



CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

DESPECUE

ORGANO OFICIAL DEL
CIRCULO DE PILOTOS
MARZO 1970

DICEN QUE EL CAMION QUE
TRAE LOS ARRECHUCHOS PA-
RA EL DESAYUNO VIENE MUY
ATRASADO.

¡ESO YA NO IMPORTA COLE-
GA! PUES AFORTUNADAMEN-
TE SEGUN LA CIRCULAR Nº12
ESTAMOS AUTORIZADOS PA-
RA EXCEDER EN DOS HORAS
EL TIEMPO MAXIMO DE SER-
VICIO A FIN DE PALIAR ESTAS
EMERGENCIAS!



DESPEGUE

AÑO I

MARZO 1970

Nº 4

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

NOTICIARIO.....	2
EDITORIAL.....	3-4
A LA OPINION PUBLICA.....	5-6
CARTA ABIERTA A LOS PARLAMENTARIOS....	7
LAS LEYES OLVIDARON A 160 PILOTOS CHILENOS	8-9
IFALPA	10
NUEVO REGLAMENTO DE HORAS DE VUELO	11-12
INFORME DE BIENESTAR	13-16

noticiario

SCARLET BURGOS se repone lentamente de las graves heridas que sufrió en el tiroteo de Pudahuel. Se encuentra hospitalizada en la Clínica Alemana. Se la puede visitar todos los días. El Círculo de Pilotos formula sinceros votos por su pronta y total recuperación.-

●

ROBERTO ANGUITA continúa hospitalizado en la Clínica Santiago donde se encuentra desde el mes de Noviembre de 1969 en tratamiento a raíz de las heridas que sufrió cuando el DC3 en que despegaba desde Puerto Montt se precipitó a tierra por haber sido mal armado su sistema de controles de vuelo.-

Se le puede visitar diariamente. Ningún piloto debe dejar de ir a verlo.-

●

PAGO DEL REAJUSTE. Hemos sido informados de que el día 20 de Marzo se cancelaría el reajuste de los meses de Enero y Febrero de este año, con lo que la empresa se pondrá al día en el pago de las remuneraciones pactadas para el último trimestre de 1969 y para el año 1970.-

●

ASAMBLEA GENERAL. En el mes de Abril en fecha que se comunicará por circular será citada una Asamblea General Extraordinaria a objeto de informar a los pilotos de diversas materias de gran interés.-

●

ELECCIONES DE DIRECTORIO. De acuerdo a los Estatutos corresponde citar durante el próximo mes de Julio a una Asamblea General Anual Ordinaria a objeto de elegir al nuevo directorio que ha de regir los destinos del Círculo por dos años: julio de 1970 a julio de 1972.

●

VIATICOS En estos días se constituye una comisión bipartita Empresa-Círculo de Pilotos para estudiar la modificación de los viáticos nacionales e internacionales.

●

El viernes 6 de febrero fue raptado el tercer avión de LAN y nada permite asegurar que haya sido el último. Esta forma de piratería aérea, criminal en todo aspecto, está poniendo en juego diversos aspectos de la seguridad en vuelo, la cual constituye una de las preocupaciones fundamentales de nuestra actuación como pilotos profesionales.

Con estupor y desaliento hemos leído las abundantes publicaciones que siguieron a este último rapto que concluyera en forma trágica en el Aeropuerto de Pudahuel. Se observa desconocimiento y desorientación por parte de las autoridades y del público en general para evaluar la situación producida y para adoptar las medidas que corresponden frente a una situación de hecho, altamente delicada por cuanto envuelve la seguridad de pasajeros, tripulantes, y personal que no debieran estar expuestos a perder la vida o a recibir heridas graves por el desatino de unos pocos.

Dejaremos en manos de los sociólogos el que nos expliquen el por qué y el cómo se ha desarrollado en nuestra sociedad esta nueva actividad delictiva. Pero sí podemos nosotros, a la luz de los estudios y antecedentes realizados por la Dirección de Aeronáutica de EE.UU. (FAA), por Empresas Aéreas de volumen y prestigio mundial, y por la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), establecer de que los raptos se pueden clasificar en:

- a) Desequilibrados mentales
- b) Miembros de grupos terroristas
- c) Criminales comunes
- d) Miembros de grupos políticos extremistas

Además, y usando las mismas fuentes citadas anteriormente, podemos explicar de que hasta el día de hoy, y pese a notorios esfuerzos y estudios realizados a nivel internacional, **NO SE HA ENCONTRADO EL MODO DE EVITAR LOS SECUESTROS TENIENDO EN CUENTA DE QUE LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y TRIPULANTES IMPIDEN LA ADOPCION DE MEDIDAS MILITARES Y POLICIALES COMO ALGUNOS HAN SUGERIDO.**

A todos aquellos que en estos días han manifestado su aprobación a las medidas de fuerza aplicadas en Pudahuel, sinceramente les deseamos de que nunca se vean expuestos a un tiroteo desatado desde el interior y desde el exterior de un avión en el cual están de pasajeros, o que allí se encuentran familiares queridos que inocentemente caen víctimas de esas medidas policiales.

