



CIRCULO DE PILOTOS  
**LAN-CHILE**

# DESPECUE

ORGANO OFICIAL DEL  
CIRCULO DE PILOTOS

**Diciembre 1969**

---

# P RTUGUES

QUE GRANDE ES!

Menaje

Confecciones varones

2858

ALAMEDA

2858

Confecciones damas

Confecciones niños

Muebles

Refrigeradores

Estufas

Zapatería

Artículos para el hogar

CASA PORTUGUES se complace en avisar a los Asociados del CIRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE, que ha suscrito con éste un Convenio Colectivo de Crédito.



SEGUROS  
CORPORACION

HUERFANOS 1147 - 3er PISO  
OFICINAS 348 - 351  
TELEFONOS:  
PRODUCCION 68644 - 81389  
CHOQUES 81384

## COMPAÑIAS DE SEGUROS GENERALES:

"CORPORACION GARANTIZADORA NACIONAL S.A."

"CORPORACION ASEGURADORA S.A."

- SEGUROS DE GARANTIA
  - INCENDIO
  - MARITIMO
  - AUTOMOVILES
  - ETC.



# DESPEGUE

AÑO 1 DICIEMBRE 1969 No 3

**ORGANO OFICIAL DEL  
CIRCULO DE PILOTOS  
LAN - CHILE**

DIRECCION  
HUERFANOS 1160  
OF. 209 - 2º PISO  
TELEFONO 69243  
SANTIAGO



Impresos Oriente  
Arturo Prat 249 - Local 21  
Santiago

## INDICE

	PAG.
COMISION DE PILOTOS PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES.....	2
EDITORIAL.....	3
IFALPA conferencia especial secuestros aéreos.....	4-5
CARRIEL SUR artículo de la Dirección de Aeronáutica.....	6-8
LOS PILOTOS TIENEN SU PRECIO artículo de "Sunday Observer" escrito por John C. Morely.....	9
FLEXIBILIDAD DE DISEÑO.....	10
2 001 PROYECTOS PARA LA AVIACION DEL FUTURO.....	11
COMO FUNCIONA IFALPA.....	12

COMISION DE PILOTOS  
PARA LA INVESTIGACION  
DE ACCIDENTES

Para muchos es muy agradable vivir en un mundo de maravillas y fantasías en el cual pueden ver todas sus aspiraciones profesionales ampliamente realizadas.-

Poseer una flota integrada sólo por aviones a reacción es lo que aspira toda Empresa Aérea, así como los que trabajan en ella.-

En nuestra empresa esto ya no es más que una aspiración, sino que se aproxima a una completa realidad, a no ser por el discutido servicio regional de Puerto Montt, el cual según propia declaración de nuestro Presidente, produce una merma considerable en los ingresos de la Empresa y también según la opinión de muchos "no come ni deja comer".-

A nosotros como pilotos no nos interesa tanto el saber si se gana o no en un determinado servicio, ya que jamás se nos han otorgado los datos suficientes como para saber si lo que estamos haciendo es realmente comercial.-

Más que esto nos interesan los medios y los factores de seguridad con que se cuenta para la operación aérea en el regional.-

Todos sabemos que el material aéreo basado en Puerto Montt no es precisamente del tipo jet ni turbo hélice. Se trata nada menos que de los viejos Douglas DC-3, los cuales fueron construidos, por allá por el año 1940 y que muy pronto cumplirán 30 años de vuelo, lo que constituye un verdadero record en la historia de la aviación comercial.-

Además sabemos que nada en este mundo es eterno y esto incluye a estos nobles aviones que ya han empezado a dar las muestras típicas de la vejez.-

Hace muy poco tiempo atrás se accidentó uno de ellos debido a una falla mecánica. En este accidente estuvo a punto de perder la vida uno de nuestros compañeros.-

Días atrás se incendió parcialmente otro DC-3 debido a un corto circuito en su sistema eléctrico. Afortunadamente este avión se encontraba en tierra estacionado y con sus motores detenidos, ya que si la falla se hubiese producido en vuelo, no habría quedado nadie para contar "la firme".-

Todos habríamos lamentado tan desgraciado accidente, pero llegado el momento de establecer las causas, nos encontraríamos ante la muda respuesta de nuestros compañeros desaparecidos.-

No faltaría el "Piloto de escritorio" que responsabilizase al Capitán al mando de la tragedia, olvidando por completo que el avión hacía 30 años que volaba y que simplemente había llegado al final de su existencia.-

Tanto el accidente anteriormente mencionado, como el incendio que pudo haber tenido consecuencias fatales, constituyen un mandato para que formemos una comisión integrada exclusivamente por Miembros del Círculo, cuya finalidad sea la investigación de accidentes y de las formas que éstos pueden evitarse.-

Los DC-3 tienen que ser reemplazados o muy pronto todo el mundo sabrá que un avión de LAN CHILE sufrió un fatal accidente, después del cual se pondrá en duda nuestra preparación profesional y el prestigio internacional de nuestra flota enteramente a turbina.-



*El término de 1969 encuentra al Círculo de Pilotos en plena efervescencia gremial. En plena toma de conciencia y de realización de su potencialidad. En la consolidación de sus aspiraciones, principios y realizaciones.-*

*Analizado el año que termina, pueden destacarse varios pasos de gran trascendencia y significado.-*

*La activa participación del Directorio dentro de la Comisión Reestructuradora de LAN junto a personeros del Gobierno, del Consejo de la Empresa y a ejecutivos de la misma, presenta incalculables proyecciones cuyos primeros frutos ya se han dejado ver.-*

*La decisión unánime de los pilotos de renunciar al Servicio de Bienestar de LAN para ir a la formación de su propio Servicio de Bienestar y Asistencia Social ha demostrado nuestra capacidad y responsabilidad para atender en forma efectiva y digna a los asociados.-*

