el Atlántico para vaciar el combustible extra.

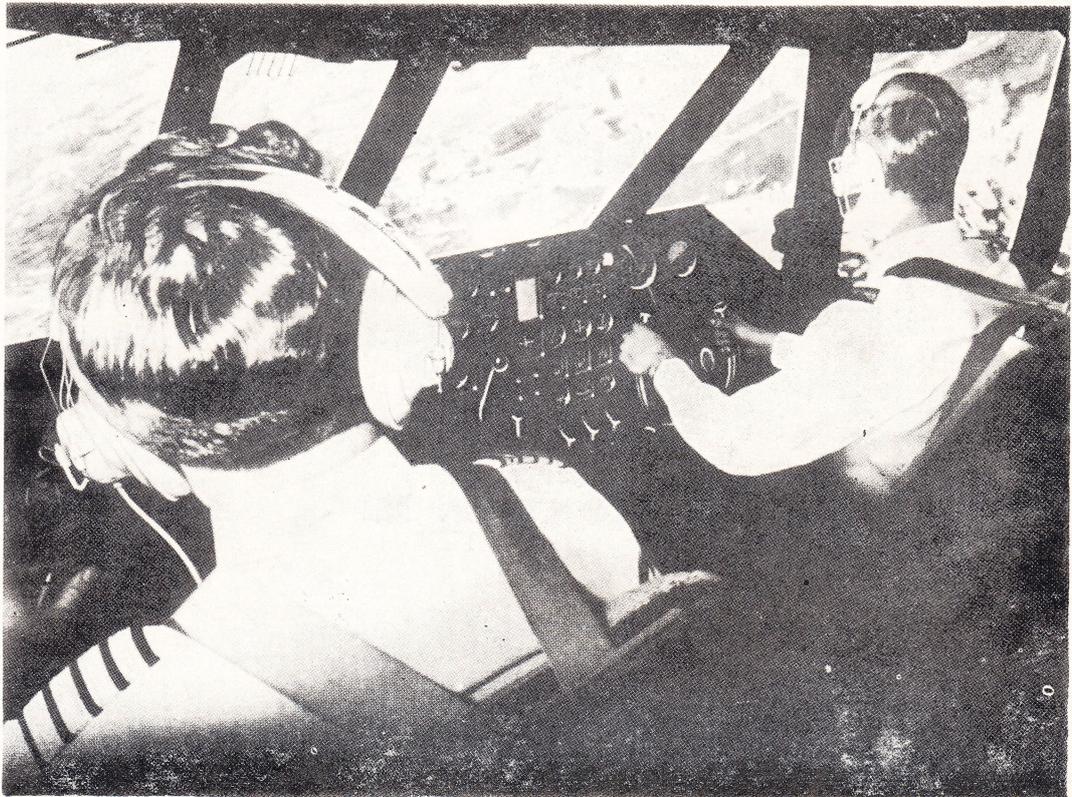
El avión tocó la pista a las 12.57 horas. La policía informó que la aeronave patinó en la pista virando ligeramente hacia la derecha y lanzando chispas debajo de las llantas.

La posibilidad de incendio fue evitada rápidamente al taparse una filtración de combustible y al enfriarse el tren de aterrizaje con extinguidor seco, dijeron los oficiales.

McLaughlin reconoció que la combinación de chispas con la filtración de combustible, causada por trozos de metal de las llantas era una razón para preocuparse. "Rociando la pista con espuma habría disminuido la chance", dijo. Pero luego añadió "que no estaba muy seguro de la efectividad de la espuma".

Hefley, ubicado posteriormente en su hogar en Miami convinió que el rociar la pista con espuma era innecesario y felicitó a los participantes de la operación de rescate. "Estuvieron realmente maravillosos", agregó.

En todo caso la mayoría de las felicitaciones fueron para Hefley. Los pasajeros lo ovacionaron de pie cuando el avión se detuvo e inclusive McLaughlin exclamó varias veces que la performance de Hefley había sido "excelente".



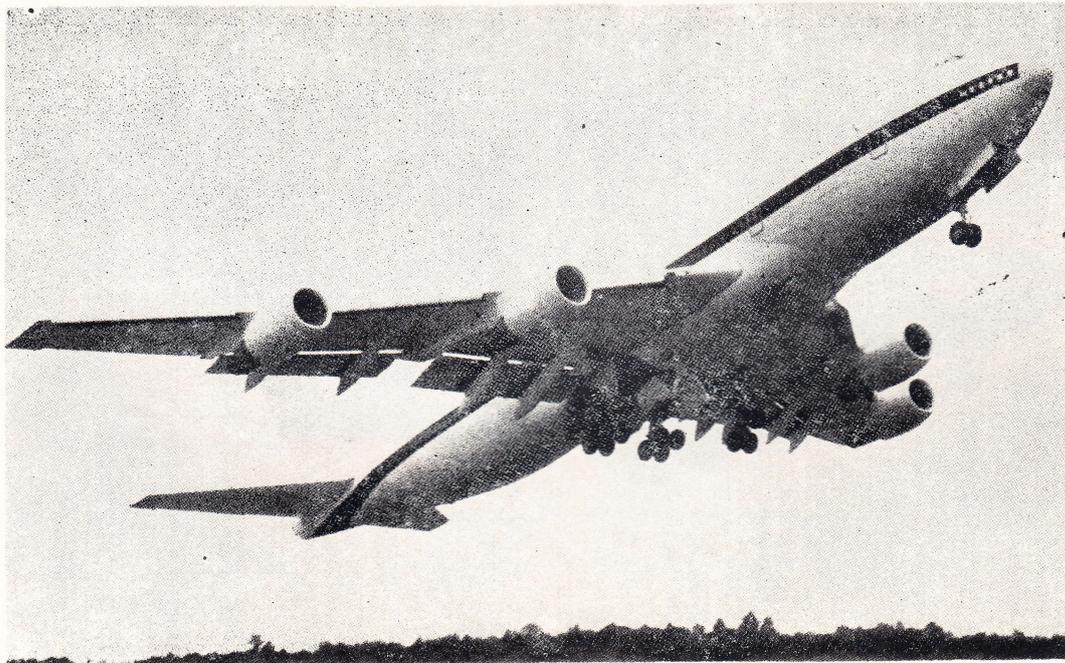
CINE

"AIRPORT 1975"

¿Qué pasa cuando un Boeing 747, descendiendo a través de 10.000 ft. en su aproximación inicial al aeropuerto de Salt Lake City y es embestido por un bimotor cuyo piloto ha sufrido un infarto y se incrusta contra la ventana del Primer Oficial?

¿Y qué pasa cuando este Jumbo queda sin tripulación de vuelo, con flaps 5°, con el piloto automático conectado pero sin control de dirección, volando a 9.000 ft. encima de las Rockie Mountains con la Auxiliar N° 1 sentada al lado izquierdo?

Esta película debió llamarse "747" o "Jumbo" o algo por el estilo, ya que la mayor parte de la trama se desarrolla como lo habrán leído, a bordo de una de estas aeronaves. El escritor del guión es naturalmente Arthur Hailey, quien combina su talento junto con una buena dirección, que mantienen al espectador en una tensión constante. Además, una excelente fotografía aérea del Norweste de los Estados Unidos, en colores, por supuesto, y una buena asesoría técnica permiten que Charleston Heston, Efrem Zimbalist Jr. y George Kennedy se destaquen como excelentes profesionales de las líneas aéreas norteamericanas. No se la pierda.



LIBROS

Ernest K. Gann inició su carrera de aviador en la década de los veinte, haciendo acrobacias en un Circo Aéreo. Más tarde, pasó a la Aviación Comercial como piloto de la línea aérea, actividad que desarrolló durante diecinueve años, con más de un millón y medio de millas (de las antiguas) en su bitácora. Durante la Segunda Guerra Mundial participó en misiones para el Comando de Transporte Aéreo Americano y fue condecorado con la Distinguished Flying Award.

Actualmente Mr. Gann vive en su rancho en una isla en la costa Noroeste de los Estados Unidos y dedica su tiempo a escribir, pintar, navegar y pilotar su Cessna 310. Su actividad literaria incluye aproximadamente una docena de best-sellers, entre los que se destacan "The high and the mighty" y "Fate is the hunter". Su más reciente novela, recién salida del horno, ya que fue publicada en el pasado Octubre, se llama:

"BAND OF BROTHERS"

(May the skin of your ass never cover the head of a banjo!)

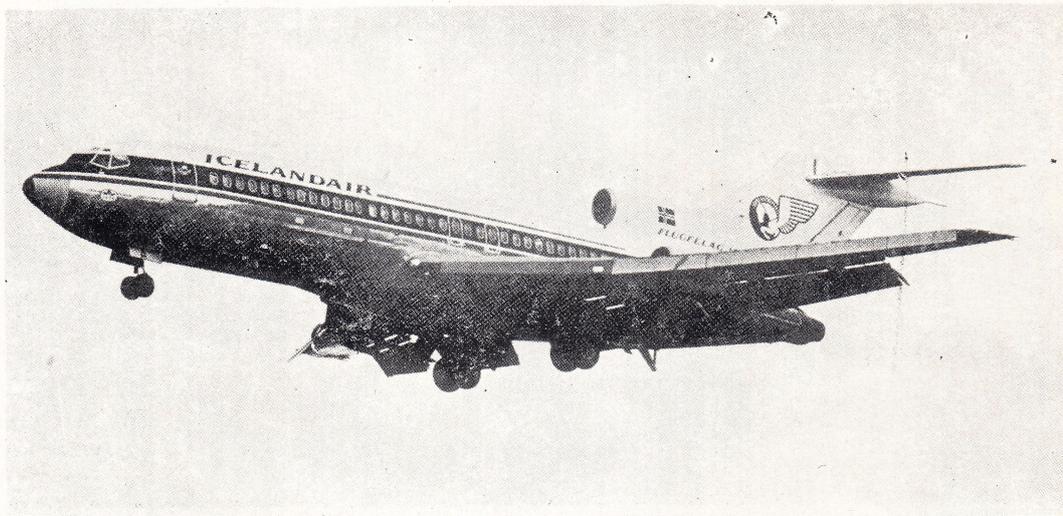
Alex Malloy, Comandante de Far Eastern, vieja aguila de muchos cielos, estrella su Boeing 727 durante la aproximación final (había pasado sobre el Outer Marker?), 12 millas del Aeropuerto de

Taipei en Taiwan, China Nacionalista. Catorce pasajeros, incluyendo un tripulante, perecen en el accidente. Hay cuarenta y seis heridos y el avión queda totalmente destruido. El Comandante Malloy es acusado de negligencia criminal por las autoridades chinas y espera la sentencia correspondiente en el hospital de Taipei, en donde se recupera de heridas menores.

Malloy tenía un pedigrée profesional impresionante. Piloto de acrobacias y del Correo, Comandante en varias Líneas Aéreas, Piloto de Transporte durante la guerra, Piloto Instructor de Lufthansa, KLM y Air France. Check pilot de la Boeing en Seattle... su "undershoot" no está a su altura y menos la acusación de "negligencia criminal". Por lo menos así lo estiman sus amigos, los Capitanes W. O. Chatsworth, de BOAC; J. A. Van Grootes, de KLM; E. Diderot, de Sabena; K. W. Moller, de Lufthansa; y L. Horn, de Trans-Atlantic, quienes parten a Taiwan a ayudar al águila caída.

La novela es muy entretenida. Indiscutiblemente, E. K. Gann sabe mucho de aviación y no solamente la de su época, sino que se ha mantenido al día. La psicología del piloto, demostrada con gran acierto a través de esta obra, la sintetizó en dos párrafos, los que no vale la pena traducir.

—Captain Horn said, "A man named Malloy once



told me I was not in command of an aircraft to win a popularity contest. The less I allow you to get away with up here the better captain you'll make someday. If you allow yourself to make little errors, sooner or later you'll start making big ones, which may lead to your killing some people-including yourself".

Otro párrafo, sumamente interesante por la agudeza con que el autor enfoca un diálogo entre dos Comandantes sobre el tema tan importante de la responsabilidad del piloto al mando:

—Captain Diderot said. "Y cannot stop thinking about Alex. I keep trying to put myself in his place and say to myself over and over again. Now what to do?". He shrugged his shoulders. "I'm trying to imagine what is it like to have the responsibility - when it becomes more than just a word. That is what they do to us, you comprehend? They say the Captain is responsible, yes? Well, we accept it. And we hear this word from the very first day we join the line. Whatever the airline it is all the same. For most of us it is only a word which brings extra privilege and pay. We think we know what it means, and how it must affect us if something happens".

He spread his hands upward as if he sought an answer from the ceiling. "But nothing happens. So we go on year after year holding, our heads very high and being the big boss. Alors, What is it

really like when people trust you with their lives and then lose them? What happens to the word "responsability" then, even if it is not your fault?".

He sat erect and searched Horn's eyes. "Do you know?". Captain Horn was suddenly uncomfortable. It seemed he could hear his own voice saying, "No I do not know", and yet he realized he had not even breathed a reply. For a moment he was greatly relieved to discover that he must certainly have been wrong about Diderot. It took wisdom and courage to question the cruel truth behind the avalanches of operational bulletins, most of which concluded with the phrase, "Nothing in the foregoing alters the fact that the ultimate responsibility is that of the aircraft commander".

Diderot was saying, "I have been sitting here thinking how Alex must be one of the very few men in the history of flying who know what it is like. All the others, of course, died with their responsibility".

¿El desenlace de la novela? El pocket book vale U.S. 1.50 en el Aeropuerto de Kennedy. Cómprala o encárguela... o por último pídale prestada (pero con devolución). No se arrepentirá de leerla.