A todos aquellos que han usado el razonamiento de que en el evento de ser asaltados en sus hogares por delincuentes que pretenden robarles, lejos de permanecer impassibles o dar facilidades a los asaltantes, se opondrán vivamente por la fuerza y con todos los medios a su alcance incluso con armas de fuego, queremos recordarles que la similitud con un secuestro aéreo se produce cuando uno de los asaltantes toma por la fuerza a uno de sus familiares y lo amenaza de muerte si no se accede a su petición. En tal caso bien seguros estamos de que el dueño de casa no sólo se prestará a dejarse robar, sino que él mismo es capaz de dar plena ayuda al asaltante con tal de no poner en peligro la vida de su hijo amenazado o la de cualquier ser querido.

De haberse seguido las recomendaciones internacionales de organismos mucho más adelantados que los que tenemos en Chile no tendríamos que lamentar la crítica situación que aflige a nuestra compañera de labores gravemente herida en Pudahuel, Auxiliar de Vuelo Srta. Scarlet Burgos.

¿Por qué en EE.UU y en Europa no se usa con los pasajeros el sistema de registro policial a base de detectores de metales aplicado últimamente en Chile? . Además de evitar molestias a millones de inocentes pasajeros se ha comprobado de que los secuestradores pueden usar elementos no detectables como es el ácido y otras formas que harían necesario un registro totalmente intolerable para los clientes de la aviación comercial.

¿Soluciones? . No son fáciles y como pilotos no podemos sugerir medidas que escapen a nuestra órbita profesional. Pero dentro de lo que es posible plantear cabría lo siguiente:

1º Que el Supremo Gobierno instruya a sus representantes ante las Naciones Unidas para que éstos apoyen los planteamientos internacionales propiciados por IFALPA.

2º Que el Supremo Gobierno ratifique y adopte los acuerdos del Convenio de Tokio de la OACI.

3º Que se modifique la legislación vigente sobre penas aplicables a los raptos de aviones (DFL 221, art.58 del año 1929 Código de Comercio) aumentando estas penas a presidio en su grado mayor, y dándole amplia publicidad, a objeto de que quienes intentan cometer estos delitos sepan las consecuencias. Ello complementado con los acuerdos que permitan la extradición del raptor al país de origen del avión afectado debiera tender a disminuir la secuencia de estos actos.

4º Participación oficial de Chile en la próxima conferencia de OACI en Montreal que se preocupará de esta materia, como asimismo en cualquier otra reunión internacional atingente.

Finalmente deseamos destacar el siguiente planteamiento del Círculo de Pilotos LAN CHILE. Cuando ocurre una emergencia en vuelo, independientemente de quién o quienes se encuentren a bordo (Presidente de la República, Ministros, General en Jefe de la FACH, Director de Aeronáutica, Presidente de la empresa, etc.) corresponde ÚNICAMENTE AL CAPITAN AL MANDO TOMAR LAS DECISIONES. Para nosotros un rapto es una EMERGENCIA y como tal es el Capitán quién debe tomar TODAS LAS DECISIONES aún cuando el avión esté circunstancialmente en tierra, ya que no es aplicable a estos casos las normas regulares de que el Capitán entrega la responsabilidad al personal de tierra cuando ha aterrizado. En el caso específico de un secuestro, tanto los pasajeros como la tripulación continúan a bordo en forma similar a lo que ocurre durante el vuelo. Por tanto las autoridades correspondientes deben instruir a todas las personas que puedan tener atingencia con un avión raptado (personal de aeropuertos, fuerzas policiales y militares, etc.) de que toda medida debe quedar sujeta a lo que disponga el Capitán al Mando del avión secuestrado.

a la opinión pública

El Círculo de Pilotos LAN-Chile condena públicamente a aquellas autoridades que ordenaron las medidas de fuerza para evitar el rapto del avión Carabelle, el día 6 del presente mes.