*También en forma unánime se acordó elevar el aporte mensual de los pilotos en sus cuotas normales, lo que ha significado echar las bases de una organización gremial de grandes proyecciones al futuro y con ventajas inmediatas que se han traducido en la acción realizada.-*

*Diversas comidas de camaradería han permitido un mayor acercamiento, entendimiento y compenetración de los asociados.-*

*La publicación de DESPEGUE constituye una realización encauzada y alentada por el Directorio, pero que se ha hecho realidad únicamente gracias al esfuerzo, entusiasmo y dedicación de los mismos asociados.-*

*Este año se ha dado el impulso definitivo para la consecución de una aspiración extraordinariamente justa y necesaria, pero difícil de lograr en nuestro medio, cual es la promulgación de una Ley para los pilotos de LAN que corrija las fallas legislativas en materias previsionales y de medicina preventiva y curativa. Esta iniciativa del Directorio deberá concretarse en los próximos meses y llegará a constituir uno de los mejores logros dentro de la existencia de nuestra organización.-*

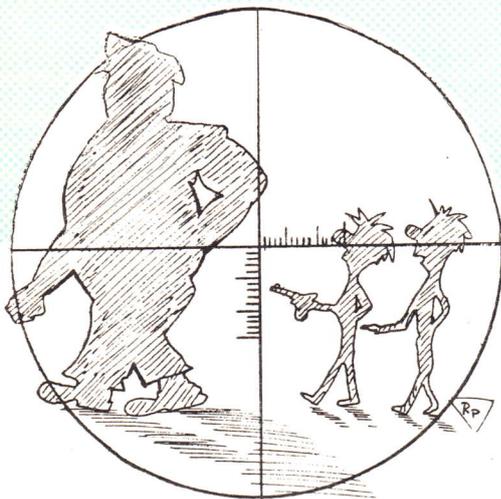
*Un análisis y estudio serio y completo de las disposiciones que regulan por parte de la Dirección de Aeronáutica nuestras actividades y limitaciones de horas de vuelo y servicio ha sido encauzado a obtener de que estas disposiciones se modernicen y complementen haciéndolas más efectivas, realistas y fáciles de aplicar.-*

*Este año se ha iniciado una reestructuración completa del Secretariado de IFALPA dentro del Círculo de Pilotos a objeto de aprovechar los antecedentes y estudios que proporciona nuestra organización internacional para la mejor obtención y facilitación de nuestras labores gremiales. Además de recibirse oficialmente en Chile al presidente mundial de IFALPA se han enviado delegados nuestros a las conferencias internacionales desarrolladas en TEL AVIV Y LONDRES.-*

*La toma de conciencia gremial por parte de los pilotos y su cada vez más férrea unidad en torno a su directiva ha sido sin duda el punto culminante a señalar durante 1969. Ello ha permitido que se obtenga por primera vez una participación directa y efectiva en los estudios de escalafón, rentas y encasillamiento, acción que sin llegar a obtener la satisfacción total de las aspiraciones del cuerpo de pilotos ha significado un paso adelante en la consecución de aquellas.-*

*En esta breve síntesis de la acción durante 1969 hemos dejado de lado una cantidad impresionante de trabajo realizado por el Directorio y que por sí solo habría bastado para dejar satisfecha a otra directiva y que ahora no se estima ni siquiera necesario mencionar ya que constituye un medio o etapa elemental dentro de la consecución de los fines propiamente tales.-*

*Con renovada fé en nuestra capacidad y destino nos preparamos a enfrentar el año que se inicia convencidos de lograr conquistas de gran trascendencia y beneficio directo para cada uno de los asociados.-*



IFALPA – CONFERENCIA ESPECIAL  
SECUESTROS AEREOS  
LONDRES 17-18 DICIEMBRE 1969

“Manual I, 4.2.3.4

La Conferencia comenzó con los reportes del Presidente C.O. Forsberg y de los Vicepresidentes C. Nicolaieff y C. Gerber sobre la actividad desplegada por el Directorio, la situación actual en círculos políticos y diplomáticos y la situación de IFALPA en particular, Federación que se ha visto limitada en sus acciones a nivel diplomático debido a la falta de respaldo de las Asociaciones, en especial de USA y Gran Bretaña.-

La Asamblea reafirmó las políticas y recomendaciones ya establecidas en la Conferencia anual de Amsterdam, a saber: la relativa inoperancia de gobiernos y medios diplomáticos para dar solución a los secuestros; la incondicional ayuda por parte de las Asociaciones Miembros en caso que pilotos sean llevados a prisión en el país destino del secuestrador o adyacentes, incluida la cesación de servicios por hasta 24 hrs. y/o el boicot de operaciones aéreas a este país como medio de presionar la liberación inmediata de los pilotos; y la necesidad de activar al máximo todos medios disponibles a IFALPA y a las Asociaciones Miembros para dar ayuda y ejercer presión sobre los organismos responsables de encontrar solución a este problema, considerado como el problema número 1 de la Federación.-

Se aprobó también un nuevo documento por el cual las Asociaciones Miembros e IFALPA se comprometen a tomar activa participación sobre países que ofendan el documento de la Convención de Tokyo (ICAO) y que reglamenta la extradición y/o castigo de secuestradores aéreos. El texto de este Manual es el siguiente:

Por cuanto IFALPA cataloga secuestros aéreos como un crimen y por cuanto éstos han aumentado a un punto tal que constituyen un gran peligro en el transporte aéreo para los pasajeros y los tripulantes, y

Por cuanto este peligro existe en todo el mundo, y

Por cuanto IFALPA ha presionado durante mucho tiempo para una solución a este problema a través de conductos apropiados, y