MAR

EN FRANCIA 6% DE LOS PILOTOS "ELIMINADOS" CADA AÑO POR RAZONES MEDICAS

Los pilotos de líneas aéreas son seriamente vigilados por los médicos. Cada 6 meses tienen que pasar una revisión completa y otros exámenes de seguridad.

Sin embargo, las estadísticas de sus cajas de retiro, como aque'las de las compañías de seguro, revelan que la fatiga en las tripulaciones es anormal. 6% no pueden volver a volar, cada año, por dictamen médico.

"Los pilotos están sometidos a aceleraciones brutales y su tensión nerviosa es permanente", me ha dicho el Comandante Clerc.

"Desde la preparación del vuelo hasta el instante, después del aterrizaje, en que redactan el informe del vuelo, antes de dirigirse al hotel o a sus casas, los navegantes permanecen cerca de 15 horas en estado de tensión sin poder relajarse", agrega.

Los pilotos de líneas aéreas estiman que las

8 horas de vuelo no deberían sobrepasarse nunca. Diez horas es el máximo que pueden volar en determinadas condiciones.

"Los pilotos ingleses tienen razón al inquietarse y solicitar una reducción del vuelo", me ha dicho el Comandante Harkion, Presidente del Sindicato Nacional de Pilotos de Línea (SNPL).

"Hemos solicitado al Consejo del Estado, agrega, que suprima un Decreto del Ministro de Transporte del 28 de mayo de 1971, en el cual el tiempo normal de trabajo se eleva a 10 horas, pudiéndose ampliar hasta las 14, siendo que antes el tiempo de trabajo era de 8 horas pudiéndose ampliar hasta 10 horas, a raíz del cual las compañías tuvieron que solicitar su derogación.

CRM.

EL MELADO

Por CDA. Sr. MAX ASTORGA

SEGUNDA PARTE

"¿Ustedes saben la historia de cómo encontraron al 210?"

"¡Cómo así!"

"Digo, la historia de la búsqueda del avión".

"No viejo, no la conozco".

"A ver mijito cuéntela, cuéntela".

"Bueno, el precio de este cuento es un whisky doble con hartito hielo y un poquito de agua...".

Virginia preparó tragos frescos para todos, mientras Rodrigo echaba unos leños al fuego.

Encendí un cigarrillo y empecé mi relato.

Hace varios años atrás, a principios de abril, el Capitán Ricardo Cisternas despegó en su DC-3 de Los Cerrillos, con destino a Puerto Montt. El tiempo no estaba muy católico, pero no hubo mayor problema y el correo se efectuó sin mayor novedad con todas sus escalas. Aterrizó en "Tepual" cerca de las dos de la tarde. En el aeropuerto tuvo el agrado de encontrarse con su buen amigo y compañero de curso el Capitán Silvio Parodi.

"¡Quiubo bachicha, que gusto de encontrarte!".

"Hola mi viejo, aquí estamos ya con rumbo al norte".

"¿Y ese impermeable tan bonito?"

"¡Lo compré en Punta Arenas. Anda a "La Florida", aún quedan algunos!".

"¿Quién más integra tu tripulación?"

"El Pilo Jorquera, el radioperador Casanova y el flaco Etchebarne; el flaco anda medio enojado porque lo sacaron de turno, y ya hace como una semana que andamos en el sur".

"Menos mal que ya van camino a casa...".

"Así es. ¿Te avisaron que yo me llevo tu avión?"

"Sí, ya me lo dijeron en Estación Aérea. No te preocupes, viene "SO" (sin observaciones).

El Capitán Cisternas se quedó esa noche en Puerto Montt. Al día siguiente debía continuar destino a Punta Arenas.

Al poco rato del encuentro, el Capitán Parodi despegaba hacia el norte. Hizo escalas en Osorno y Temuco. En Osorno se subió una delegación del Green Croos Football-Club.

En Temuco, solicitaron un plan de vuelo por Instrumentos vía aerovías 45-40, en otras pala-

bras, Temuco-Victoria-Curicó-Mellipilla y Marruecos. En todos estos lugares hay radiofaros. Se solicitó el nivel de 8.500 pies.

El plan de vuelo fue aprobado por Santiago Control y el 210 despegó rumbo a Santiago, poco antes de la puesta de sol. Nunca nadie más los volvió a ver.

El tiempo hacia el norte se presentaba frontal, y el piloto, poco después de pasar Victoria, solicitó descender a 6.500 pies, debido a formación de hielo. La Oficina de Control de Tránsito Aéreo le ordenó mantener su nivel, debido a que otro avión, un DC-3 volaba en el nivel solicitado. Al rato después se le autorizó a descender, pero en dirección contraria, hacia el sur, para permitir así la separación adecuada con el otro avión. Más el 210 no respondió. Nunca más se le escuchó.

No es mi intención, amigos míos, hacer de este relato un informe técnico del accidente. Inclusive pudo haber caído en algún errorcillo, en cuanto a como ocurrió. Más lo que interesa de mi cuento, es como se encontró al avión.

Al no llegar el avión a Cerrillos y luego de las fases de Incertidumbre, alerta y peligro ya nadie dudó que el avión había sufrido un accidente. Y vino el amanecer a corroborar la trágica realidad...

¿Más, dónde estaba?

Todos los efectivos del Servicio Aéreo de Rescate, de la Empresa y clubes aéreos, se lanzaron a los cielos, buscando la aeronave perdida. En tierra tampoco se hizo menos. El Cuerpo de Carabineros, de Socorro Andino, Defensa Civil y más de algún particular se dedicaron día y noche a la búsqueda. Las emisoras transmitían incesantemente noticias; más el resultado era siempre el mismo. El avión no aparecía por ninguna parte.

Se cubrieron cientos de kilómetros en la búsqueda; se consumieron miles y miles de galones de combustible y nada... nada...

Recuerdo haber salido en aviones de la Empresa o en alguna avioneta del Club Aéreo. Buscar un avión perdido no es nada de fácil. Al poco rato, los ojos duelen con el esfuerzo y la imaginación empieza a hacer jugarretas. ¿Cuántas veces no sucedió que de pronto, en una quebrada algo brillaba... no sería parte del fuselaje? Y volvíamos en vuelo rasante a chequear y recheckear el lu-

OPERACIONES INFORMA

MATERIAL AEREO

Durante el último semestre, fueron vendidos nuestros últimos DC-3, basados en Puerto Montt a la Empresa Aérea AEROCOR.

Seis Twin Otters, inicialmente adquiridos por LAN en el Canadá, fueron traspasados a la FACH.

Tres Caravelles 6R de LAN, serían adquiridos por la Línea Aérea Colombiana TAO. El acuerdo incluiría la instrucción de los pilotos en Santiago.

Se está concretando la adquisición de un entrenador básico para vuelo instrumental GAT-1, para la instrucción de nuestros copilotos, la asesoría correspondiente está a cargo del CDA. Gustavo Siredey.

En vísperas de Pascua arribó a Santiago nuestro cuarto Boeing 707, adquirido a la Northwest Orient Airlines de EE. UU. a través de un crédito CAF.

AMPLIACION DE RUTAS

A fines de octubre se inauguró la tercera frecuencia a Europa de LAN-CHILE.

Se modificó el itinerario a los Estados Unidos, quedando a la fecha de la siguiente manera:

4 frecuencias semanales en B-707.

3 frecuencias semanales en B-727.

3 frecuencias semanales en B-727, carguero.

Se reiniciaron los vuelos a San Carlos de Bariloche y a Puerto William en nuestro material H.S. 748.

Se extendió la ruta weste hasta las islas Fiji con ocasionales vuelos hasta Australia.

Se estudia la posibilidad de extender esta ruta hasta las islas Filipinas para, en un plazo más largo llegar al Japón o Australia. Todo esto está supeditado a una vasta instrucción de pilotos y tripulantes de mantenimiento, lo que a provocado por supuesto bastante movimiento y ascensos dentro del escalafón técnico de estas especialidades.

CURSOS PARA PILOTOS

1. Navegantes: Los siguientes primeros oficiales de H.S. 748 hicieron un curso de navegantes para los cruces transoceánicos de nuestros B-707 entre julio y noviembre de 1974, Sres. Borghero, Litvak, Vargas, Leppe, Núñez, Prado, Magliochetti y Lapostol.

2. Capitanes de Boeing 727: Los siguientes Comandantes de Caravelle, Sres. Olivares, Saavedra, Anguita Miltzer, Rosenthal, Eglinton y Rivera, completaron sus calificaciones como Comandantes de B-727 en octubre de 1974.

3. Primeros Oficiales de Boeing 727: Los primeros oficiales de H.S. 748 Sres. Allende, Ros-

si, Phillips, Monardes, Aracena y Zieleniewicz, completarán durante el mes de enero en curso su adiestramiento como primeros oficiales de B-727.

4. Capitanes de H.S. 748: Los primeros oficiales de B-727 Sres. Koehler, Volkwein, Martínez, Reti, Siminic, Contreras, Holmberg y Parada, habiendo cumplido con todos los requisitos de ascenso para Comandantes C, bajaron a curso de H.S. 748 en diciembre, debiendo quedar calificados para vo'ar al mando en marzo de 1975 (N. R.: Les felicitamos y deseamos mucha suerte).

4. Capitanes de Boeing 727: Los Comandantes de Caravelle, una vez parada la operación de estos aviones en enero, bajarán ese mismo mes a curso que les habilitará como Capitanes de B-727, Sres. Guzmán, Pizarro, Besoain, Latham, Fariás, Parragué, M. Bravo. Se incluye también en este curso al primer oficial Nieldbasky.

5. Primeros Oficiales de Boeing 707: Los primeros oficiales de Caravelle, Sres. Fuentealba, Carmona, Muñoz, Lannenfranque, Domínguez y Véliz, más los primeros oficiales de H.S. 748, Sres. Borghero, Litvak, Vargas y Leppe, bajaron el 2 de enero a curso de B-707 hasta aproximadamente el 26 de marzo. El Comandante Von Unger de B-727 a sido incluido en la etapa de ground school del presente curso por necesidades de operaciones.

6. Capitanes de H.S. 748: Los primeros oficiales de B-707 (pertenecientes al mismo curso de Koehler, etc.) Sres. Jordán, Camilla, Morgado, Chinchón y Kossak, habiendo cumplido también con todos los requisitos de ascenso para Comandantes C, bajarán a curso de H.S. 748, entre el 7 de abril y el 30 de junio. (N. R.: Igualmente les felicitamos y deseamos mucha suerte).

Los Sres. navegantes de B-707, Fuentes, Rosenbaum y Rivas ingresarán también a este curso para calificarse como primeros oficiales de H.S. 748.

7. Capitanes de Boeing 707: Los Comandantes de B-727, Sres. Herrera, Von Unger, Ride-relli, Acevedo, France, G. Galdames y Palma, bajarán entre el 3 de marzo y el 21 de mayo, para calificarse en el material B-707.

8. Primeros Oficiales de Boeing 707: Los primeros oficiales de H.S. 748, Sres. Núñez, C. Prado, Magliochetti y Lapostol (quienes son navegantes de 707), integrarán el mismo curso de los Capitanes anteriormente nombrados para calificarse como copilotos de B-707.

9. Capitanes de B.727: Los Comandantes de H.S. 748, Sres. Baquedano, F. Alcérrec, Arredondo, Yáñez, Estay, Bendix, Castro y F. Verdugo, bajarán el 10 de marzo al 7 de junio a un curso que los calificará como Comandantes de B-727.

CUERPO DE PILOTOS L

COMANDANTES B - 707:

- 1 — Jarpa Reyes, Jorge
- 2 — Lowery Townson, Ronald
- 3 — Riedemann Moelinghoff, Mario
- 4 — Pérez Sazié, Jorge
- 5 — Pfoffer Eickenrodt, Kurt
- 6 — Macqueen Joste, Guillermo
- 7 — Mattich Oberg, Julio
- 8 — Cid Hernández, Gustavo
- 9 — Veloso Muñoz, Gastón
- 10 — Puga Forteza, Patricio
- 11 — Hauyon Gálvez, Lautaro
- 12 — David Lebón, Juan
- 13 — Bontempi Marraccini, Mario
- 14 — Tapia Contardo, Hernán
- 15 — Enei Vidal, José
- 16 — Wünsch Pacheco, Federico
- 17 — Bamon Montecinos, Amaro
- 18 — Fuenzalida Moelinghoff, Ricardo
- 19 — Larson Chávez, Rodolfo
- 20 — Benavente Daza, Vicente
- 21 — Kurth Rojas, Sergio
- 22 — Cisternas Boullon, Marcelo
- 23 — Vidal Del Villar, Alejandro
- 24 — Matthei Schwarzenberg, Julio
- 25 — Siderey Barría, Gustavo
- 26 — Ocampo Maureira, Fernando
- 27 — Ripoll Ferrer, Raúl
- 28 — Sánchez Luna, Carlos
- 29 — Muñoz Román, Eduardo
- 30 — Riesle Mujica, Sergio
- 31 — Lacasia Guzmán, Bernardo
- 32 — Sánchez Luna, Jaime
- 33 — Jofré Martínez, Juan
- 34 — Calvetti Frixione, Horacio
- 35 — Galdámes Alvarado, Luis
- 36 — López Moraga, Manuel

COMANDANTES B - 727

- 37 — Herrera Correa, Eugenio
- 38 — Von Urger Joergensen, Pedro
- 39 — Riderelli Muñoz, Carlos
- 40 — Acevedo Campos, Abraham
- 41 — France Accorsi, Ricardo
- 42 — Galdámes Weber, Galvarino
- 43 — Palma Gaete, Claudio
- 44 — Astorga Rojas, Máximo
- 45 — Medina Alamos, Leonidas