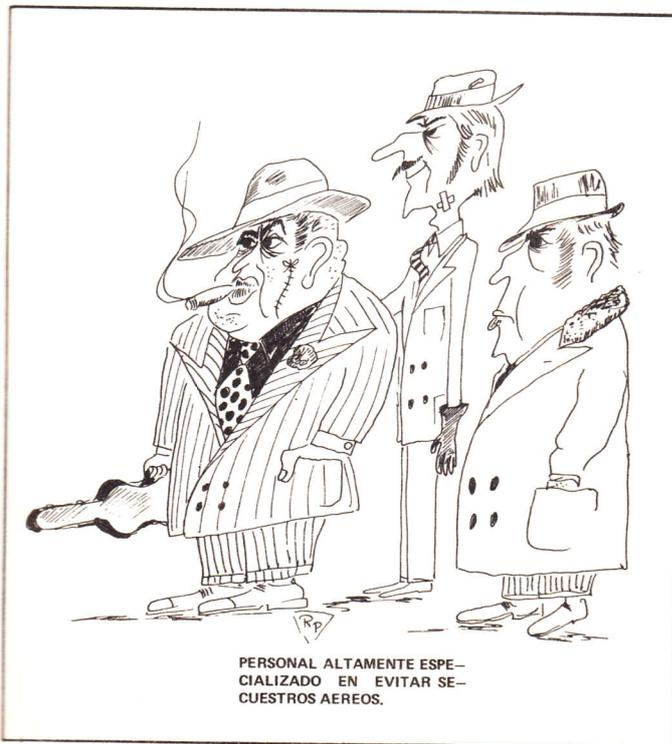
Las medidas adoptadas son contrarias a los más elementales principios de protección a los pasajeros; son contrarios a los acuerdos logrados entre la empresa y los tripulantes; son contrarias a las instrucciones de la Federación Internacional de Pilotos; son contrarias al principio de "seguridad", tan celosamente mantenido por los tripulantes de LAN-Chile, y con contrarios, además, al principio irrenunciable de la máxima autoridad que compete al piloto al mando, mientras éste se encuentre en el avión.

En los hechos que denunciamos, no se consideró la opinión del piloto al mando, quien, obviamente, no hubiera autorizado a tomar las medidas adoptadas, velando por la seguridad de los pasajeros y del resto de la tripulación.

Exigimos, perentoriamente, una investigación exhaustiva para establecer quiénes resultan responsables.

Entretanto, y como adhesión al paro de 24 horas decretado por las tripulaciones de cabina (auxiliares y sobrecargos), los pilotos de LAN-Chile han resuelto paralizar sus actividades hasta las 24 horas de hoy, sábado 7, en la esperanza de que, con nuestra actitud, estamos haciendo un severo llamado de atención a las autoridades para prevenir que estos lamentables hechos se repitan.

CIRCULO DE PILOTOS
LAN-Chile



A LA OPINION PUBLICA

El Círculo de Pilotos y la Asociación de Auxiliares y Sobrecargos de LAN CHILE, se dirigen a la Opinión Pública con el objeto de precisar sus puntos de vista, en relación con los lamentables sucesos acaecidos el día 6 del presente mes en el Aeropuerto de Pudahuel:

- 1.— Condenamos la perpetración del delito de rapto aéreo.
- 2.— Condenamos, igualmente, los procedimientos usados por las autoridades los que son contrarios a acuerdos y principios establecidos.
- 3.— Rechazamos las explicaciones dadas por las autoridades, y reproducidas en la Prensa, ya que dichas explicaciones son vulnerables, como pasa a demostrarse:

a) Sostener que los funcionarios de Investigaciones se subieron al avión para "dar protección a los pasajeros" es una afirmación inconsecuente, puesto que no se puede aclarar qué es lo que se deseaba "proteger". La máxima protección a los pasajeros estaban dadas por el Piloto al Mando y el resto de la Tripulación, quienes estaban realizando con absoluta calma y responsabilidad, la normal planificación del vuelo. La expresión "dar protección a los pasajeros" no podemos sino calificarla como una fórmula verbal, pero sin contenido de fondo.

b) Si el objetivo de los funcionarios de Investigaciones, que a su vez son víctimas de estos procedimientos, era el de "hacer un exámen circunstanciado de la situación que permitiera adoptar una decisión definitiva", no se justifica que subieran a la aeronave armados.

c) Si, como está dicho en el párrafo anterior, los funcionarios ingresaron sólo a hacer el examen a que se ha hecho referencia, no se explica, por qué actuaron con medidas de fuerza.

d) Todo esto resulta aún más criticable si se considera la "IMPOSIBILIDAD ABSOLUTA" que existe de establecer el número de raptos, lo que obligaba a los Superiores Jerárquicos de estos funcionarios a hacérselo presente, con el objeto de no arriesgarse en una descabellada acción de fuerza.

e) Si las autoridades actuaron de acuerdo a las "instrucciones permanentes" dictadas por la Dirección de Aeronáutica resulta extraño comprobar que dichas "instrucciones permanentes" no se hayan dado a conocer a los Tripulantes, y en forma especial, al Piloto al Mando.