Por cuanto la falta de acción por parte de la mayoría de los gobiernos en el mundo puede llevar a una catástrofe mayor a menos que IFALPA inicie acciones para dar solución al problema del secuestro aéreo, y

Por cuanto la seguridad de los pasajeros que se confían a nosotros es de responsabilidad del piloto al mando, y

Por cuanto IFALPA considerará el secuestro como el problema Nº 1 de la Federación desde ahora y hasta que sea resuelto,

Por consiguiente se resuelve que, para solucionar el problema del secuestro, esta Asamblea autoriza a los Directivos Principales a:

- a) Usar conductos diplomáticos al máximo.
- b) Enviar una delegación presidida por Directivos Principales al Estado que cometió la ofensa para consultar a este gobierno, y, después de completar consultas con y con el acuerdo de las Asociaciones Miembros afectadas, iniciar acciones apropiadas que pueden incluir lo siguiente:

- c) Prohibir todo tráfico aéreo a un Estado que haya cometido la ofensa.
- d) Efectuar coordinación con otras organizaciones para restringir el movimiento de aviones de un Estado ofendiente, y más aún, el movimiento de carga de y hacia este Estado ya sea por transporte aéreo, marítimo o terrestre.
- e) Cesación mundial de operaciones de 12 a 24 hrs. para fijar la atención del público en este gravísimo problema de seguridad aérea.-
- f) Otras acciones que sean consideradas necesarias”.-

Chile se abstuvo en la aprobación de este documento por estimarse que no le corresponde a una Asociación de Pilotos tomar parte en acciones que pueden ser interpretadas como de tipo político-económicas, sin antes una total y completa aprobación de una medida así por parte de nuestro gobierno, nuestra Compañía y, en particular, de nuestra Asociación y nuestro abogado. Tan pronto se cuente con una respuesta definitiva se deberá hacerla llegar a la oficina de IFALPA.

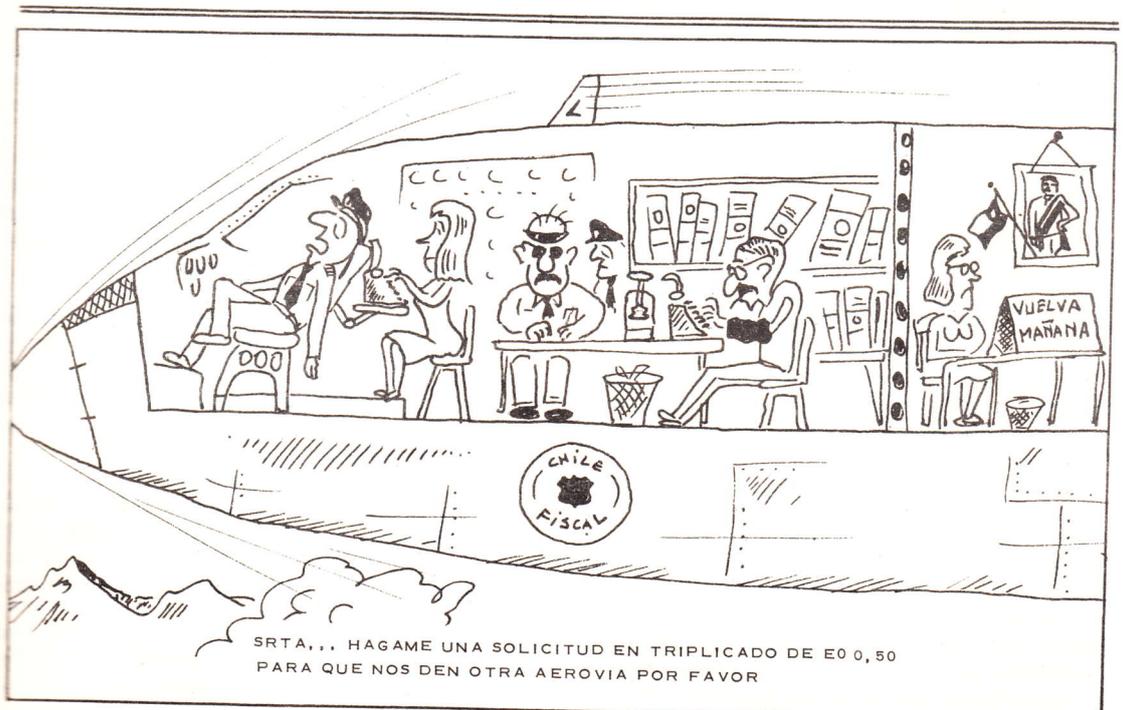
No fueron aprobadas las mociones de US ALPA y ALPA Irlanda, que proponían, US: medidas punitivas a un Estado que detenga a pasajeros, e Irlanda: una cesación de servicios mundial para el día 14 de Febrero de 1970 de 24 horas como medida de protesta por la inoperancia de organismos apropiados y gobiernos, y para enfocar

la atención de éstos y la del público en el peligro que encierra en sí el secuestro, problema al que estamos expuestos a diario tanto pilotos como pasajeros.-

El Presidente dió término a la Conferencia solicitando más y mejor trabajo por parte de las Asociaciones Miembros para dar fin algún día a este problema de los secuestros.-



ALO... AQUI HAY UN PASAJERO QUE QUIERE OIR EL DISCO ESE... VAMOS A LA HABANA CHICO



SRTA, ... HAGAME UNA SOLICITUD EN TRIPLICADO DE E0 0, 50 PARA QUE NOS DEN OTRA AEROVIA POR FAVOR

## carriel sur

La inauguración oficial del Aeródromo "CARRIEL SUR" se llevó a efecto el 3 de Enero de 1968 en una ceremonia presidida por S.E. el Presidente de la República, Don Eduardo Frei Montalva.