- 46 — Berger Daldos, Ronald
- 47 — Fornés Schaeffer, Alejandro
- 48 — Frías Pemjean, Francisco
- 49 — Parra Silva, Leandro
- 50 — Verdugo Palacios, Jorge
- 51 — Exss Sonne, Carlos
- 52 — Nordenflycht Alamos, Jorge
- 53 — Pflingsthorn Schmidt, Pablo
- 54 — Arias Parodi, Luciano
- 55 — Alcérreca Botempi, Miguel
- 56 — Alcérreca Botempi, Jorge
- 57 — Rubio Martínez, Manuel
- 58 — Blachet Villalobos, Santiago
- 59 — Harvey Queirolo, Jorge
- 60 — Olivares Sandoval, Carlos
- 61 — Saavedra Guzmán, Samuel
- 62 — Anguita Pinochet, Roberto
- 63 — Militzer Salinas, Germán
- 64 — Rosenthal Oyarzún, Francisco
- 65 — Eglinton Vargas, Gastón
- 66 — Rivera Calderón, Jorge

COMANDANTES CARAVELLE

- 67 — Guzmán Salinas, Alvaro
- 68 — Pizarro Lorca, Ricardo
- 69 — Besoain Armijo, Renato
- 70 — Latham Walker, Jaime
- 71 — Farías Ortúzar, Osvaldo
- 72 — Parragué Opazo, Roberto
- 73 — Bravo Pérez, Mario

COMANDANTES H. H. 748

- 74 — Baquedano Muñoz, Patricio
- 75 — Alcérreca Bontempi, Felipe
- 76 — Arredondo Chacón, Diógenes
- 77 — Yáñez Quilodrán, Luis
- 78 — Estay Mires, Claudio
- 79 — Bendix Fuentes, Baldovino
- 80 — Castro Estevez, Francisco
- 81 — Verdugo Palacios, Francisco
- 82 — Vila Darrouy, Gustavo
- 83 — Pérez Arriagada, Víctor
- 84 — Cifuentes Crisóstomo, José Pedro
- 85 — Velasco Tornero, Emilio
- 86 — Calderer Aedo, Gustavo
- 87 — Canobra Alvarez, Marcelo
- 88 — Reid Inostroza, Alberto
- 89 — Baquedano Muñoz, Claudio
- 90 — Ojeda Figueroa, Enrique

PILOTOS LAN CHILE

- 91 — Escudero Gacitúa, Víctor
- 92 — Jiménez, Urrutia, Rodrigo
- 93 — Alvarez Ruiz, Hugo
- 94 — Pérez Figueroa, Hernán
- 95 — Bórquez Merino, Luis
- 96 — Aguayo Chávez, Oscar
- 97 — Crew Mears, Michael
- 98 — Cortés Martínez, Andrés
- 99 — Gaytán Pinto, Hipólito
- 100 — Mackenzie Llarlluri, Kenneth

PRIMEROS OFICIALES B 707 o B 727 o CVL

- 101 — Jordán Moore, Hugo
- 102 — Koehler Schmidt, Waldemar
- 103 — Volkwein Follert, Ricardo
- 104 — Martínez Lotti, Gabriel
- 105 — Camilla Galdames, Sergio
- 106 — Morgado Del Pozo, Jorge
- 107 — Reti Malusa, Julio
- 108 — Siminic Morales, Antonio
- 109 — Contreras Reveco, Hernán
- 110 — Holmberg Yunge, Errol
- 111 — Parada Vergara, Carlos
- 112 — Chinchón Campos, Víctor
- 113 — Kossack Osorio, José
- 114 — Prado Schönthaler, Cristián
- 115 — Fuentealba Villalobos, Juan
- 116 — Carmona Bennett, Luis
- 117 — Muñoz Marassi, Luis
- 118 — Amigo Soto Luis
- 119 — Pizarro Lluch, Jaime
- 120 — Teare Pinto, Guillermo
- 121 — Duffau Bobadilla, Huberto
- 122 — Lannefranque Lopresti, César
- 123 — Domínguez Delepiane, René
- 124 — Holzer López, Guillermo
- 125 — Gallo Moore, Brián
- 126 — Véliz Moraga, Sergio
- 127 — Siña Merino, Leonardo
- 128 — Schweinitz Alt, Augusto
- 129 — Parra Fritis, Juan
- 130 — Guevara Valderrama, Rubén
- 131 — Naves Guerrero, Francisco
- 132 — Valcarce Medina, Rooney
- 133 — Hart Guevara, Roberto
- 134 — Ortiz Corvalán, Eduardo
- 135 — Sanhueza Yáñez, Exequiel
- 136 — Colzani Fiedler, Enrique
- 137 — Rueda Jolly, Víctor

- 138 — Saavedra Abarca, Gastón
- 139 — Fuica Conus, Ricardo
- 140 — Larrabe Lucero, José
- 141 — Rioseco Contreras, Renato
- 142 — Turner Roa, Allan
- 143 — Conrads Meylan, James
- 144 — Hafemann Fuentes, Pablo
- 145 — García Rada, Arturo
- 146 — Nieto Acevedo, Pablo
- 147 — Kiessler Nagel, Enrique
- 148 — Alvarez Artigues, César
- 149 — Borghero Eldan, Juan
- 150 — Fuentes Vidal, César
- 151 — Rosenbaum Kurth, Claudio
- 152 — Rivas González, Leonardo
- 153 — Litvak Camsen, Eduardo
- 154 — Vargas Iglesias, Carlos
- 155 — Leppe Tobar, José
- 156 — Núñez Krstulovic, Jaime
- 157 — Prado Cánepa, Carlos
- 158 — Magliocchetti Oleaga, Miguel
- 159 — Lapóstol Luco, Gustavo
- 160 — Allende Pavón, Eduardo
- 161 — Rossi Barrientos, Oscar
- 162 — Phillips Hadida, David
- 163 — Monardes Mansilla, Juan
- 164 — Bertens Riesle, Eric
- 165 — Niedbalski Pozñanski, Luis
- 166 — Aracena Biscar, Rodrigo
- 167 — Zieleniewicz Jaenicke, Ernesto

PRIMEROS OFICIALES H. S. 748

- 168 — Somerville Senn, Jaime
- 169 — Recart Trudgett, Harold
- 170 — Vergara Herrera, René
- 171 — González Díaz, Félix
- 172 — Lobos Wachtendorf, Jorge
- 173 — Gajardo Cowell, Mario
- 174 — Balbontín Saavedra, Manuel
- 175 — Guevara Valderrama, Luis
- 176 — León Morales, Arturo
- 177 — Vallejo Tumbarino, Fernando
- 178 — Puga Parisi, Rodrigo
- 179 — Fuchslocher Schleyer, Hans
- 180 — Muñoz Campos, Walter
- 181 — González González, Nelson
- 182 — Alvarez Armijo, Gustavo
- 183 — Ronda Calvert, Gastón
- 184 — Wells Muñoz, Anthony

Nómina de Tripulantes de Mantenimiento

1 — Veas Miranda, Juan	B - 707	23 — Henríquez Arenas, Daría	B - 727
2 — Kahni Hauser, Enrique	B - 707	24 — Riquelme Espinoza, José	B - 727
3 — Rivera Molina, Manuel	B - 707	25 — Machuca Duque, Carlos	B - 727
4 — Madrid Aravena, Santiago	B - 707	26 — Bobadilla Wright, Claudio	B - 727
5 — Molina Barahona, Segundo	B - 707	27 — Cicoria Alvarado, Víctor	B - 727
6 — Tognarelli Abarca, Julio	B - 707	28 — Henríquez Muñoz, Manuel	B - 727
7 — Mena Monje, Miguel	B - 707	29 — Sougarret Díaz, León	B - 727
8 — Suazo Pezoa, Jorge	B - 707	30 — Mora Vargas, José	B - 727
9 — Blanc Maret, Paul	B - 707	31 — Riquelme Zapata, Iván	B - 727
10 — Vega Olivares, Edmundo	B - 707	32 — Rowe Del Río, Mauricio	B - 727
11 — Vásquez Rodríguez, Rigoberto	B - 707	33 — Seguel Mardones, Sergio	B - 727
12 — Irigoyen Soza, Ignacio	B - 707	34 — Abarca Puebla, Baudilio	B - 727
13 — López Espinoza, Tomás	B - 707	35 — Ramírez Palma, Luis	B - 727
14 — Sanhueza Alegría, Jaime	B - 707	36 — Larenas Riquelme, Juan	B - 727
15 — Agulló Picornel, José	B - 707	37 — Delavenne Pot, Mauricio	B - 727
16 — Caballero Torrealba Edo.	B - 707	38 — Muñoz Seguel, Luis	B - 727
17 — Troncoso Nadal, Mario	B - 707	39 — Romero Pozo, Víctor	B - 727
18 — Lagos Salinas, Ernesto	B - 707	40 — Montonera Lega, Humberto	B - 727
19 — Aravena Muñoz, Manuel	B - 727	41 — Gotelli Vera, Armando	CVL - 6R
20 — Araya Díaz Valdés Pedro	B - 727	42 — Olgún Leiva, Rafael	CVL - 6R
21 — Pérez Acevedo, Bernardino	B - 727	43 — Salazar Martínez, Joaquín	CVL - 6R
22 — Vega Vergara, Alex	B - 727	44 — Schnaidt Frigerio, Werner	CVL - 6R
		45 — Murúa González, Ulises	B - 727

OPERACIONES INFORMA

CURSOS PARA TRIPULANTES DE MANTENIMIENTO

1.— **Curso de Boeing 727:** Los T/M de Caravelle, Sres. Larena, De la Venne, Muñoz, Romero, Montonera y Murúa, integraron un curso entre Junio y Diciembre de 1974, calificándose como Tripulantes de mantenimiento de B-727.

2.— **Curso de Boeing 707:** Los T/M de B-727, Sres. Araya, Pérez, Vega, J. Riquelme, Machuca, Bobadilla y los T/M de Caravelle, Sres. Gotelli, Olgún, Salazar y Schnaidt, iniciaron el 2 de Enero el curso que les habilitará como T/Ms de 707.

3.— **Curso de B-727:** El 15 de Enero se inicia un curso de T/M a un grupo de técnicos de reciente contratación, Sres. Boris Ansolomovich, Angel Campo, Julio Casanueva, Jorge Dubó, Arturo Figueroa, Benito Girard, Roberto Izikson, Arnold Madrid, Mario Monarde, Enrique Parra, Mauricio Ponce, Juan Trejo y Mario Vásquez. Este curso durará aproximadamente medio año.

gar sospechado... siempre con el mismo resultado.

Existían dos teorías en cuanto a su ubicación. El avión, o estaba perdido en la cordillera o se había caído al mar. Y el Capitán Cisternas sustentaba lo último.

Con inmenso dolor supo de la tragedia de su compañero. Y ese dolor lo acompañó en su vuelo austral hacia Punta Arenas. ¡Pobre bachicha! ¿Qué le podría haber pasado?

Aquella noche Ricardo no durmió bien. A media noche fue presa de violentas visiones. Cuenta haber escuchado la voz del piloto perdido que lo llamaba.

"Ricardo... Ricardo... estamos en el Melado... en el Melado... 75... 75... frío... mucho frío...".

Ricardo se despertó bañado en sudor helado. El Melado. ¿Qué era El Melado? ¿Dónde estaba eso?

Rápidamente se levantó del lecho y sacando sus cartas de navegación del grueso portadocumentos de vuelo, se dio a la tarea de buscar el lugar desconocido.

Buscó largo rato infructuosamente. De pronto, al este de Linares, aproximadamente a unas 27 millas, subiendo por el río Ancoa encontró un pequeño poblado. ¡El Melado! Luego le asaltó la pregunta... y 75... ¿qué era 75?

A la mañana siguiente, el Capitán Cisternas transmitió este informe a Santiago, lleno de dudas sobre el efecto que éste podría tener en la alta jefatura de la empresa. Más algo era algo... Se envió un avión, el que sobrevoló intensamente la zona mencionada... nada; ¡el avión no aparecía por ninguna parte!

A todo esto, se había verificado cientos de otros informes con igual resultado. Incluso la Armada había enviado una nave de guerra al recibirse informaciones de una gran mancha de aceite en el mar, frente a Constitución. Se rastreó un cerro de la cordillera de la costa, frente a San Fernando, en el que había habido un gran incendio aquella noche. ¡Nada, falsa alarma!

Y así fueron pasando los días, uno tras otro. Poco a poco empezó a disminuir la intensidad de la búsqueda. Se pensaba que el 210 nunca más aparecería. ¿Se lo habría tragado la cordillera?

Poco antes de cumplirse la semana, un alto jefe de Relaciones Públicas llegó una mañana a la Gerencia de Operaciones y solicitó una entrevista.

Después de una breve espera, fue recibido por el gerente, en su espaciosa oficina, cerebro en aquellos momentos de la búsqueda de la aeronave perdida.

"Adelante, Lucho, asiento. ¿En qué puedo servirte?"

"Mira Jorge, perdona que te venga a quitar algo de tu tiempo, que sé que es precioso. Sobre todo en el momento actual".

"En realidad Lucho, todos llevamos en este momento una pesada carga. Hacían ya muchos años que no teníamos una desgracia... y lo peor es que el avión parece haberse esfumado en el aire".

"Comprendo perfectamente Jorge, y por eso es que me he acercado en esta mañana a tu oficina. Perdóname que te pregunte. ¿Crees tú en el espiritismo?"

Don Jorge, antiguo Comandante de Aeronave, profesional intachable y hombre de equilibrado pensar, le miró fijamente. Después de un segundo de silencio, sacó un cigarrillo y lo encendió lentamente.