4.— Nuestra posición, que se ha mantenido inalterable, con respecto a los raptos aéreos, se ve ratificada por la Federación Internacional de Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), que envió el día de ayer el siguiente cable al Ministerio del Interior de nuestro país;

IFALPA protesta enérgicamente la acción policial en el Aeropuerto de Santiago arriesgando vidas de los pasajeros y tripulantes. El uso de armas de fuego en la cabina es un método inaceptable para evitar secuestros. Nosotros respaldamos enérgicamente a los Pilotos chilenos en su demanda contra esta acción.

Jackson
Interpilot

5.— Requerimos, como medida urgente e impostergable, el estudio de todos los factores que inciden en este problema, a objeto de prevenir la ocurrencia de hechos como los que denunciamos. Manifestamos nuestra opinión favorable en el sentido de entregar la decisión y el desarrollo de todas las fases operativas que se plantean en estos casos a las autoridades y funcionarios de LAN CHILE quienes ponderarán, con mayor eficacia y conocimientos, los factores en juego.

6.— Declaramos ser Entidades Profesionales y Gremiales y, en consecuencia, no nos anima otro propósito que el de otorgar la máxima seguridad a nuestros pasajeros.

7.— Hacemos un público reconocimiento a toda la Tripulación del avión secuestrado, ya que, según les consta a todos los pasajeros, no sólo mantuvieron la calma exigida por las circunstancias, sino que colaboraron con abnegación en la solución de los problemas.

8.— Por último, abrigamos la esperanza de que todos los heridos se recuperen, ya que son víctimas inocentes de estos hechos.

CIRCULO DE PILOTOS LAN CHILE
ASOCIACION DE AUXILIARES Y SOBRECARGOS
LAN-CHILE

carta abierta a los PARLAMENTARIOS

El Círculo de Pilotos de LAN CHILE desea dar a conocer a Uds. ciertos antecedentes que conduzcan a reparar una evidente injusticia derivada del proceso inflacionario que ha vivido el país.-

Hace ya muchos años, primero el gobierno y luego el Congreso estudiaron y dieron su aprobación a lo que se denominó "Asignaciones de Vuelo" para el personal de pilotos de la FACH y de LAN., como una forma de **pagar asignación de riesgo en vuelo.**

El Decreto del Ministerio de Hacienda N° 3627 publicado en el Diario Oficial del 4 de Noviembre de 1948 dispuso en su art. 8°:

"Establécese una asignación mensual de 1.200 pesos por cada año de servicio prestado en LAN por 500 horas mínimas de vuelo, con un máximo de que el monto de la asignación no podrá ser mayor a dos veces el sueldo base asignado al empleo. En caso de que por circunstancias del servicio, el piloto esté impedido de cumplir este mínimo de horas el Consejo de LAN podrá rebajarlo".-

El art. 200 de la Ley N° 10.343 del 28 de Mayo de 1952 modificó el art. 8° citado anteriormente en la siguiente forma:

"Fíjese en 2.200 pesos mensuales, la asignación por cada año de servicios en su especialidad. Para que esta asignación pueda gozarse, el piloto deberá haber volado no menos de cien mil kilómetros en el último año. El monto acumulativo de esta asignación no podrá, en ningún caso, ser superior a dos veces el sueldo base asignado al empleo".