Este importante acontecimiento constituyó un progreso histórico de nuestra aeronáutica y representó la culminación de los anhelos de la población de la zona de Concepción. Al mismo tiempo, el nuevo aeródromo dió forma a las esperanzas de los chilenos, en especial, de los pilotos civiles y militares, de las empresas aéreas y de la Fuerza Aérea.

Por otra parte, ese 3 de Enero del año pasado representó la cristalización de grandes esfuerzos y trabajos, de una larga serie de estudios, coordinación de diferentes organismos, tramitación de documentos y planos, obtención de fondos, etc.

Desde muchos años antes se había venido gestando la idea de reubicar un nuevo aeródromo para Concepción que reuniera todas aquellas características necesarias para una máxima seguridad de operación en todo tiempo y que permitiera a la vez su utilización por aviones DC-6, de acuerdo con el avance tecnológico de la época.

El antiguo aeródromo de Hualpencillo no reunía las condiciones para operaciones regulares, eficientes y seguras de las aeronaves. Las cancelaciones de vuelos eran muy frecuentes, dadas las adversas condiciones climáticas de la región.

Veamos aquí como se gestó el nuevo aeródromo, como se construyó y las instalaciones que posee; sus elementos de comunicaciones, radioayudas y su costo.

La iniciativa nació a mediados de 1954 a través del Presidente del Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Concepción y del Club Aéreo de la misma ciudad, don Raúl Gillet L., quien reunió las fuerzas vivas de la ciudad, organizó foros, reuniones, visitas técnicas, etc., para interesar a las autoridades del país en esta campaña; incluso llegó a construirse en el mismo lugar en 1955 una

pequeña pista de 800 mts. y que hasta antes de iniciarse los trabajos ocupaba el Club Aéreo de Concepción y Universitario para sus prácticas y entrenamiento.

Esta campaña intensiva culminó en 1957 cuando el Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de la Dirección de Planeamiento, comunicó al Intendente de Concepción que los terrenos de Carriel Sur estaban reservados para la construcción de un aeródromo.

En 1958 el principal acontecimiento fue la constitución de una comisión norteamericana presidida por el Ingeniero Carl Posey de la CAA (1), quien en su informe final recomienda los terrenos elegidos como los mejores ubicados para atender el triángulo formado por las ciudades de Concepción, Talcahuano y Penco y el complejo industrial de Huachipato, Coronel, Lota y Tomé.

En 1959 y 1960 nuevos estudios y nuevos foros, incluso con la idea de construir este aeródromo en San Pedro; pero la razón y los estudios técnicos fijaron en definitiva su actual ubicación a la cual el terremoto de dicho año confirmó.

En Julio de 1960 en sencilla ceremonia se inauguraron los trabajos bajo la presencia del entonces Ministro de Obras Públicas Sr. Pablo Pérez Zañartu.

En el proyecto primitivo de 1960 se consideraba, entre otras cosas, la construcción de una pista de 2.000 mts. con 45 mts. de ancho y una resistencia adecuada para aeronaves del tipo DC-6, con posibilidades de prolongar la pista en unos 700 mts.

A mediados de 1966 se vio la necesidad de revisar el proyecto primitivo, sobre todo en lo que se refiere a la longitud y resistencia de la pista y a su posible alargamiento. Como consecuen-

(1) CAA: *Civil Aeronautics Administration*, es el organismo que antes correspondió a la *Federal Aviation Administration (FAA)*.

cia de esta revisión, en la cual participaron la Dirección de Aeropuertos, la Dirección de Aeronáutica, asesorada por la Misión OACI, se llegó a la solución que posteriormente fué llevada a la práctica y de la cual se obtuvo las siguientes características:

- 1.— Longitud de la pista; 2.500 m. con una prolongación programada de 300 m. hacia el Norte, fijándose por tanto el umbral Sur, el cual no deberá ser modificado. Con una longitud de 2.600 m. se tendría una longitud equivalente a los 3.200 m. de Pudahuel.
- 2.— Pavimento de la pista de hormigón asfáltico con una base adecuada para recibir las mismas aeronaves que el Aeropuerto Pudahuel (DC-8, B-707, VC-10, etc.). La resistencia de la pista es de 68 Tm. AUW (peso total) para tren de rueda doble y 120 tm. AUW para tren en tanden.
- 3.— Instalación en su posición definitiva, sin que en ello influyera la futura prolongación de la pista, de los siguientes sistemas:
  - a) Sistema de luces de aproximación de precisión de 900 m. longitud, en el lado Sur, compuesto por 30 barras de luces fijas y 28 luces de destello en secuencia igual al instalado en el Aeropuerto de Pudahuel.
  - b) Sistema de luces de pista de alta intensidad subdividido en dos circuitos de luces intercaladas con las mismas características que las instaladas en el Aeropuerto de Pudahuel.
  - c) Sistema de luces de calles de rodaje.
  - d) Faro de Aeródromo.
  - e) Sistema de aterrizaje instrumental (ILS) de categoría I OACI compuesto de localizador de VHF, trayectoria de planeo de UHF y dos radiobalizas de VHF.
  - f) Radioayudas de LF complementarias formadas por un radiofaro de localización de baja potencia instalado en la posición de la radiobaliza intermedia de ILS y un radiofaro de navegación de 1 KW instalado en la prolongación del eje de la pista a unos 10 Km. del umbral Sur.
  - g) Radiofaro Omnidireccional de VHF (Vor) instalado en el eje de la pista a 950 m. del umbral Norte actual y a 650 m. del umbral definitivo una vez se lleve a cabo la prolongación de la pista. Este VOR sirve a la vez como ayuda a la navegación en ruta y como ayuda para el descenso instrumental.
  - h) Un equipo radiotelemétrico (DME) instalado en la misma posición del VOR con la

antena colocada encima de la antena del VOR. La combinación VOR/DME constituye el sistema de navegación RHO/THETA que permite dar a las aeronaves que se encuentran en un radio de 200 millas náuticas (siempre que vuelen a una altura suficiente) el azimut y la distancia en millas náuticas a la estación. El piloto controla mediante un solo mando ambas instalaciones. Este equipo es el primero en su clase que se instala en Chile. Su adquisición se hizo con el objeto de iniciar este tipo de operación en el país. Existe la idea de instalar equipos similares en los principales aeropuertos y aeródromos de Chile.