"En verdad conozco poco de esa materia", le respondió ¿por qué?"

"Te ruego escuches lo que voy a contarte. Tengo un amigo que es aficionado al espiritismo; incluso pertenece a una sociedad en la que se dedican a hacer sesiones, en que invocan a los muertos y cosas por el estilo. En realidad, nunca le había tomado muy en serio hasta anoche, en que me llamó por teléfono para invitarme".

"Al principio le dije que no, pero él me insistió y cuando supe que iban a hacer una ceremonia para invocar a la gente que iba a bordo del avión, no dudé más y acepté".

"Te advierto que yo no soy hombre muy creyente, pero anoche se me pusieron todos los pelos de punta con lo que ví y escuché. La liturgia es tétrica y solemne. Todas las luces estaban apagadas y la "medium", sentada frente a nosotros era una verdadera visión de ultratumba".

"Después de un complicado rito se llamó primero al piloto, quién hablando a través de la "medium", dijo que estaban estrellado diez grados a la derecha de la aerovía 45. Después, el copiloto dijo algo no muy claro, sólo pude captar que estaban como a ochenta kilómetros al sureste de Talca... El resto de la tripulación no dijo nada. Se llamó a algunos pasajeros. Uno habló algo de un golpe, el resto no se dio cuenta...".

El narrador parpadeó nerviosamente al término de su relato y guardó en el bolsillo del abrigo un papel que había consultado durante su informe.

El gerente se reclinó en su silla. Luego apagó el cigarrillo, mirando pensativamente la voluta de humo que se iba diluyendo.

"En realidad don Lucho, su cuento es hartito macabro", comentó roncamente. Se puso de pie y caminó hacia la ventana de la oficina. Afuera brillaba apacible el sol otoñal.

"¿Qué te parece esto Jorge? ¿Qué crees tú?". Don Lucho se había puesto de pie y estaba junto a él.

"Mira hombre... el gerente titubeó un momento... yo creo que a estas alturas cualquiera información es importante. ¿Quién sabe? Nosotros los humanos ya hemos hecho lo posible... veamos ahora si los espíritus nos echan una manito", terminó, dirigiéndose a su escritorio. Abrló un cajón y sacó una gran carta de navegación. "Repítame los datos".

Con sus manos de piloto experimentado cogió el lapiz y la regla "plotter" y trazó una larga línea desde Victoria. "Ya, diez grados a la derecha", comentó.

Luego, tomando como centro a la ciudad de Talca, midió los 135 grados, o sea el sureste, trazando otra recta en esa dirección. Las dos rayas convergían dramáticamente en un punto cordillero.

"Mmmm... comentó don Jorge", de Talca a la Intercepción hay más o menos setenta y ocho ki-

lómetros. Anotó en un block algunos datos y partió rápidamente a la Oficina de Control de Vuelos, seguido de cerca por don Lucho.

Detrás del mesón habían varios despachadores programando y controlando los diversos vuelos de la empresa. Al ver aparecer al gerente, uno de ellos se acercó inmediatamente.

"Haber señor Toledo, necesito saber qué avión anda cerca de Talca en la Operación Rescate".

"Bueno, tenemos tres DC-3 y dos Convair en la operación. El más cercano es el 208 del Capitán Riesle", le informó rápidamente el técnico, consultando una pizarra informativa.

"¿En qué sector está volando esa máquina?"

"Dio posición Sierra Velluda, al este de Los Angeles hace cinco minutos".

"Bien, llame a Riesle y dígame que se traslade inmediatamente al siguiente punto: Latitud 35° 55' sur y longitud 71° 10' oeste, y que revise metro a metro esa zona...".

Don Lucho volvió a su oficina taciturno y abstraído. Su secretaria le entregó varios papeles para su firma; declaraciones de prensa y radio, un informe de Emelco y algunos cables. La espera se le hacía intolerable. A cada instante miraba su reloj. ¿Qué iría a pasar? ¿No hubiera sido mejor quedarse callado? ¿Eso de hacer un rescate aéreo en base a manifestaciones extraterrenales...

"Don Lucho, dice el gerente que vaya inmediatamente a la sala de radio... interrumpió sus inquietos pensamientos la argentina voz de su secretaria.

Casi en un segundo estuvo en la radioestación. En la gran sala, acolchada contra ruidos y atiborrada de equipos de radio, estaba llena de gente, todos reunidos alrededor de un receptor. Don Jorge tenía colocados los fijos. Miró al recién llegado con los ojos brillantes, mientras le hacía un gesto de silencio.

A través del parlante se escuchaba una lejana voz, apenas audible debido a la estática y a un sordo ruido de motores.

"...el avión se vé destrozado... estamos volando a nueve mil pies de altura... la cola está intacta... el avión se encuentra en una especie de cráter... cambio".

¡El 210 había sido encontrado! ¡Había aparecido el avión perdido! En ese instante se produjo una onda de gran tensión y nerviosismo en la habitación.

Don Jorge cogió el micrófono. "208 recibido, favor deme posición exacta del 210, fin iniciar inmediatamente labor de rescate". Nuevamente se escuchó la voz del Capitán Riesle, confirmando el sueño de Ricardo Cisternas y la corazonada de dos hombres que dieron fe al más allá...

"...el avión está destrozado... estimo posición tres millas al sur de el pueblo "El Melado"... altura... 75", la estática interrumpió la transmisión momentáneamente... "...altura 7.500 pies... espero instrucciones... cambio".

El ruido del viento prolongó el clima de tensión al término de mi relato. Bebí el concho de whisky y miré pensativamente el fuego de la chimenea a través del vaso.

Todos estaban callados, sus mentes inquietas por lo desconocido.

Mario rompió el silencio e hizo la pregunta que todos se hacían en aquél instante.

"Bueno... ¿y es cierto todo esto?"

María Eugenia tiritó violentamente. "Brrr... me has dejado lela con tu historia".

Todos me miraron inquisitivamente. Nuevamente se escuchó el ruido de la cordillera enojada. Encendí un cigarrillo.

"No sé", respondió... "porque no salen afuera y le preguntan al viento". Recibí el chaparrón de palabrotas, tapándome la cabeza con los brazos.

Alguién me tiró un almohadón.

"¡Bruto...! ¡tonto! ¡esta noche no voy a poder dormir...!".

"Buenas el leso grande... ¡lo que yo esta noche no me levanto al baño aunque me haga en la cama!...".

Artemio se puso de pie y colocó otros discos en el pick-up. ¡Ya gente... a bailar!... me ofrezco para dormir con las niñas que tengan mucho susto...".

Se había roto el encanto del cuento. Todos bailaron el alegre twist; todos menos yo, que me acerqué al bar. Cogí la botella y eché dos medidas en mi vaso... no, tres mejor.

Me acerqué a la ventana. La tormenta había amainado algo. A través de las nubes desgarradas una lejana estrella me saludó. Respondí brindando hacia la noche... "Salud Silvio... Pilo... Casanova... Etchebarne... ¡Salud!

Puerto Montt, Septiembre de 1965.

AVION SUPERSONICO COMERCIAL EN LAS RUTAS AEREAS CHILENAS

(Reproducido de "El Mercurio", 22 de diciembre de 1974).

El año 1965 en una conferencia que dimos en la Academia de Guerra Aérea, expresamos que ningún lugar del mundo estaba alejado a más de 21 horas de vuelo de otro opuesto a aquél en 180 grados, como por ejemplo si voláramos la distancia de 20 mil kilómetros del Polo Norte al Polo Sur, en los aviones que en esa época estaban operando y que desarrollaban una velocidad término medio de 900 kmts-hora. Pero también dijimos que el avión supersónico del futuro era el que se impondría, especialmente en las rutas aéreas oceánicas o terrestres de gran extensión o inhospitalidad. La velocidad de 2.100 kmts./hora del actual avión supersónico ha permitido reducir esas 21 horas a 9.31 horas.

Como actualmente ya está cercano el momento en que inicie sus operaciones el único avión comercial supersónico del mundo occidental, el Concorde anglofrancés, estimamos que es importante insistir en la comparación de vuelos subsónicos y supersónicos de rutas aéreas de gran extensión. Y, lógicamente hemos de referirnos una vez más a Chile. En nuestro artículo "Geopolítica y Rutas Aéreas de Chile", publicado por "El Mercurio" el 15 de agosto de 1974, expusimos la importancia de la ubicación geográfica de nuestro país en relación con sus rutas aéreas referidas en especial al Océano Pacífico, Antártica, y Océanos Atlántico Sur e Indico, que son en sí de gran kilometraje.

El 5 de septiembre del presente año tuvimos la oportunidad de participar en el vuelo inaugural de LAN-CHILE a ISLAS FIJI (NANDI) por lo que estamos en condiciones de efectuar una comparación real en lo que a tiempo de vuelo se refiere, entre un avión subsónico y el supersónico ya referido. Esta comparación no va en desmedro, desde luego, de las aeronaves subsónicas a reacción actuales las que en verdad son sobresalientes y ofrecen una óptima seguridad operacional.

En nuestro vuelo a Islas Fiji pudimos corroborar en la realidad los cálculos previos que habíamos efectuado. Pero, nos permitió además comprobar algo muy importante y que es la impresionante extensión del Océano Pacífico, cuyo apelativo de "GRAN" se lo merece con creces. Recordamos, por ej., que el tiempo de vuelo en la etapa Pudahuel-Papeete (Tahiti) fue de 10.25 horas con un viento en contra que alcanzó los 200 kilómetros por hora a una altura de 33.000 pies en el Boeing 707 de 900 kmts/hora en que volábamos. Estos fuertes vientos son denominados "vientos

a chorro" (jetwinds) en el vocabulario meteorológico. Después, durante el regreso en la etapa Tahiti a Isla de Pascua, nos encontramos con un viento de 240 kmts./hora, eso sí que a favor. En este caso el piloto, Comandante de la aeronave decidió retrasar la hora de salida desde Tahiti porque de lo contrario habríamos llegado de noche a Isla de Pascua, lo que no podía ser, pues las luces de pista de su aeródromo estaban inoperativas.

Pero veamos qué sucede con el avión supersónico comercial. En esa etapa Pudahuel-Tahiti el tiempo aproximado de vuelo sería de 03:49 horas, a una velocidad de 2.100 kilómetros/hr. y volando a una altura de 60.000 pies en que se evitan los vientos ya mencionados.

En las posibles rutas aéreas de Chile, dentro de su natural zona de influencia, y que aparecen en el gráfico adjunto, vemos que gran parte de ellas pueden efectuarse sin escalas los actuales aviones a reacción subsónicos cuya autonomía es de algo más de 13 horas de vuelo (12.000 kmts.); más, no así el supersónico que deberá efectuar escalas obligadas debido a su autonomía reducida, que es aproximadamente de 03:30 horas, pero que sin embargo significa en distancia poco más de 7.000 kilómetros. De ello se deduce la importancia de contar con pistas adecuadas, tanto en nuestra Isla de ascua como en el Territorio Antártico Chileno, puntos claves en el desarrollo y extensión de las rutas aéreas hacia Oceanía y Asia.

Cuando actualmente tanto se habla de "la era del Pacífico" en que se conjugan tanto su grandeza física, y de población de los países que tienen acceso a él, como igualmente su riqueza potencial en alimentos y minerales en beneficio de la humanidad toda, es realmente reconfortante para Chile que sus actuales gobernantes, con un sano sentido nacionalista y patriótico, estén propiciando la apertura de las rutas aéreas por el Pacífico hacia Oceanía y Asia.

En la actividad aérea comercial de nuestro país creemos que es muy importante la presencia del avión supersónico, y no sólo hacia su natural zona de influencia que le impone su ubicación geográfica, sino que también hacia EE. UU. de Norteamérica y Europa. Aún cuando el mercado aeronáutico actual está circunscrito solamente a un tipo de avión supersónico, de la industria aeronáutica anglofrancesa, sabemos por noticias de prensa que la industria aeronáutica de EE. UU. de N. A.,

que años atrás había abandonado el proyecto de avión supersónico comercial, está nuevamente promoviendo la construcción de uno con capacidad para 300 pasajeros y con una velocidad de crucero de 2.500 a 2.700 kmts./hora.

¿Contará nuestra empresa aérea estatal LAN-CHILE, con este devorador de kilómetros que es el avión supersónico? Creemos que sí, fundamentalmente porque las extensas rutas aéreas de Chile así lo exigen, y también porque ella cuenta con el valioso elemento humano que diariamente está prestigiando al país en los cielos del mundo. Esto, que lo sabemos, lo pudimos comprobar nuevamente en su vuelo inaugural a Islas Fiji, y en que el "equipo" de pilotos, navegantes, ingenieros de vuelo, auxiliares femeninos, sobrecargos y personal de tierra, guiaron y atendieron la aeronave y

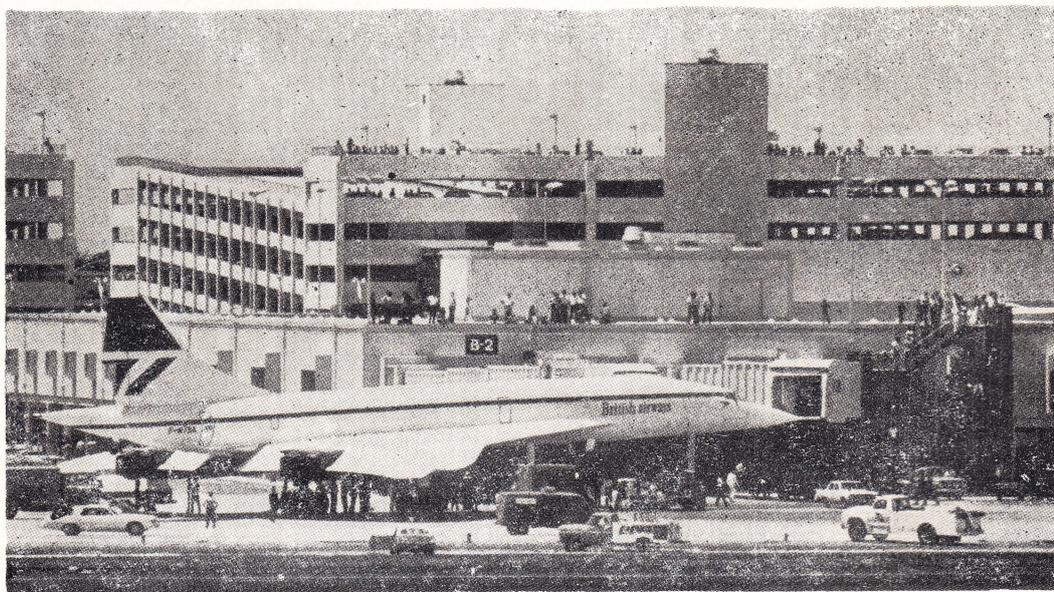
vuelo con precisión matemática. Ello habla muy en alto de la calidad humana, y profesionalismo del personal de LAN-CHILE, y de la eficiente conducción de su presidente el General Sr. Stuardo.