La sola cita de las cantidades y del año en que se fijó bastaría ya para creer que evidentemente alguien habría modificado y reajustado estas cantidades. Pero, señores parlamentarios, EN 1970 SIGUE AUN RIGIENDO ESTE VALOR RIDICULO PORQUE NADIE SE HA PREOCUPADO DE ESTE PEQUEÑO GRUPO CONSTITUIDO POR LOS PILOTOS DE LAN CHILE.-

En 1948 1.200 pesos representaban un 41,66% de un sueldo vital base Santiago.-

En 1952 los 1.200 pesos representaban sólo un 17% de un vital, de modo que al reajustarse a 2.200 pesos se recuperó parcialmente su valor adquisitivo quedando como un 37% de un sueldo vital base Santiago.-

En 1970 los ahora E° 2.20 de asignación de vuelo por año de servicio representan solamente un 0,30% de sueldo vital.-

En base a estos antecedentes solicitamos de Uds. la dictación de la siguiente modificación legal:

Artículo único: "Sustitúyase en el art200 de la Ley 10.343 la expresión **Fíjese en 2.200 pesos mensuales la asignación....** por la de **Fíjese en un 10% de su sueldo base la asignación....** En esta forma se cumpliría con la limitación fijada por la ley de que esta asignación no puede ser superior a dos veces el sueldo base ya que ella vendría a alcanzarse a los 20 años de servicio, los que representan el tope normal de la carrera del piloto.-

VARIACION PORCENTUAL DE LA ASIGNACION DE PILOTOS EN LAN CHILE

En 1948	representaba un	41,66%	de un sueldo vital.	\$ 1.200.-
En 1952	representaba un	37,00%	de un sueldo vital.	\$ 2.200.-
En 1970	representa un	0,30%	de un sueldo vital.	E° 2.20

¡ 18 AÑOS SIN REAJUSTARSE !

casas viejas que pertenecían a la Corporación de la Reforma Agraria. El asentamiento será explotado por cincuenta familias campesinas, todas las residentes en los antiguos predios y será administrado por una directiva que preside Francisco Prats. Con este nuevo asentamiento, la CORA ha expropiado hasta la fecha 2.692.544 hectáreas de las cuales 7.634.900 son de regadío.

...anida... En el grabado, Bobe (izquierda) y Briner (derecha), explican su situación a Ola Forsberg, presidente mundial de los pilotos de aviación comercial, cuando éste estuvo en Chile, en días pasados.

Las Leyes Olvidaron a 160 Pilotos Chilenos

...enterado veinte años de servicio... empleo por supresión de economía... o por haber permitido... tres desempeñar comisiones... función de su calidad de piloto... legales posteriores dejaron como... para obtener pensión de retiro... do 20 años. De modo que si un piloto pierde aptitudes para el vuelo suprime el cargo por economía... ese tiene protección de ningún... decir, sale a la calle en... que entró a la institución... atrás". Peor aún, pierde también... lidad de cobrar desahucio, pero... relación con la pensión de retiro... pensión, tampoco hay desahucio.

LA NACION Santiago, Lunes 10 de...

Así tituló LA NACION el día Lunes 10 de Noviembre de 1969 una crónica que mostraba a la opinión pública este aspecto desconocido de la orfandad previsional y médica que aflige a los pilotos de LAN.-

Hace ya prácticamente un año el Directorio del Círculo de Pilotos entregó a las autoridades de la empresa un Memorandum que contenía todos los antecedentes históricos y legales sobre esta materia y proponía las disposiciones concretas para remediar esta situación.-

Informe de la Superintendencia de Seguridad Social compartido por la Subsecretaría de Previsión, N° 877 de fecha 1° de Septiembre de 1969, en relación a nuestro Memorandum de Julio de 1969.-

"En cuanto a las modificaciones signadas con las letras b) y c) que solicitan los interesados a fin de que se les de protección por concepto de Medicina Curativa y Medicina Preventiva, el Superintendente debe informar a US. que estima de **toda justicia acceder a esta petición.** La Superintendencia de Seguridad Social ha sostenido invariablemente que los beneficios destinados a proteger la salud de los trabajadores deben ser otorgados con preferencia a cualquier otro. Por lo mismo, resulta **ineludible corregir el defecto** que se observa respecto de los **pilotos de la Línea Aérea Nacional** y que, evidentemente, deriva de **vacíos de nuestra legislación social.** En cuanto al procedimiento propuesto para dar esta cobertura, el Superintendente debe manifestar que **él resulta aceptable** atendido al hecho que este personal se encuentra afecto ya al régimen de previsión de la Caja de la Defensa Nacional, razón por la cual resulta lógico que a través del mismo régimen se otorgue la cobertura en materia de Medicina Curativa y Preventiva".-

En el mes de Julio ppdo. se distribuyó a las autoridades de gobierno y del parlamento un folleto que contenía en forma amplia y revisada todo el historial legal sobre la materia y terminaba pidiendo la dictación de una ley que:

- 10.- Incorporara a los pilotos de LAN a los beneficios de las leyes de MEDICINA CURATIVA Y MEDICINA PREVENTIVA, y
- 20.- Restituyera beneficios previsionales que habían desaparecido por la aprobación de múltiples leyes que habían rebotado en los pilotos de LAN sin estar en la intención del legislador.-

En lo primero se nos solicita que se nos conceda el honor de ser incorporados a los beneficios que ya tienen TODOS los obreros y empleados en Chile.-

En lo segundo se pide que los pilotos de LAN tengan la misma protección que ya tienen los pilotos comerciales de Chile (Ley N° 14617).-

La Superintendencia de Seguridad Social entregó un informe jurídico que ratifica en todas sus partes la existencia de este fenómeno antisocial que afecta a los pilotos de LAN y apoya en forma concreta la dictación de las medidas por nosotros solicitadas.-

Es de tal claridad y justicia lo planteado que sin excepción todas las autoridades han reaccionado con idéntica sorpresa: "¿Cómo es posible que se haya llegado a esto?" "¿Cómo no lo habían hecho presente antes?", etc..

Los ejecutivos de la empresa, el Director de LAN., el Sr. Subsecretario de Transporte Don Sergio Saldivia, el Asesor Jurídico de la Subsecretaría Don Fernando Zúñiga, el entonces Ministro de OO.PP. y Transporte y ahora Ministro de Defensa Sr. Sergio Ossa Pretot, el Sr. Subsecretario

rio de Hacienda Don José Florencio Guzmán, el Sr. Subsecretario de Aviación General Don Aquiles Savagnac, numerosos Sres. Parlamentarios, etc. han conocido en detalle de este problema.-

El propio Presidente de la República ya ha manifestado su preocupación y voluntad de que se haga justicia.-

¿ENTONCES POR QUE NO HAY SOLUCION TODAVIA?

SOLAMENTE FALTA QUE ESA SOBREGEDORA E IMPRESIONANTE SIMPATIA Y COMPRENSION "PASIVA" SE CONCRETE EN UNA ACCION Y VOLUNTAD MINIMAS.-

Más de un millón de pasajeros cada año confían en que sus pilotos no sean una excepción en Chile y en el mundo y que tengan la protección adecuada que evite que se deterioren los márgenes de la seguridad en vuelo por "olvido u omisiones involuntarias del Gobierno y legisladores".-

OPINION DEL DEPARTAMENTO JURIDICO
DE LAN REFERENTE A NUESTRO MEMO-
RANDUM DE JULIO DE 1969

Con fecha 19 de Agosto de 1969 el Jefe del Departamento Jurídico de LAN abogado Don Sergio Román Vidal envió al Sub Gerente Administrativo Sr. René Izquierdo el Servicio Interno Nº 444 del cual extractamos algunos acápites que consideramos de interés dar a conocer.

"En respuesta a su Providencia Nº 90 del 14 de Agosto en curso, relativa al Memorandum presentado por el Círculo de Pilotos de LAN-CHILE, me permito manifestar a Ud. lo siguiente: En principio, TODAS LAS OBSERVACIONES CONTENIDAS EN ESA PRESENTACION SON EFECTIVAS, en cuanto los pilotos de LAN-CHILE CARECEN DE SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA Y CURATIVA, y el artículo 2 del DFL 321 de 1953, ha quedado reducido a la causal contemplada en la letra b), es decir, HABER ENTERADO 20 AÑOS DE SERVICIOS,..."-

En otro párrafo agrega:

"Reconoce este Departamento, no obstante estas consideraciones, que la situación del piloto, por la índole misma de su actividad, ES MAS PRECARIA QUE LA DE OTROS FUNCIONARIOS Y EN ESTE SENTIDO CONCUERDA EN QUE ELLA ES DESMEDRADA".-

Para terminar copiamos:

"Debe reconocerse, sin embargo, una cosa que es evidente hoy para todos: que el régimen previsional de la Caja de la Defensa Nacional NO SE APLICA INTEGRAMENTE AL PERSONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE ya que este personal carece de Medicina Preventiva y Curativa, y ha perdido la situación de tipo previsional, que era poder jubilar a los 15 años y aún antes, a los 10 años de servicios. De manera que a la fecha, ES CIERTO QUE ELLOS SE ENCUENTRAN EN SITUACION DESMEDRADA CON RESPECTO A LOS DEMAS IMPONENTES".-