- i) Un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) instalado en la pista 01 de acuerdo a las normas del anexo 14 de OACI. Este sistema está integrado por doce unidades luminosas situadas a uno y otro lado de la pista y dispuestas en dos filas. En una aproximación normal (ajustada a un ángulo de planeo 2,5°) el piloto ve la primera fila de luces de color blanco y la segunda fila de color rojo. Si el avión está por encima de la trayectoria correcta, el piloto verá ambas filas de luces de color blanco y si el avión está por debajo de la trayectoria, el piloto verá todas las luces de color rojo. Este sistema se puede usar de día y de noche, tiene intensidad ajustable y es compatible con la trayectoria de descenso de ILS. Es el primero en su clase que se instala en Chile.

Aparte de los sistemas mencionados, el aeródromo dispone de los siguientes elementos de control y comunicaciones:

- 1.— Torre de Control completamente equipada con cinco frecuencias de VHF y una frecuencia de HF para control de aeródromo, control de superficie, control de aproximación, control de ruta y frecuencia de emergencia (SAR).

- 2.— Una estación receptora situada a unos 1.200 m. de la Torre de Control en donde se reciben las señales de los circuitos de comunicaciones fijas y móviles (AIRE-Tierra) en HF. La estación está conectada con un cable subterráneo de control de 52 pares al Edificio Terminal.

- 3.— Una estación transmisora situada a unos 4.500 m. de la Torre de Control. Tiene los transmisores y las antenas que se necesitan para las comunicaciones fijas y móviles de HF. Está conectada al edificio Terminal mediante un cable de 52 pares.

- 4.— Una sala de comunicaciones fijas y móviles para controlar dichas comunicaciones desde el Edificio Terminal.

- 5.— Una sala de meteorología con todos los instrumentos necesarios para dar la información meteorológica aeronáutica.

6.— Una sala principal de equipos con grabadoras magnéticas automáticas que registran continuamente las comunicaciones aeronáuticas, esencialmente del aeropuerto, en particular las de aire/tierra. Esta grabadora registra automáticamente la hora en forma continua, minuto a minuto, a fin de facilitar cualquier aclaración posterior en el caso de que se produzca cualquier incidente o accidente.

7.— Una sub-estación eléctrica con dos grupos electrógenos diesel que arrancan automáticamente al producirse una falla en el suministro de energía eléctrica restaurándose la alimentación normal de todo el aeropuerto antes de 15 segundos. Todas las estaciones que están instaladas fuera de los límites del aeropuerto tienen grupos electrógenos propios con transferencia automática.

El obstáculo representado por la línea de alta tensión de la ENDESA, que atravesaba los terrenos del aeródromo, fue eliminado construyendo un tunel por debajo de la pista y utilizando un cable subterráneo de alta tensión (150.000 voltios) con aislamiento de aceite a presión. Este cable está dotado de un sistema de alarma para avisar en caso de pérdida de poder de aislamiento. Ha constituido dicho cruce subterráneo una notable obra de ingeniería y hasta la fecha no ha ocasionado ninguna dificultad ni al Aeródromo ni al suministro de energía de la zona que sirve.

En cuanto a obras y costos en este aeródromo se han empleado entre otros:

Obra de mano	220.000 hombres-turnos
Cemento	121.000 bolsas
Bitúmenes	1.300 toneladas
Chancado	68.000 m <sup>3</sup>
Arena	23.500 m <sup>3</sup>
Fierro	420 toneladas
Maderas	10.000 pulgadas
Cañerías de drenaje y alcantarillado	7.000 mts.
Cañerías de agua potable	3.500 mts.

El valor total de esta obra alcanza a E° 54.019.000 o bien US\$ 9.000.166 de los cuales US\$ 1.921.000 corresponden a pagos directos en esta moneda.

El financiamiento de esta suma proviene por una parte del Gobierno de Chile y de un Convenio de préstamo con el Gobierno de EE.UU. a través de su agencia en Chile AID.

	En E°	En US\$
Gobierno de Chile	34.819.000	5.083.166
Proveniente AID	19.200.000	3.200.000
	<u>54.019.000</u>	<u>9.003.166</u>



Estas cifras abarcan gastos desde 1964 hasta 1971, al cambio US\$ 1968: 1 US\$ = E° 6.

En la actualidad el Aeródromo de Carriel Sur se encuentra operando normalmente, si bien algunos de los sistemas de comunicaciones y algunas de las ayudas a la navegación, tales como el ILS no se encuentran todavía en operación. Se espera no obstante, que la totalidad de los sistemas se encuentren totalmente operativos hacia fines del presente año 1969. El aeródromo está considerado como de alternativa para Pudahuel y en la actualidad se encuentra operando en un porcentaje muy bajo de su capacidad. Es de esperar que en plazo no muy largo aumente este coeficiente de utilización contribuyendo así al desarrollo de la zona a la cual sirve

## los pilotos tienen su precio

"Como piloto comercial norteamericano, por el momento residente en Inglaterra, me siento suficientemente calificado para hacer un comentario sobre las cartas referentes al aumento de los pilotos de la BOAC.

Lo que se debe recordar es que un piloto comercial es una mercancía internacional — del mismo modo que lo son el oro, o el azúcar, o el cobre. Cuando este país compra o vende en el extranjero negocia al nivel del precio reconocido en el mercado mundial. No espera un ajuste del precio simplemente porque el costo de la vida acá es más bajo.