Esperemos entonces con confianza que Chile, que está actualmente luchando por su real progreso, continúe haciéndose presente en la actividad aeronáutica, con aeronaves cada vez más poderosa, haciendo cumplido honor a su limpio historial aéreo que le dejaron sus pioneros en los albores de la aviación, y el ejemplo generoso de las generaciones posteriores de aviadores, civiles y militares, que han continuado escribiendo páginas brillantes en la historia de la aeronáutica nacional y mundial.

Roberto Araos Tapia
Coronel de Aviación (R).

CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIAS

RUTA AEREA	TIEMPOS DE VUELO APROXIMADOS		
	Distancia aproximada	Avión subsónico 900 Kms./hora	Avión supersónico 2.100 Mts./hora
1.— Punta Arenas - Antártida - Wellington.	8.000	08.53	03.51
2.— Punta Arenas-Antártida-Sydney.	9.800	10.53	04.40
3.— Punta Arenas-Antártida-Sydney-Port Moresby	12.500	13.53	05.57
4.— Punta Arenas-Polo Sur-Perth-Djakarta.	13.500	15.00	06.26
5.— Punta Arenas-Antártida-Ciudad del Cabo.	8.350	09.18	03.56
6.— Punta Arenas-Antártida-Ciudad del Cabo-Tananarive.	11.570	12.51	05.31
7.— Punta Arenas-Antártida - Tananarive-Bombay	15.450	17.07	07.21
8.— Santiago-I. Pascua-Tahiti-I. Fiji-Tokio	18.100	20.07	08.37
9.— Santiago-I. Pascua-Tahiti-Wellington.	12.580	14.00	06.00
10.— Santiago-I. Pascua-Tahiti-Sydney.	14.700	16.20	07.00



"ATERRIZAJES PERFECTOS EN LA NIEBLA"

Escrito por Peter Browne y publicado por Reader's Digest

Aún con visibilidad casi nula, el sistema de aterrizaje automático permite a los aviones tocar tierra sin el menor percance.

Una densa niebla envuelve el aeropuerto de Heathrow, en cuyas pistas están inmóviles los aviones hace ya unas horas. Mientras los pasajeros, desalentados, atestan las salas de espera, varios aviones que llegan tienen que dirigirse a otros aeropuertos.

De pronto rompe aquel silencio inusitado el ruido de los motores de un Jet que se acerca: un Trident de la Compañía BEA, visible sólo en las pantallas de radar, que desciende en medio de una oscuridad total y hace un aterrizaje perfecto.

Pero lo más asombroso es que el piloto no ha tocado los controles; el avión maniobró automáticamente.

La historia de la aviación está en plena marcha. La BEA es la primera línea aérea autorizada por el Gobierno inglés para aterrizar en el aeropuerto de Heathrow, empleando el aterrizaje automático, innovación técnica que desde el invierno de 1972 ha permitido a la flota de 57 aviones Trident volar aún en las peores condiciones atmosféricas. "El aterrizaje automático", declara Michael Heseltine, Ministro de la Aviación y del Espacio Exterior, "es un gran aporte a la seguridad de los viajes aéreos".

En los últimos cinco años casi la mitad de los accidentes de la aviación civil inglesa han ocurrido al aterrizar; pero el aterrizaje automático promete reducir tan alta proporción. Un cerebro electrónico instalado en cada Trident con un costo de 130.000 libras esterlinas, conduce al aparato que llega por la entrada de 16 kilómetros de radiofaros instalados en los principales aeropuertos, y lo dirige hasta colocarlo en la pista con más precisión que el mejor piloto.

La BEA, que ha gastado 6,5 millones de libras esterlinas en perfeccionar el dispositivo de aterrizaje automático, está convencida de que bastaría para recuperar la inversión la simple puntualidad en los vuelos, factor importantísimo en una empresa aérea que tiene durante el invierno más de 200 vuelos diarios en el aeropuerto de Heathrow, donde una niebla repentina puede reducir la visibilidad en unos cuantos minutos de 900 a 90 metros.

La interrupción de actividades por malas condiciones de visibilidad llega con frecuencia a adquirir proporciones de pesadilla. Por ejemplo, en enero de 1971, durante tres días de niebla, quedaron inmovilizados 22.000 pasajeros, tanto en los aeropuertos de Heathrow, Prestwick como los de Birmingham y Shannon, a donde los había desviado. Tan sólo en las líneas aéreas inglesas se calcula una pérdida de un millón de libras esterlinas por concepto de pasajes, costo de comidas para los via-

jeros, hospedaje y traslado a Londres en ferrocarril y autobuses. La BEA, con el aterrizaje automático espera obtener 300.000 libras más en el aeropuerto de Heathrow durante los días malos de invierno, emprendiendo vuelos, mientras los aviones de las empresas competidoras están inactivas.

El aterrizaje automático tuvo su origen en el piloto automático apodado "George", al que los pilotos han encargado desde hace tiempo una gran parte de las maniobras aéreas durante el vuelo. El piloto automático es un giroscopio que se adapta al avión para que vuele en una dirección fija, y a una altura y velocidad determinadas. Con el dispositivo de aterrizaje automático incorporado al piloto automático, los aparatos de línea se han automatizado en gran medida, según comprobé en un viaje reciente que hice a París en un Trident G-AWZG, de la Compañía BEA.

El Capitán "Tug" Wilson elevó su avión reactor desde la pista del aeropuerto de Heathrow y luego, a 120 metros de altura, conectó el piloto automático. Marcando unos números en dos escalas, ordenó al Trident volar a 9.000 metros, y a una velocidad de 900 K/H., 10 minutos después al nivelarse el avión, Wilson rectificó el rumbo en la brújula y el piloto automático cambió obedientemente de dirección y enfiló hacia la costa francesa.

Al acercarse a París, Wilson dio más órdenes a la computadora del piloto automático, que parece una máquina de escribir portátil por su tablero de interruptores, para que nos colocara en la altura y posición indicadas por el control. El Trident describió un amplio arco en dirección de la pista disponible señalada en Orly. En el tablero brillaron unas luces de colores para indicar que el piloto automático había captado las señales de los dos haces del ILS de la pista que está distante en 13 kilómetros. El Trident comenzó a descender gradualmente, mientras las palancas de los aceleradores ajustaban el paso de gases para regular la velocidad.

A una altura de 460 metros y a ocho kilómetros de la pista, el Capitán Wilson conectó el interruptor de "aterriaje". El avión voló suavemente entre las dos señales radiales y, al llegar a 18 metros de altura, se empezó a levantar la proa y los aceleradores se retardaron.

A tres metros y medio de altura el piloto automático registró una desviación del Trident a causa del viento de costado, corrigió el rumbo. Un momento después se efectuaba un aterrizaje perfecto, y el piloto automático mantuvo rodando el avión por el centro de la pista hasta que el Capitán Wilson volvió a tomar los mandos.

Durante el viaje de una hora desde Londres,

el Capitán tripuló manualmente el avión sólo un minuto después del despegue. "Los pilotos", me explicó "nos estamos acostumbrando y convirtiendo más en directores que en operarios del vuelo. El automatismo nos permite concentrarnos en decisiones importantes, reacionadas con el tiempo, lo cual se traduce en maniobras mucho más seguras".

Los pilotos automáticos se instalaron primero, en el decenio de 1930 a 1939, en aviones de líneas inglesas y norteamericanas, y más tarde se usaron en los bombarderos, durante la segunda guerra mundial. Pero, no obstante ser eficaces en vuelos de crucero, resultaban incapaces de hacer tocar tierra a un avión en el aeropuerto.

Los problemas a que se enfrentaban los pilotos de bombarderos al tratar de aterrizar "a ciegas", cuando había mal tiempo, obligaron al Gobierno inglés a fundar en 1945 la Unidad Experimental de Aterrizaje sin Visibilidad (BLEU) cerca de Ipswich. Los técnicos de la BLEU tomaron como punto de referencia el Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) que se adoptaba ya en todos los aeropuertos del mundo. Las dos señales radiales transmitidas desde tierra mediante la BLEU para indicar el ángulo de descenso y el rumbo de entrada de la nave en la pista, aparecían vertical y horizontalmente en una pantalla del tablero. Cuando las barras estaban centradas en la carátula, indicaban que el avión descendía hacia la pista directamente y con la inclinación debida.

En mantener su posición centrada de las dos barras indicadoras es un trabajo que requiere concentración total y ajuste constante de los mandos del avión. Por otra parte, el piloto humano sólo puede aprovechar con exactitud las señales radiales a una altura no menor de 60 metros. Pero si a esta altura una nube o la niebla ocultan la pista, es demasiado peligroso intentar el aterrizaje, y el piloto debe buscar otro aeropuerto que esté abierto a la navegación.

Los técnicos de la BLUE habían modificado ya en 1947, con buenos resultados, un piloto automático de la Real Fuerza Aérea construido por Industrias Smith, fabricantes de instrumentos de aviación. Lo acoplaron a una diminuta computadora que recibiría las señales radiales del ILS y haría bajar en forma automática un avión hasta 60 metros del suelo. Para salvar la distancia final, había que encontrar un método de medir con toda precisión la altura del avión y la velocidad de descenso. Los técnicos de la BLEU y los de la empresa Standard Telephones & Cables construyeron un radioaltímetro que, conectado al piloto automático, nivelaba al avión sobre la pista un momento antes de tocar tierra.

El primer ensayo de aterrizaje automático se hizo cerca de Ipswich, en 1949. Las señales radiales del ILS en uso en aquel entonces eran tan sensibles a las interferencias que hasta un automóvil en marcha en el aeropuerto las distorciónaba. "El buen aterrizaje" recuerda un científico, "dependía mucho de la fe del piloto". Se necesitaron casi diez años de pruebas

para que los aviones de la BLUE logran uniformemente aterrizajes perfectos. En 1958 la compañía BEA decidió que el Hawker Siddeley Trident, todavía en la mesa de proyectos, fuera el primer avión de línea diseñado desde el principio para aterrizar automáticamente.

Se consideró que el sistema de la BLEU, aunque adoptado poco después a los bombarderos de la Real Fuerza Aérea, era inadecuado para las líneas aéreas comerciales, porque podía fallar, y cualquier falla del piloto automático significaba que debería intervenir el Capitán de la nave, quizá en un momento crítico, cerca de tierra. La Oficina de Registro Aéreo (actualmente Dirección General de Aviación Civil), guardián fiel de las normas de navegación aérea de todos los aviones civiles de Gran Bretaña, insistió en un factor seguridad más estricto que el exigido en cualquier otro país. Las probabilidades de que ocurra un accidente grave durante un aterrizaje "manual" son de una en un millón, y según el reglamento de la Dirección General de Aviación Civil, el aterrizaje automático debe tener un margen de seguridad de un sólo accidente por cada diez millones de aterrizajes.

Para el nuevo Trident, Industrias Smith diseñó un sistema triple de seguridad, en el cual tres pilotos automáticos idénticos desempeñan simultáneamente el mismo trabajo. Si uno de ellos falla o pierde el paso, los otros dos lo anulan: desconectan el canal defectuoso y siguen gobernando el avión. Si llegara a fallar otro canal, el piloto automático devuelve el control al Capitán de la nave.

El Trident voló por primera vez en 1962 con un aparato de aterrizaje automático como parte integral de su equipo. En ese mismo año también remontó el vuelo el nuevo VC-10 de la compañía BOAC, diseñado especialmente para adaptarse a su propio sistema de aterrizaje automático.

Un problema sin resolver era el psicológico. John Cochrane, piloto de prueba del Concorde, que hizo la mayoría de los vuelos de prueba del VC-10, recuerda: "En vez de preparar el avión para el aterrizaje levantando suavemente la proa antes de tocar la pista, como lo haría cualquier piloto, el piloto automático mantenía clavada la proa hasta el último momento, con lo que daba la impresión de que el VC 10 se estrellaría sin remedio. La maniobra era perfecta, pero yo sabía que ningún piloto de carne y hueso podía soportar que su avión hiciera eso. Había que enseñar al piloto automático a volar como nosotros".