PROYECTO DE LEY

- 1º Agréguese al final del art. 2º del DFL. Nº 326 del 25 de Julio de 1953, lo siguiente: "Para optar a la Pensión de Retiro por la causal señalada en la letra a) del párrafo anterior se exigirá sólo tres años como imponente; para optar a la Pensión de Retiro de las causales señaladas en las letras c) y d) se exigirán diez años como imponente".-
- 2º "Se aplicará a los Pilotos LAN CHILE en servicio activo el sistema de Medicina Curativa establecido en la Ley Nº 12.856 del 13 de Febrero de 1958, y sus modificaciones posteriores. Para la aplicación de este sistema, los Pilotos activos de LAN CHILE serán considerados como miembros activos de la Fuerza Aérea de Chile".-
- 3º "Es aplicable a los Pilotos LAN CHILE la ley Nº 6.174 y sus modificaciones posteriores, con excepción de su art. 8º. El Departamento de Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile atenderá el examen sistemático de salud de este personal, como también los exámenes de especialidad de tuberculosis, cardiovasculares, cáncer, etc., debiendo la Línea Aérea Nacional pagar el costo de los exámenes de laboratorio necesarios para la especialidad (radiografías, planigrafías, exámenes de contenido gástrico, electrocardiografías, etc.) así como también los gastos que se deriven de los reposos preventivos en Sanatorios, Hospitales y otros".-

IFALPA

El Secretariado Ifalpa se creó a iniciativa del Directorio del Círculo de Pilotos a fines del año pasado. Al mismo tiempo que se organizaba el archivo de circulares, cartas y manuales, y que se comenzaba a contestar las cartas más urgentes, fue un piloto a representarnos a la Conferencia del Comité Industrial de Ifalpa celebrada en Tel Aviv. Posteriormente fue otro piloto a la Conferencia Especial sobre Secuestros a Londres. Se siguen escribiendo cartas y tomando contactos telefónicos y personales tanto en Chile como afuera. De estos incipientes movimientos nace ahora todo un mundo de proyecciones realmente extraordinarias dentro de nuestro medio, ya sea en lo operacional, en lo industrial o en lo técnico. De la relativa pobreza con que se utilizaban los medios de Ifalpa, se ha llegado en corto plazo a influir positivamente tanto en la labor del Directorio como en la de las comisiones con los conocimientos, estadísticas, modos de operación, líneas directrices y propósitos puestos a disposición por Ifalpa.

La labor que se lleva a cabo dentro del Secretariado se efectúa de acuerdo a los siguientes términos: establecer contactos, recibir información, estudiar esta información y distribuirla a las comisiones especializadas para su aprovechamiento, ya sea en su labor interna o en su movimiento hacia otros organismos.

Los contactos se hacen en forma rutinaria y sistemática, tratándose de cartas o de llamadas telefónicas. Cada vez que el tiempo así lo permite, se llama por teléfono a las oficinas de Asociaciones de Pilotos desde los aeropuertos. Las cartas son ahora contestadas en su totalidad y en forma casi inmediata. Se han hecho pocos contactos personales hasta la fecha; ocasión para ello hubo sólo en Tel Aviv y en Londres. Se estima que

en un futuro no muy lejano vamos a tener más ocasiones de conocer personalmente a los más destacados colegas que desde todas partes del mundo acuden a las reuniones de Ifalpa.

La información que se recibe de Ifalpa viene en forma de Manuales, circulares, boletines, (próximamente revistas), y cartas; y de Asociaciones: cartas, revistas y trabajos varios. De otros organismos como ICAO, FAA, Convenciones médicas, legales, etc., se reciben informaciones a través de Ifalpa.

Las informaciones que nos llegan se pueden clasificar como de tipo técnico (ej.: International Navigation System), operacional (ej.: ILS Cat III), específico (ej.: Medicina) y general (ej.: Secuestros). En forma total, nos dan una cultura profesional amplia y fundamentada y una sólida base de trabajo.

Distribuida la información a las comisiones individuales, (y quedan por constituirse varias todavía), pasa a ser ella la base del trabajo en cuestión, donde lo principal es buscar la justa adaptación de lo dado a nuestro medio actual. Aquí más que en ninguna otra parte es donde se puede apreciar en la forma más clara el alto valor de Ifalpa y la impagable ayuda que ofrece en todos los campos de la aviación. Terminado así un trabajo por alguna comisión, se lleva de acuerdo a su naturaleza hacia afuera (DACH, Compañía, ICAO, Prensa, Gobierno) o se publica o desarrolla dentro del Círculo de Pilotos.