No hay ninguna profesión en que el trabajo sea tan estrechamente comparable, en términos internacionales, como lo es el de los pilotos comerciales. Los pilotos empleados por empresas aéreas similares ejecutan idéntico trabajo, posiblemente dentro de un lapso de menos de 10 minutos entre uno y el otro.

No importa en cual empresa aérea haya viajado, el pasajero paga exactamente la misma tarifa. Sin embargo el piloto británico gana solamente un tercio de lo que gana yo. Las recaudaciones de nuestros respectivos vuelos son iguales hasta el último penique. Por qué entonces la empresa británica no le paga a sus pilotos su valor en el mercado mundial cuando a su vez aplica la tarifa del mercado mundial a sus pasajeros?

Cuando el Boeing 747 se coloque en servicio en un breve tiempo más, mi empresa, que ciertamente no es ninguna sociedad de beneficencia, considerará factible pagarme 23,000 libras esterlinas (US\$55,000) anuales. Los pilotos de la BOAC volarán este mismo avión, llevando cerca de 500 pasajeros, y hasta ahora parece que ellos ganarán solo un máximo de 7,000 libras esterlinas, con un tope teórico de 12,000 libras esterlinas, que dada la política de planificación de roles de BOAC jamás será alcanzado.

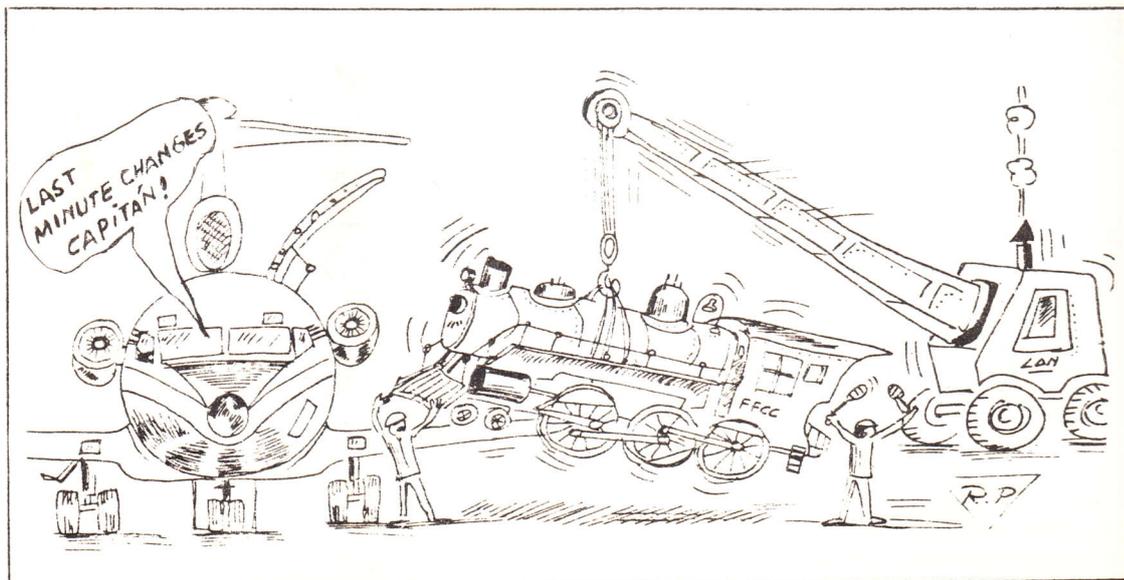
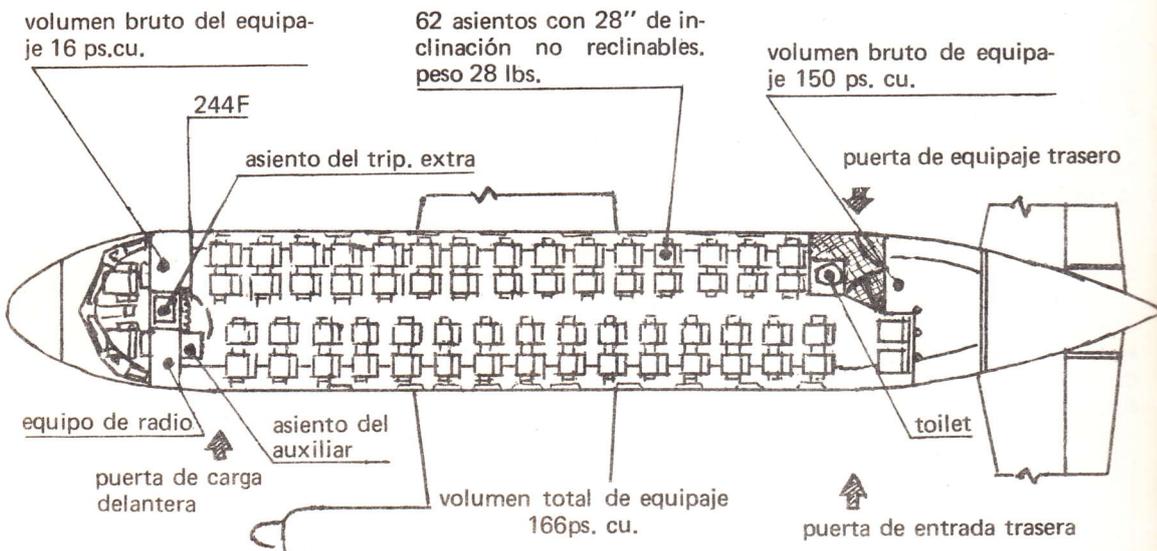
El público británico debiera estar extremadamente agradecido que la gran riqueza, en cuanto a la experiencia de los pilotos que existen en este país, no haya sido atraída a otros países, como los EE.UU., junto con sus médicos y científicos. Yo tengo muchos amigos entre los pilotos británicos de la BOAC y la BEA. Son mucho más leales que si la situación fuera al revés. Como el tiempo pasa y la "lealtad" queda fuera de uso, ustedes se pueden encontrar que sus pilotos más jóvenes decidirán que esta apreciable diferencia no puede seguir siendo ignorada. Sólo entonces ustedes estarán verdaderamente en aprietos."