En 1965, ya muy adelantado en Francia y Estados Unidos el sistema del aterrizaje automático, se adoptaron medidas internacionales de seguridad para los aterrizajes sin visibilidad. Se establecieron cinco categorías para la "altura en la cual decidir", esto es, a cuántos metros sobre el suelo debe decidir el piloto si prosigue el vuelo o aterriza, y "distancia visible de la pista" o visibilidad medida sobre la pista de aterrizaje. Así la categoría "mal tiempo uno" significa decisión a no menos de 60 metros de altura y visibilidad de 800 metros en la pista, mientras la categoría "3c" se apli-

ca a la visibilidad cero en la niebla más densa.

Después de cientos de aterrizajes automáticos sin pasajeros a bordo, los Trident de la BEA obtuvieron en junio de 1965 el visto bueno para aterrizajes automáticos en la categoría uno. Una semana después, mientras el Trident G-ARPR se apartaba de la pista del aeropuerto de Heathrow a su llegada, procedente de París, el Capitán Eric Poole anunció por los altoparlantes: "Son ustedes los primeros pasajeros en todo el mundo que acaban de aterrizar por medios automáticos". Y recuerda el Capitán: "Casi todos se sentían orgullosos, pero una mujer estaba enojadísima y expresó que, de haber sabido aquello, habría tomado un avión tripulado por un piloto de verdad".

En los últimos siete años la BEA ha adquirido mucha experiencia, y constantemente ha ganado terreno en las categorías más bajas de malas condiciones de tiempo. A los pilotos se les ha alentado que practiquen también cuando haya buen tiempo, y en consecuencia han llevado a tierra en los aeropuertos de toda Europa, con el sistema de aterrizaje automático, un millón y cuarto de pasajeros, entre los cuales se cuenta la Reina de Inglaterra, que en 1971 regresaba de una visita oficial a Turquía.

En septiembre de 1972 se concedió a los Trident la categoría "3a", lo que hace de la BEA la única línea aérea internacional autorizada para aterrizar en medio de una niebla tan densa que el piloto alcanza a ver la pista sólo cuando su avión está a tres metros y medio de la tierra y cuando la visibilidad frontal es de escasos 270 metros. Igualmente importante es la precisa señal radial del ILS que permite el despegue de los aviones con visibilidad de sólo de 60 metros. La BEA espera que para 1974 el aterrizaje de sus aviones se efectúe en la categoría "3b", en que la pista es invisible a causa de la niebla, y la visibilidad frontal apenas llega a 50 metros.

La BOAC ha adquirido más experiencia en aterrizajes automáticos que cualquier otra empresa trasatlántica. Autorizada en marzo de 1972 para efectuar aterrizajes en la categoría 2, sus aviones VC-10 y Jumbo 747 pueden descender en el aeropuerto Kennedy, de Nueva

York, en condiciones meteorológicas que ordinariamente los obligarían desviarse a Boston, Detroit, Washington e incluso a Montreal, en Canadá.

Los constructores estadounidenses se han beneficiado de los trabajos preliminares de aterrizaje automático de los ingleses: el nuevo Trister y el DC-10 son los primeros aviones de pasajeros norteamericanos que cuentan con sistemas totalmente automáticos como equipo normal.

Para reducir los costos de las líneas aéreas del interior del Reino Unido, el aterrizaje automático se está haciendo indispensable al competir con los sistemas mejorados de transporte terrestre. Cuando los ferrocarriles ingleses electrificaron su línea Londres-Manchester, en 1966, se redujo el tiempo del viaje a menos de tres horas. El número de pasajeros transportados por la BEA, en esa misma ruta, disminuyó en un 25%. Ahora la compañía aérea espera aumentarlos gracias a las ventajas que proporciona el aterrizaje automático, que redundan en la confianza de los pasajeros, a los que se puede llevar a cualquier parte, por malo que esté el tiempo, como dijo Kenneth Wilkinson, hasta hace poco presidente de la BEA.

Los técnicos de la BLEU han comenzado a hacer planes para el futuro. Ya estudian la aplicación del aterrizaje automático para la próxima generación de aviones de despegue y aterrizajes cortos. El aterrizaje automático se puede adaptar a los sistemas de control de tránsito aéreo, de manera que las computadoras hagan descender a los aviones en forma automática, a intervalos regulares. En la actualidad en Francia la Línea Air France se encuentra estudiando este sistema para tratar de adoptarlos en definitiva.

En los aviones del futuro, que serán más veloces y de mayor tamaño, la regularidad de los viajes y la seguridad del vuelo serán cada vez más necesarios. "El aterrizaje automático es la solución del problema fundamental del transporte aéreo que hasta hoy había hecho fracasar todos los experimentos intentados", concluye Kenneth Wilkinson.

**Colaboración del Primer Oficial
BRIAN GALLO M.**

PLATEA ALTA

En esta sección, la que llamaremos "Platea Alta" se trata de mostrar a través de las colaboraciones de los colegas, las fascetas anecdóticas de nuestra profesión.

Si Ud. ha tenido una experiencia interesante, no dude de enviarla a su revista. Se lo agradeceremos todos.

Control 1150 es el espacio aéreo controlado que corre paralelo a la costa de Florida y Georgia, por una distancia de 508 millas náuticas y a una distancia promedio de 100 a 150 DME de la costa.

Normalmente todo el tráfico jet desde Miami hacia el noreste de los Estados se hace dentro de este Control, que nace en la isla de Bimini, frente a Miami, muriendo en Carolina Beach, cerca de Wilmington en Carolina del Norte.

Si Ud. vuela a Nueva York, proseguirá luego por la aerovía Jet-79 a Norfolk en Virginia, iniciará el descenso poco antes de Atlantic

City, aterrizando en Kennedy, luego de dos horas y tanto de vuelo.

Pura rutina.

En esa mañana, nos hicimos cargo del vuelo 155, proveniente de Santiago. Despegamos en la pista 9L, como de costumbre. Sin embargo, el Centro de Control Aéreo de Miami, en vez de darnos los vectores de radar habituales para interceptar el Control 1150, nos autorizó directo al Vor de Vero Beach, para proseguir por la Jet 79, bordeando la costa atlántica hasta Wilmington.

Alcanzamos nuestro nivel de crucero de 33.000 pies (10.000 metros sobre el nivel del mar), a los 20 minutos del despegue. Era una hermosa mañana de verano, sin nubes y con muy poca bruma.

María Angélica, una de las auxiliares nos trajo el desayuno. Café, huevos a la copa y una bandeja enorme con el consabido jugo de naranjas de la Florida. El ambiente era grato y la conversación entretenida. El vuelo lo hacía como siempre nuestro buen amigo Bartolo, el piloto automático, el cual conectado en NAV-LOC, corregía dócilmente una deriva causada por un viento cruzado de unos 50 nudos de intensidad.

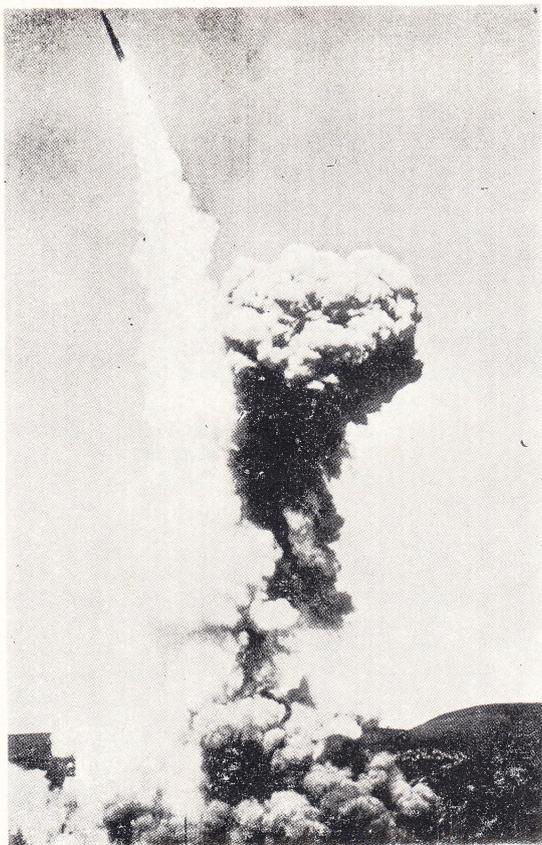
Ricardo, que volaba en el asiento derecho del cockpit, llevaba las comunicaciones, primero con Miami Center, luego, con Jacksonville Center. No necesitaba dar posiciones por radio, ya que estábamos siendo chequeados constantemente por radar, así que solamente anotaba las diferentes posiciones del plan de vuelo en la tablilla. Claudio, nuestro ingeniero, controlaba desde la tercera estación, el sistema de aire acondicionado. Ya había recibido varios reclamos de Rafael, el Jefe de Cabina... "Viejo, nos estás asando allá atrás... pareces operador de sauna...!".

Volábamos aproximadamente a la cuadra de Orlando (Disneyword), o quizás un poco antes, cuando, súbitamente, Ricardo, que miraba desinteresadamente por su ventana lateral, se irguió... "Mira, mira... allí hay un avión que se está incendiando".

"¿Dónde... donde?".

"Allá abajo... a la derecha".

Traté de alzarme, pero desde mi asiento al lado izquierdo, no veía nada. Solamente el



Atlántico y el horizonte azul.

"No veo nada".

"¡Oye viejo... se nos viene acercando!".

Intintivamente corregí el rumbo hacia la izquierda.

En ese momento apareció. A la distancia daba la impresión de un plateado lápiz Cross. Delgado y bruñido. A pesar de la distancia, que como Uds. saben, es difícil de precisar, volando en altura, se alcanzaban a precisar algunos detalles de la estructura.

Ascendía con una rapidez sorprendente, dejando tras sí una larguísima estela blanca, que daba la impresión de tocar el suelo. Por lo menos su velocidad de ascenso debería bordear los 20.000 pies por minuto, sino más.

Con la misma rapidez... todo fue cosa de un par de segundos, desapareció.

Tratamos de seguirlo con la mirada lo más posible. Iba ya muy alto y lentamente, cambió de rumbo, en una parábola hacia el Atlántico.

Ahora, sólo era casi un punto en el espacio y de pronto... dejó caer algo... ¿alguna etapa quizás?

Mucha gente, muchos personajes importantes, han visto un lanzamiento desde Cape Kennedy. La mayoría desde alguna distancia, otros quizás desde más cerca, en alguna casamata de control en un primer plano. Pero muy pocos han tenido la oportunidad de verlo desde la platea alta.

MAR.

257 Pasajeros muertos debido al agotamiento de los Pilotos

La fatiga de los Pilotos y de sus tripulaciones es la posible causa de los 10 desastres aéreos que han provocado, en los últimos 6 años, la muerte de 257 personas, afirma en un desolador documento, la Asociación de Pilotos de Líneas Británicas (BALPA).

El documento que reúne cartas de 150 Pilotos, cita igualmente 700 casos donde, agotados o semidormidos, han visto de cerca la catástrofe.

Según el informe de BALPA, no son esencialmente las horas, bastante largas, de los vuelos las que agotan a la tripulación, pero la incapacidad de "recuperarse" realmente, es decir, reencontrar el ritmo del ciclo humano normal antes de emprender un viaje. En apoyo al informe, éste cita el caso de un piloto con una misión, en apariencia, fácil: seis horas de vuelo el domingo por la tarde, seguido de 24 horas de reposo; después nuevamente diez y media hora de trabajo el martes por la mañana.

"En realidad —explica el Piloto— el vuelo del domingo terminó a las 4 de la mañana y no me pude acostar hasta las 5. Dormí hasta las 11. Sabiendo que el martes debía trabajar a las 6 de la mañana, me acosté temprano: a las 22.00 horas. Pero como había dormido en la mañana, no me dormí hasta 6 horas más tarde; dos horas de sueño solamente. Cuando a las 06:00 tomé los mandos, estaba cansado. Debido a un tráfico aéreo recargado, se me pidió que esperara mi turno para despegar y durante los diez minutos que duró esta espera, me dormí completamente...".

LA CATASTROFE DE LOS PIRINEOS

La mayor parte de los testimonios recogidos por BALPA fueron sobre experiencias simila-

res, donde los Pilotos se quejan no sólo de no poder "recuperarse" sino también de los permanentes cambios de horarios de un continente a otro.

Las diez catástrofes aéreas citadas por BALPA, —la última de las cuales causó 112 muertes, y tuvo lugar en julio de 1970, cuando un COMET se estrelló contra los Pirineos— se produjeron, ya sea en el aterrizaje, o durante el curso de las maniobras de aproximación. Es el momento crucial —subraya el informe— cuando el altímetro, que en vuelo funciona automáticamente de acuerdo a un código internacional debe ser ajustado a las condiciones reales del terreno de aterrizaje. La maniobra exige una precisión perfecta por parte del Piloto. Si este último, como es frecuente, está al final de sus fuerzas, puede producirse un desastre.

El informe de los Pilotos ingleses cita decenas de casos donde la catástrofe ha sido evitada justo a tiempo. En un caso, la tripulación completa de un vuelo estaba dormida o a medio dormir. En otro, el piloto aterrizó, por error, no en el aeródromo de su destino, sino en el de un país vecino, donde faltó poco para que provocara un desastre, por su llegada intempestiva, etc. En cada caso, los Pilotos acusan a las autoridades de la aviación civil, no por establecer horarios demasiado largos, sino por no darles el tiempo necesario de reposo real antes de iniciar su trabajo.

C. Riderelli.

OBSERVACIONES AERONAUTICAS

Colaboración de JMS

Son las ocho de la mañana. En la terminal aérea docenas de pasajeros se mueven inquietos, sudorosos. Alegres unos, tristes los otros. Hay un hombre alegre, porque regresa al lado de su esposa, y otro triste por el mismo motivo. Comerciantes, industriales, turistas, contrabandistas. Humanidad. La nota contrastante la ofrece un grupo de hombres vestidos de negro uniforme con insignias y barras doradas. Serenos, marciales. Son los pilotos que llegan temprano a atender los múltiples detalles misteriosos, complicados, que preceden cada despegue.

El primer detalle es la limpieza del calzado. Luego se dirigen a la Oficina de Operaciones en la cual hay un señor que lleva dos horas encorvado frente a una mesa jugando con un aparatito redondo que le van dando las respuestas a todas las preguntas que le hace. El

señor tiene el título de Despachador y el aparatito se llama computador. Con los datos que obtiene va penosamente llenando una hoja que finalmente entrega al Capitán, el cual, sin examinarla, la firma.

La hoja se llama Plan de Vuelo, y en ella el Despachador ha estimado la duración del vuelo, el combustible que se consumirá, etc. Este estimado no tiene que guardar necesariamente relación alguna con el tiempo que tomará el vuelo, aunque se han registrado casos en que si han resultado exactos. Cuentan de un piloto de American Airlines a quien le sucedió esto, y dicen que guarda su Plan de Vuelo en un cuadro. El despachador que lo preparó fue despedido a solicitud de los demás despachadores de esa Empresa, acusado de vanidoso. Cuando el tiempo de vuelo es el mismo que estimó el despachador, el primer



oficial felicita al Capitán y le dice que se la **comió**. Cuando sale mal, el segundo oficial se encarga de decirle al despachador que "se peló por dos horas". El despachador dice entonces que esa gente del "Gueder" están cada día más despistados.

Siempre, antes del vuelo, el segundo oficial se dirige con toda calma hacia el avión, seguido por las miradas de todas las personas que se encuentran en la terminal. Se aproxima a uno de los cauchos y le da una ligera patada. Esto se conoce como "Inspección visual exterior de la aeronave". Y comienza y termina con esta patada. Los copilotos nuevos se ensucian siempre la puntera del zapato que acaban de hacerse lustrar, por lo cual se la limpian frotándola contra el pantalón del uniforme. El uniforme lo suministra la Empresa. Luego los tripulantes ocupan sus respectivos asientos. El Capitán siempre a la izquierda, como un revolucionario cualquiera. El primer oficial a la derecha, como un burgués cualquiera. Y el segundo oficial detrás, como un segundo oficial cualquiera. Una vez sentados se quitan los sacos, las gorras, las corbatas, y se dan un baño de refresco con una toallitas de algodón empapadas en colonia francesa, que les ofrece el Purser.

El Purser es el puente entre la cabina de mando y el almacén de víveres, y da en cada vuelo un estimado de 87 viajes redondos. En los viajes hacia el frente va siempre cargado, y en los viajes de regreso va siempre vacío. Esto en tráfico se conoce como "utilización direccional". Ya vienen los pasajeros. Los tripulantes dejan siempre abierta la puerta de la cabina, de modo que el Capitán pueda ver si la muchacha rubia y bonita que se paseaba por la terminal viaja en este vuelo. Sí, viaja. En clase turista. De pronto el Capitán le reconoce. Se trata de una prima. Y le pide al Purser que la invite a pasar a la cabina de primera clase. La muchacha acepta, y al sentarse le sonríe al Capitán y se olvida del Purser que le llevó el recado. El Capitán devuelve la sonrisa, toma el micrófono y dice "tierra, dame el cuatro". Y se oye una voz que responde "coge el cuatro y el tres". Cuanta generosidad. De un golpe la tierra le da dos instrumentos musicales. Con lo cual el Capitán gana confianza y sigue pidiendo el dos y el uno. Y se lo dan todo. De pronto se asoma un señor en la puerta y tira en el piso tres pedazos de hierro amarados con cintas rojas. Debe ser un amuleto. Y como quiera que le ha dado un amuleto al Capitán se considera con derecho a pedirle algo en cambio. Y le dice que le traiga un caballo blanco, que el domingo piensa bautizar a Elenita. Asumo que Elenita sea la hija, que a la hija le guste la equitación y que el caballo blanco sea un regalo.

El Capitán y los oficiales se disponen a enfrentarse valientemente con los elementos. Nótese que tenemos un Capitán y dos oficiales. Nada de sargentos o cabos. El segundo oficial

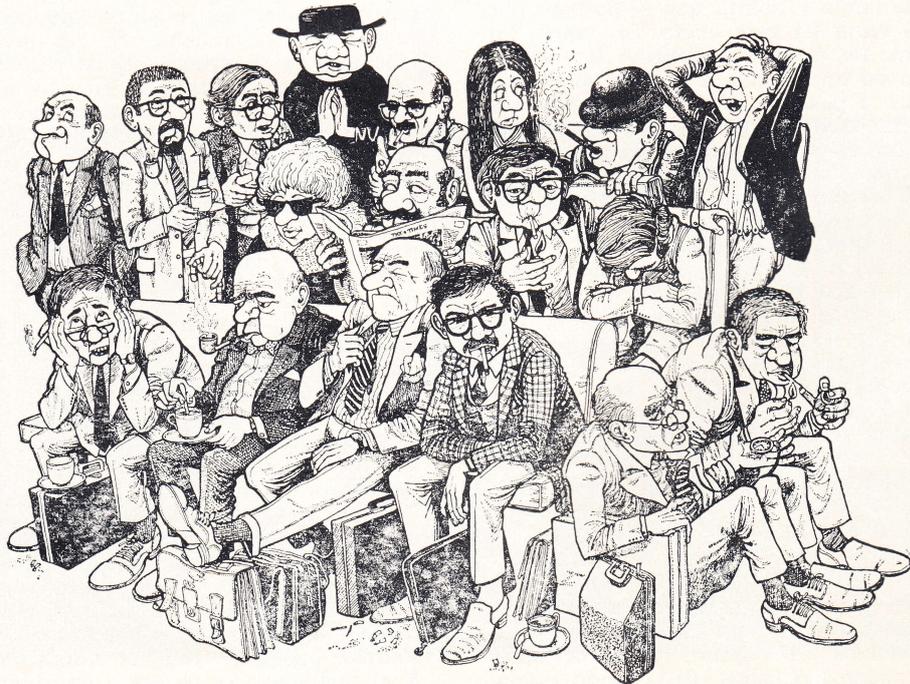
observa detenidamente un panel de instrumentos que tienen al frente, lleno de lucesitas y de líneas, como esos juegos de "como llega el ratón al queso". O como un arbolito de Navidad, pero plano. Siempre se enciende un bombillito de más, y siempre el segundo oficial dice que hay un generador fallando. Y siempre el primer oficial agrega que el mantenimiento está cada día peor. El Capitán suelta la revista "Playboy" y dice que lo pongan en paralelo, y agrega molesto, "Chekli" y todos se ponen a rezar una letanía de cosas ininteligibles y a mirar a todas partes como si a algunos de ellos se le hubiera perdido una moneda con alas.

Al fabricante del avión le resultó imposible acomodar todos los relojitos en el frente, por lo cual acomodó algunos en el techo, incrementando de ese modo los casos de torticollis y por consiguiente incrementando la venta de YODEX. Ya el avión avanza despacito por la pista haciendo un ruido infernal. Como una mujer gorda regañando a los hijos. Cuando faltan 500 metros para la cabecera de la pista el primer oficial nota que se aproxima un avión con intenciones de aterrizar. Rápidamente se acerca el micrófono a los labios y dice que está listo para despegar. Se sonríe y mira al Capitán para ver si lo autoriza a efectuar el despegue. El Capitán capta la mirada, pero finge que no la captó, con lo cual el primer oficial comprende que **de eso nada**, y pone cara de que le da lo mismo, pero piensa mal del Capitán, y se limita a empujar hacia adelante la columna de mando, como un hombre grande cuando se pelea con un chiquito. Luego dice que vé uno, luego que ve dos y no dice nada, porque ya el avión está en el aire. El Capitán da otro grito de "Chekli" y vuelven todos a hacer las mismas monerías de hace rato. Luego se escucha una voz que anuncia el "Clearens" y el primer oficial responde con un "goje". Seguidamente se escucha una serie de instrucciones. Anotarlas sería chotearse y nadie anota nada, y al terminar la transmisión el primer oficial toma de nuevo el micrófono e intenta repetir todo lo que le dijeron, pero al hacerlo se equivoca en el radial que debe tomar, en la altura, en la hora y hasta en el aeropuerto de destino. Pero en unos quince minutos ya todo está aclarado y entonces aprietan un botón para apagar el letrero de que los pasajeros no pueden fumar y otro botón para que venga el Purser, el cual se presenta de inmediato con una cestica conteniendo 25 cajetillas de cigarrillos. El Capitán toma 15. El primer oficial 6, y el segundo oficial se queda con las cuatro restantes. Y con la cesta, para una tía. Piden el desayuno, pues nunca pueden tomarlo en tierra debido a los múltiples detalles que tuvieron que atender. Guardan los cigarrillos en un maletín negro, mágico, que cada uno posee, y en el cual caben los manuales de aviación. Más 6 botellas de alcohol. Dos cartones de cigarrillos, 84 Milkways, y 8 docenas de medias de señora. Conectan el piloto automático, que hace todo el trabajo y no cobra. Y el radar, que se parece a una viejita chismo-

sa que no dibuja bien, y les pasa el dato de todo lo que ven en el camino. Y todo lo que dibuja lo borra de inmediato. Regresa el Purser con tres almohaditas que los tripulantes se colocan sobre las rodillas (como cuidan los viveres...) y sobre las almohaditas las bandejas repletas Y a comer. El Capitán termina, se pone la corbata, el saco, la gorra y unos espejuelos grandotes y se dirige a la cabina de pasajeros. Se sienta al lado de la prima. Conversan. Los pasajeros lo observan y se preguntan si entre los dos que quedaron al frente podrán seguir felizmente el vuelo. El avión se aproxima a su destino guiado por el piloto automático y el radar, todo lo cual desconectan cuando ya el aeropuerto está a la vista. El Capitán vuelve a su asiento con la maquilla de CHEKLI y se convierte en un cieguito y a pedir... que si dame 13, que si dame 33, que si dame lo todo, y que si tren abajo. El copiloto tenso, observa unos adornitos de colores que, de pronto, se encienden, gritando entonces alborozado "tres luces" y estrena

una sonrisa de satisfacción como si el hecho de contar del uno al tres fuera una proeza. Ya aterrizan. Si el aterrizaje es bueno el primer oficial vuelve a decirle al Capitán que se la comió. Si es malo el primer oficial dice que hay más de 15 nudos de viento, y el segundo oficial dice que lo menos 25, y cruzados. Como si fueran dos ancianitas revisando un tejido. Los pasajeros desembarcan dejando olvidados en el avión todos los bultos de mano. De pronto les ordenan detenerse y formar dos filas. Y por entre las filas, olímpicamente, desfila el Capitán seguido del segundo oficial y del primer oficial. (El segundo oficial debe realmente ser el último, pero siempre se cuele). Es ésta la última oportunidad que tienen los pasajeros de admirarlos por haberles trasladado en una sola pieza.

Siempre hay un pasajero que rompe el hielo y se atreve a felicitar al Capitán. Es el momento culminante, sublime. Glorioso.



¿SABIA U.?

QUIEN VUELA AL EXTERIOR EN UNA
EMPRESA EXTRANJERA
POR CADA US\$ 1.000 QUE GASTA EN PA-
SAJES PRIVA A LA ARGENTINA DE 325
BARRILES DE PETROLEO O
50 TONELADAS DE CARBON MINERAL O
DEJA SIN CARNE POR UN DIA A 2.500 AR-
GENTINOS.

(Por ejemplo, cada avión de 150 pasajeros de una empresa extranjera que va y viene completo a Nueva York, consume las divisas que dejan sin carne por un día a cerca de 200.000 argentinos).

MOVIMIENTO NACIONAL Y LATINOAMERICANO (MNL).

(Cartel pegado en la vía pública en Buenos Aires, Argentina).

JOSE.— He visto este cartel en Buenos Aires y el tema hace mucho tiempo que me preocupa. Las empresas aéreas de los países desarrollados progresan a una velocidad asombrosa. Siempre han adquirido el material de vuelo más avanzado, tienen utilidades considerables y el status de sus pilotos es bastante bueno. Al contrario, los pilotos sudamericanos, vemos que nuestras empresas se manejan con dificultad, su material de vuelo no siempre es el más nuevo y nuestras remuneraciones están normalmente muy por debajo del nivel internacional. No me termina de convencer el argumento clásico de que nuestros países son pobres y, consecuentemente, nuestras líneas aéreas también.

¿Qué opinas tú al respecto?

DIEGO.— Es efectivo que no disponemos de los recursos suficientes, pero tú tienes mucha razón. Existen una serie de antecedentes que agravan la situación.

Tradicionalmente, nuestros intereses aero-

comerciales no han mirado hacia la región sudamericana, sino que hacia otros continentes, lo cual ha determinado un tratamiento privilegiado a las empresas y gobiernos de países desarrollados. Nuestras compañías están orientadas hacia el tráfico fuera de nuestra zona, más que a servir el tráfico regional. El resultado es que las compañías sudamericanas, en América Latina, son superadas en volumen de tráfico por las compañías europeas y americanas. ¿Te das cuenta del absurdo?, mientras nosotros tratamos de competir en líneas intercontinentales con compañías poderosas, esas mismas compañías se llevan la tajada grande del tráfico regional latinoamericano, nos hacen competencia en nuestra casa, sin que hagamos nada por evitarlo. Más aún, las compañías latinoamericanas encuentran especiales dificultades cuando tratan de extender su área de acción en la región.