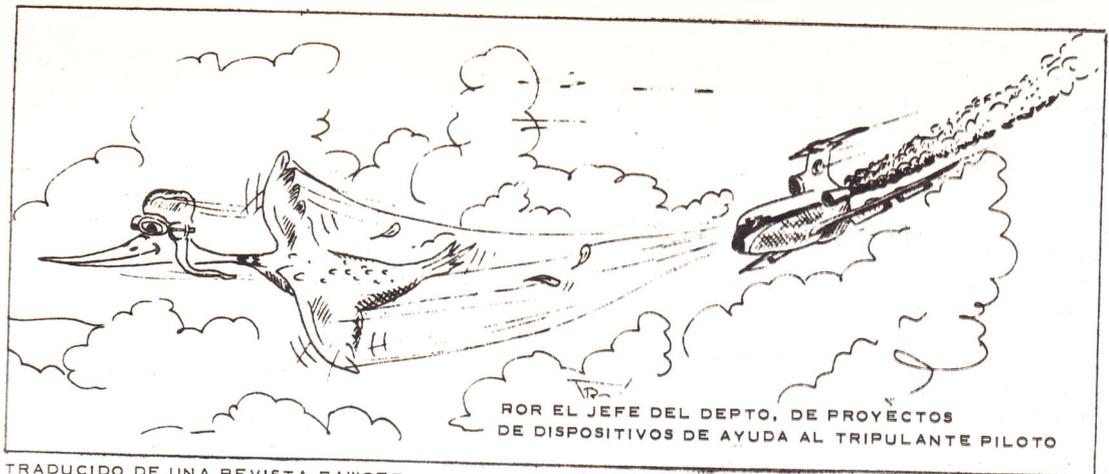


# flexibilidad de diseño

La disposición interior del 748 cumple con las demandas más optimistas de los operadores. Las planificaciones más recientes del interior del 748 muestran una tendencia hacia una mayor capacidad de pasajeros y un mayor espacio para el equipaje. Estos cambios tan significativos han sido posible debido a la singular flexibilidad del 748. Las ventajas son numerosas e indican que este avión cumplirá con las demandas más exigentes de los operadores de mediano y de corto alcance, por muchos años.

Como ejemplo nuestro 748 vuela con 40 asientos para pasajeros, en cambio debido a la flexibilidad recién mencionada este mismo 748 de la Channel Airways (Cia. Británica) vuela con 62 asientos para pasajeros como se puede apreciar en la siguiente figura:





FOR EL JEFE DEL DEPTO. DE PROYECTOS DE DISPOSITIVOS DE AYUDA AL TRIPULANTE PILOTO

TRADUCIDO DE UNA REVISTA FAWCET  
"GREAT AIR DISASTERS"

## 2001 PROYECTOS PARA LA AVIACION DEL FUTURO.

La aviación contemporánea se caracteriza por el énfasis puesto en la seguridad de vuelo. La instrumentación de los aviones y de los centros de control de tráfico ha llegado a un alto grado de perfección electrónica para ayudar al piloto durante despegues, aterrizajes y vuelo de crucero. Como contraste a esta y otras maravillas de la ingeniería aeronáutica, creemos conveniente revivir las reglas de vuelo básicas, según el método del gato y del pato.

Tenga siempre un gato en el piso de la cabina. Sabiendo que un gato siempre se mantiene derecho, debemos usarlo para reemplazar el palo y bola. Bastará mirar hacia que lado está inclinado el gato para determinar si hay un ala más baja, y cual.

El pato se usará para las aproximaciones instrumentales. Ningún pato con un mínimo de criterio aceptará volar por instrumentos, de manera que bastará largar al pato por la ventanilla y seguirlo con el avión hasta el suelo, de manera totalmente segura.

Evidentemente este sistema tiene sus limitaciones, pero cumpliendo estrictamente la siguiente lista de chequeo se llegará a un alto grado de eficiencia:

Consígase un gato bien despierto. La mayoría de los gatos no querrán estar de pie durante todo el vuelo. Puede ser necesario tener además a un perro dentro de la cabina, para mantener al gato despierto.

Asegúrese de que su gato sea bien limpio. Un gato sucio pasará la mayor parte de su tiempo lavándose. El tratar de seguir a un gato que se está lavando generalmente resulta en un rol rápido, seguido de un spin invertido (plano), lo que no es muy saludable.

Los mejores son los gatos viejos. Los gatos nuevos tienen nueve vidas mientras que un gato viejo solo dispone de una y tiene tanto que perder como Ud., lo que lo hace mucho más responsable.

Cúfese de patos cobardes. Si el pato descubre que Ud. depende del gato, no abandonará la cabina por ningún motivo solo. Los patos vuelan por instrumentos tan mal como Ud., y lo saben.

Asegúrese que el pato tenga buena vista. Los patos cortos de vista no se darán cuenta de la situación y volarán derecho al cerro más próximo. Si fuera muy corto de vista, ni siquiera se dará cuenta que está fuera del avión, y llegará al suelo sentado, posición que es muy difícil de seguir con un avión.

Use solamente patos terrestres. Si usa patos silvestres, estos pueden volar hacia un área de cazadores, y éstos tienen la mala costumbre de disparar a cualquier cosa que vuele.