El tráfico regional es escaso, pero si no se otorgan facilidades a las empresas latinoame-

ricanas, seguiremos en condiciones de inferioridad en relación con las empresas extracontinentales.

JOSE.— ¿En qué medida la incorporación de los aviones de fuselaje ancho y gran capacidad, beneficia o perjudica nuestra situación? Tengo entendido que éstos aparatos son caros, pero reducen considerablemente los costos de explotación.

DIEGO.— Las aeronaves modernas, tal como tú lo has dicho, suponen un alto costo, no solamente por el avión en sí mismo, sino que también por todas las modificaciones que es necesario introducir en la infraestructura, es decir, aeropuertos, instalaciones de ayuda a la navegación, servicios de policía, sanidad, aduana, etc.

Tengo la impresión que este tipo de material de vuelo va a agravar nuestra situación, ya que las empresas extra-continetales van a competir con nosotros con aviones más atractivos para el usuario, y a costos notablemente más bajos. Es muy probable que incluso traten de obtener rebajas de tarifas en I.A.T.A., con lo cual nuestras compañías trabajarían a pérdida. Resultado, subsidio estatal que, en definitiva, pesa sobre todos los contribuyentes, mientras las líneas aéreas desarrolladas obtienen utilidades.

JOSE.— Tal como tú planteas las cosas, el destino de nuestra aviación comercial es bastante negro. ¿Existe alguna posibilidad de solución?, pienso que las líneas aéreas o los Estados algo podrán hacer al respecto.

DIEGO.— Efectivamente, la única alternativa viable, está en la formulación de una política aérea coherente y clara, no sólo a nivel de cada país, sino que toda la región.

JOSE.— Explíqueme bien en qué consiste una política aérea, ya que dada la complejidad del tema, el término me parece muy vago.

DIEGO.— La política aérea consiste en la determinación de objetivos en materia aerocomercial y la búsqueda de los medios para conseguir dichos objetivos.

JOSE.— Si te he entendido bien, los objetivos serían incrementar el tráfico efectuado por las líneas aéreas de la región, bajar sus costos y repartir racionalmente el tráfico, reduciendo la ingerencia de las empresas extracontinentales, ¿pero cómo es posible conseguir esto?

DIEGO.— La solución es bastante compleja, ya que requiere que los Estados adquieran consciencia del problema y decidan tomar medidas eficaces aunque difíciles.

En primer lugar, sería conveniente la creación de un órgano civil regional que tenga por misión promover el progreso de la aviación a través de fórmulas jurídicas, técnicas y económicas. Este organismo debe estar formado por todos los Estados latinoamericanos. Una vez que se haya formulado una política general, cada país estableciera su política propia acorde con la política general. Esto implicara que los gobiernos estudien los convenios de tráfico establecidos con empresas extra-continetales, desahuciendo los inconvenientes y suscribiendo nuevos convenios. Tú debes saber que los Gobiernos muchas veces otorgan autorizaciones a líneas aéreas que compiten con las regionales, a cambio de créditos u otros beneficios. Ese es un vicio que debe terminar ya que estamos vendiendo nuestro espacio aéreo y concediendo ventajas innecesarias en nuestro propio perjuicio.

Esta política general debe tener como finalidad la uniformidad de las legislaciones nacionales, establecer fórmulas de cooperación y colaboración aérea entre los Estados, las cuales se concretan por medio de las líneas aéreas, o creando una empresa multinacional, adoptar medidas que protejan el tráfico regional, etc.

JOSE.— En Chile, sabes tú qué autoridad es la encargada de dar solución a este tipo de problemas, y lo más importante, ¿qué se está haciendo al respecto?

DIEGO.— El organismo que tiene esta función, es la Junta de Aeronáutica Civil, pero tiene la limitación que sus facultades sólo se refieren a Chile y éste es un problema que debe ser abordado en conjunto por todas las autoridades aeronáuticas y estatales latinoamericanas.

Además, en el plano nacional, tengo entendido que en la actualidad se está estudiando una reformulación de toda nuestra política de transporte.

JOSE.— Desgraciadamente tengo que dejarte, pero luego seguiremos conversando de este tema que lo encuentro sumamente interesante.

CDA. Galvarino Galdámes W.
Abogado don Pedro Rivera A.

Los esposos Mc Bride, de Denver, Colorado, pasaron un susto bastante grande la otra noche, cuando un inmenso trozo de hielo de unos 28 kgs. de peso cayó sobre el techo de la cocina y haciendo un tremendo hoyo en éste. Según informaciones de los bomberos que prístamente llegaron al lugar, aparentemente este trozo de hielo se desprendió de un avión que se aproximaba al Aeropuerto de Stapleton. Alguien agregó: "este es un caso típico de un kitchen on the rocks...".

—:—:—

En Teherán, el 6 de Diciembre, se desplomó el inmenso techo del Terminal Aéreo del Aeropuerto Internacional de Mehrabad, dejando un saldo de medio centenar de muertos y numerosos heridos. Aparentemente este trágico suceso se debió al enorme peso de la nieve sobre el techo. El derrumbe ocurrió a las 11,30 gmt, estando el aeropuerto lleno de gente que esperaba conexiones de vuelos atrasados por un violento temporal de nieve. El edificio era una construcción nueva de concreto y vidrio.

—:—:—

A 2.240 fue prolongada la pista 25 del Aeropuerto Carlos Ibáñez, de Punta Arenas, según informaciones de la Dirección de Aeropuertos. Labores similares se están proyectando para la pista 30, cuyas faenas se iniciarán próximamente.

—:—:—

Una falsa alarma respecto a una supuesta bomba de un avión no identificado y volando en cielos chilenos, provocó complicaciones operacionales a la mayoría de las aeronaves en vuelo el Miércoles 11 de Diciembre. Bastante espectacular fue, en esta ocasión, el aterrizaje del Avianca 81, en Pudahuel, alrededor de las 19,45, en el cual la tripulación solicitó a los pasajeros que evacuaran el avión usando los procedimientos de emergencia, lo que provocó en los primeros momentos algo de pánico. No hubo heridos y la prolija revisión posterior de la aeronave, como a todas las demás, arrojó resultados negativos.

—:—:—

Se celebró con diversas ceremonias el Día de la Aeronáutica Nacional, el 12 de Diciembre. La fecha fue instituida en el aniversario de la travesía de los Andes, efectuada el 12 de Diciembre de 1918, por el entonces teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cruzó la Cordillera de los Andes en un avión Bristol de 110 HP, convirtiéndose en un pionero de la aeronáutica chilena.

—:—:—

Una avioneta, piloteada por un muchacho de 24 años y transportando a 9 menores, cayó en la selva peruana, pereciendo 3 de sus pequeños ocupantes. Después de 6 días de un penoso viaje hacia la civilización, a través de la emmarañada jungla, los pequeños fueron rescatados.

—:—:—

El 17 de Diciembre, Chile adhirió oficialmente al convenio contra el terrorismo aéreo, al publicarse en el Diario Oficial la aprobación de este instrumento internacional suscrito en Tokio en 1963. El documento lleva el nombre de Convenio sobre las infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves y está destinado a facilitar la acción legal contra quienes provoquen problemas en la navegación aérea comercial.

—:—:—

Dos aviones Canso, contra incendios, fueron contratados en el Canadá a fin de completar la flota aérea especialista en este tipo de siniestros. El ex Comandante de LAN, señor Guillermo Esquivel le ha tocado una lúcida labor en esta importante actividad.

—:—:—

Durante el mes de Diciembre se terminaría la construcción de una pista de aluminio de 3.700 mts. de largo en la Antártida Argentina. Según informaciones de Aerolíneas Argentinas, esta pista, construida a un costo de casi siete millones de dólares, permitirá la operación de vuelos de esta Compañía al Lejano Oriente y Oceanía.

—:—:—

Un incendio de pastizales de grandes proporciones afectó a principios de Diciembre a nuestro primer aeropuerto. Las llamas despidieron densas columnas de humo que se elevaron a más de 200 metros de altura, cubriendo la mayor parte de las instalaciones de Pudahuel, afectando la visibilidad para las aproximaciones de las aeronaves y haciendo el aire prácticamente irrespirable. La rápida acción de los bomberos logró dominar el fuego al cabo de tres horas.

—:—:—

LAN CHILE reanudó sus vuelos a Bariloche a fin de establecer el circuito Lima-Santiago-Bariloche-Buenos Aires, permitiendo que todo el flujo turístico que llega a ese bello balneario argentino, se prolongue a nuestra zona sur.

—:—:—

Un canadiense, de origen checoslovaco, obligó a una aeronave de Air India a volar en círculos sobre Roma, durante dos horas en vísperas de Pascua. El aparato, con 151 pasajeros y 19 tripulantes hacía el vuelo Bombay-Nueva York. Afortunadamente el asaltante fue reducido por cuatro tripulantes cuando ordenaba al Capitán A. M. Appur, estrellar el avión en medio de la ciudad.

—:—:—

Siguen los problemas financieros de PAN AM. Después de una negativa del gobierno americano de ayudarla en sus tribulaciones, y de conversaciones con TWA sobre un posible matrimonio entre estas dos super líneas, han llegado noticias de un posible interés por parte del gobierno de Irán en la participación financiera de la Compañía.

—:—:—

Un avión Grumman Gulfstream 11, perteneciente al Presidente de Togo, se estrelló a pocos kilómetros de Lomé, pereciendo la tripulación de vuelo. La tripulación de cabina sobrevivió. El avión estaba en servicios desde hacía tres semanas y regresaba de dejar al Presidente Seyni Kourtcé de Níger a Niamey.

—:—:—

Fue suscrito por LAN-CHILE y eastern Airlines en Miami, un acuerdo para instruir a nuestras tripulaciones en prácticas de ditching y emergencias, las que se efectuarán todas las semanas en dicha ciudad.

—:—:—

¡FLASH! A fines de Diciembre fue firmada por el Presidente de LAN CHILE, General (R) Germán Stuardo, la póliza de seguro por pérdida de licencia para los pilotos de dicha Línea Aérea. En nuestro próximo número, ampliaremos esta información para conocimiento de los interesados.

El Boeing 707 (USA)

El prototipo inicial apareció bajo el nombre de 367-80 el 14 de mayo de 1954 como avión demostrativo, tanto para el mercado civil como militar, siendo financiado íntegramente por la fábrica. En agosto de ese mismo año la Fuerza Aérea Americana puso un orden bastante grande de un derivado de este prototipo, el que se llamó KC-135.

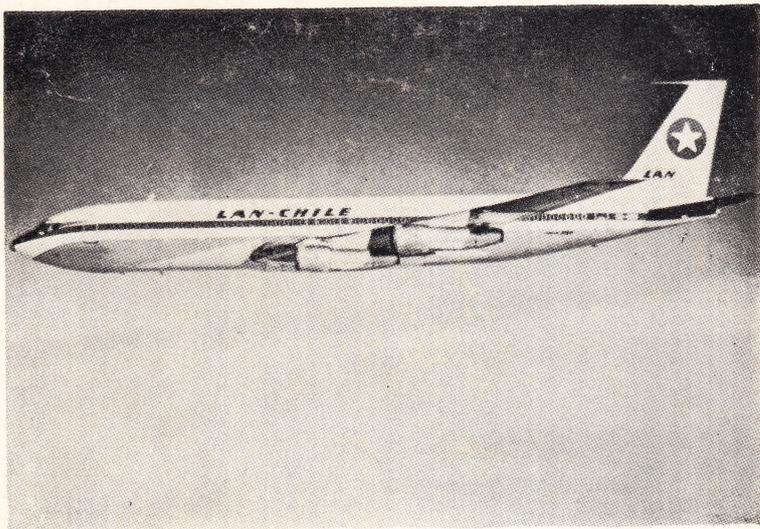
Posteriormente en 1955 la Pan American ordenó la construcción de 20 unidades 707-120 con motores JT3C-6 turbojet de 13.500 libras de empuje. El primer avión de esta serie voló el 20 de diciembre de 1957. Otras compañías solicitaron órdenes con distintas especificaciones en las plantas de poder, como el caso de Braniff con sus cinco 707-220 con motores JT4A-3 turbojets de 15.800 libras.

Luego, en 1959 apareció el modelo 707-320 de 195 asientos, de fuselaje más largo y con motores JT4A-11 turbojet de 17.500 libras.

BOAC solicitó una versión del 320 impulsado por motores Rolls-Royce Conway bypass de 17.500 libras. A este modelo se le denominó 420.

Más tarde, en 1962 Pratt and Whitney desarrolló el motor turbo-fan JT3D-3 que, colocado en un prototipo 320 con mejores dispositivos hipersustentadores en las alas, modificaciones en las puntas de estas para disminuir la resistencia y algunos otros cambios estructurales produjeron el modelo 707-320B de performance y autonomía mejorada.

En 1963 una versión convertible a carguero o carguero mixto bajo el nombre de 707-320C fue entregado a las líneas aéreas operadoras. Hasta la fecha Boeing ha producido aproximadamente novecientos 707 con una producción mensual actual de dos aviones. En este momento hay 97 líneas aéreas operándolo alrededor del mundo.



CARACTERISTICAS.— (Modelo 320 B/C).

Cuatro motores Pratt and Whitney JT3D-7 turbofan.

Envergadura: 44.4 m.

Largo: 46.6 m.

Alto: 12.85 m.

Peso máx. de despegue: 161.454 kgs.

Peso máx. aterrizaje: 112.138 kgs.

Capacidad de combustible: 90.291 lts.

Velocidad máx. de crucero: 956 Km/h. a 30.000 ft.

Techo operacional: 42.000 ft.

Autonomía: a) Máxima carga de pago = 5.175 n. m.

b) Máximo carguero de combustible = 6.500 n. m.