Elija bien a su pato. Es fácil confundirlos con gansos, porque todos estos pájaros se parecen mucho. A pesar de que los gansos vuelan muy bien por instrumentos, tienen el inconveniente de no querer ir nunca en la misma dirección suya. Si su pato parte hacia Argentina o Perú, puede estar seguro que lo engañaron y le vendieron un ganso.

Esperamos tengan todos ustedes mucho éxito con este nuevo sistema.

## COMO FUNCIONA IFALPA

IFALPA funciona principalmente a través de Conferencias Anuales (marzo o abril) y Especiales. Las Conferencias Especiales deben convocarse por cinco asociaciones por lo menos y están limitadas a tratar exclusivamente materias de la agenda de esa conferencia.

La agenda se forma por las iniciativas de las asociaciones y/o de los Oficiales Principales, y debe ser aprobada por éstos. Debe ser comunicada a todas las asociaciones miembros con por lo menos 60 días de anticipación para conferencias anuales y 30 días para las especiales.

Pueden asistir a una conferencia los Oficiales principales, los Delegados principales de las asociaciones con un máximo de cinco consejeros por asociación, representantes IFALPA, y observadores de organizaciones internacionales apropiadas y debidamente autorizados. Una asociación que no puede asistir a una conferencia nombra un Proxy, (en el caso de Chile en México), que asistirá por la asociación y votará en nombre de ella. El quórum lo constituyen dos tercios de los delegados principales (o proxys), y las determinaciones se toman por simple mayoría.

IFALPA conoce dos tipos de Resoluciones (proviene de conferencias anuales y/o especiales exclusivamente), las Directivas, que por votación y ratificación absolutas se constituyen en política oficial, y las Declaraciones de Política, que se constituyen en política oficial por votación y ratificación de dos tercios de las asociaciones miembros.

Hay tres tipos de políticas oficiales:  
a) Resoluciones Directivas (guías mandatorias en conferencias internacionales); b) Resoluciones De-

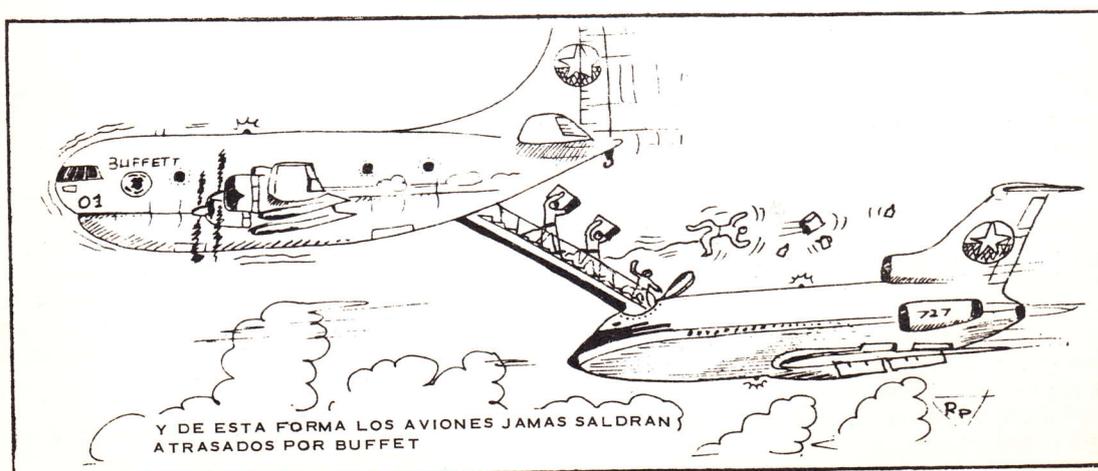
claraciones de Política (guías en conferencias internacionales); y c) Resoluciones Recomendaciones (necesitan complementación, pueden provenir también de conferencias de grupos de estudio). Además hay Material Guía y Material de Programa de Trabajo.

IFALPA se reúne en conferencias anuales, especiales, regionales y de grupos de estudio. Además envía representantes a conferencias de otros organismos internacionales como OACI, ILO, IFAICA, etc.

Los encargados de la conducción de IFALPA son los Oficiales Principales y los Oficiales. Los primeros son el Presidente, el Co-Presidente, y tres Vicepresidentes (de Administración y Finanzas, de Asociaciones y Regional, y los Vicepresidentes Regionales, los jefes y subjefes de grupos de estudio y el secretario de Conferencia.

IFALPA reparte el trabajo en seis comisiones. En la comisión A se discuten y estudian problemas industriales, en la Comisión F los de Administración y Finanzas, y en las comisiones B a E los de índole técnico. En detalle estas comisiones son: B) Licencias, Medicina, Operaciones, Leyes; C) Aeronavegabilidad, Operación de todo tiempo, SST; D) Regional, Comunicaciones, Meteorología; y E) Aeródromos y Ayudas terrestres, Reglamento del Aire, Control de tránsito aéreo, SAR.

La vasta labor que IFALPA realiza bajo los lemas de seguridad aérea y unión de propósitos se ve coronada por el éxito día a día en todos sus campos de trabajo.



## M E N S A J E

Estimado Compañero:

El año que termina nos encuentra en una posición espectacular con relación a lo que podemos hacer en el futuro. Este año hemos hecho y conseguido cosas que por mucho tiempo fueron acariciadas largamente como sueños imposibles. Hoy sabemos lo que somos, lo que valemos y lo que podemos hacer.

Pero todo esto tiene sólo una causa y es consecuencia directa de un factor determinante en todas las acciones gremiales: UNIDAD.

Gracias a esta unidad hemos aprendido lecciones valiosas y lo que es más importante hemos logrado conocernos más a nosotros mismos.

En el año que se inicia debemos luchar por que esta unidad sea cada día más fuerte ya que es lo único que hará que podamos conseguir todo lo que queremos.

Es la gran lección de 1969.

Los Editores

# ¡ Su atención por favor!!!