Bajo este simple esquema de trabajo: contactos, obtención de información, estudio, distribución, aprovechamiento, realización de trabajos, se comienza a llevar a cabo una actividad sin precedente en la historia de nuestro Círculo. Hemos hecho de Ifalpa una herramienta útil, fuerte y eficaz para alcanzar nuestras postergadas y deseadas metas, y para participar en forma activa en lo que acontece técnica y profesionalmente en el mundo, sin el peligro de caer en las quijotadas propias de quienes desean ir lejos pero que no cuentan con los medios para ello. Los beneficios que se pueden obtener de Ifalpa son proporcionales exclusivamente al encauzamiento y a la utilización que se le dé.

Estamos viendo en nuestro trabajo los primeros frutos de nuestra unión a Ifalpa.

nuevo reglamento de horas de vuelo

Desde principios del año pasado nuestro Directorio inició una serie de gestiones ante la Dirección de Aeronáutica tendientes a obtener de que se modificara la actual Circular 37 que dispone las normas relativas a limitaciones de horas de vuelo y servicio.-

A fines de Noviembre ppdo. la Dirección de Aeronáutica nos hizo llegar su Oficio Nº 4373 solicitando nuestras observaciones a un nuevo proyecto de Reglamento que adjuntaba.-

Con fecha 12 de Diciembre de 1969 se envió a esa Dirección un extenso oficio nuestro del cual destacamos los siguientes párrafos:

"Reconociendo lo notablemente mejorado y racionalizado que está este proyecto en relación a la actual Circular 37, el Círculo de Pilotos LAN CHILE desea ver contenidas en el Reglamento definitivo las observaciones vertidas en esta nota".-

"Es la opinión y deseo de este Círculo que el nuevo Reglamento termine con la ambigüedad y dificultad de aplicación que presenta la actual Circular 37, ya que estos Reglamentos son para el piloto lo que el Código del Trabajo es para otros sectores laborales y como tal no debe prestarse a errores de interpretación que eventualmente las empresas pueden calificar de conflicto o boicot".-

(Después de exponer en detalle varias observaciones que no es posible reproducir por hacerse mención continua a artículos contenidos en el proyecto de la DACH y que resultan ininteligibles sin tener ambos textos a la vista, se termina con los siguientes párrafos:)

"Considerando los períodos de descanso, el Círculo desea que se contemple una diferencia o incremento de tiempo de descanso cuando este deba ser tomado en horas que no sean las normas nocturnas".-

"En el párrafo 4.2.1.8 se contempla un período de descanso de 4 días por mes. Consideramos que estos deben a lo menos igualarse a lo que la ley chilena otorga al resto de los sectores laborales y que son ocho días al mes" (esta parte se refiere a días libres confirmados por rol en el mes, a objeto de terminar con la política o tesis de la compañía de que los pilotos están permanentemente disponibles para el servicio de la empresa los 365 días del año bastando una simple notificación a cualquier hora del día o de la noche para echar por tierra nuestros planes elaborados para ese "día libre" que nos figuraba en el rol.)

Con fecha 27 de Enero de 1970 nos llegó el Oficio 8/383/745 del Depto. Normas de Vuelo de la DACH del cual, y debido a su extensión, debemos extraer algunos párrafos para conocimiento de Uds.-

6.- Con respecto a su sugerencia sobre el párrafo 4.2.1.5 que mencionan y que a nuestro parecer debe referirse al párrafo 4.2.1.2, en el sentido de que se agregue que "en aquellos vuelos que se efectúen en un 750/o o más de noche el tiempo de descanso posterior al vuelo se aumente en un 500/o", aún comprendiendo perfectamente sus razones estimamos que en este caso no debemos descender a detalles que, por otra parte, se hallan cubiertos por lo que se establece en el ya mencionado párrafo 1.4 literal d). En consecuencia, es la empresa la que debe tener en cuenta esas particularidades de los vuelos para la programación de sus tripulaciones.-

En relación con su sugerencia de que se establezcan ocho días de descanso al mes, como fija la ley chilena, en lugar de "por lo menos un día calendario por semana" tal como se indica en el proyecto, debo recordarles que este es un mínimo que se pretende establecer por la Dirección de Aeronáutica, solamente a efectos de prevenir una fatiga a las tripulaciones que pueda afectar adversamente a la seguridad del vuelo, y que de ninguna manera puede oponerse a lo que se establezca en las leyes del país que, naturalmente, son de una mayor jerarquía que las Resoluciones de la citada Dirección. Por ello, como no creemos que Uds. tengan dificultades para exigir el cumplimiento de las leyes vigentes, de hecho se estará cumpliendo con el mínimo que pretende obtener la autoridad aeronáutica.-

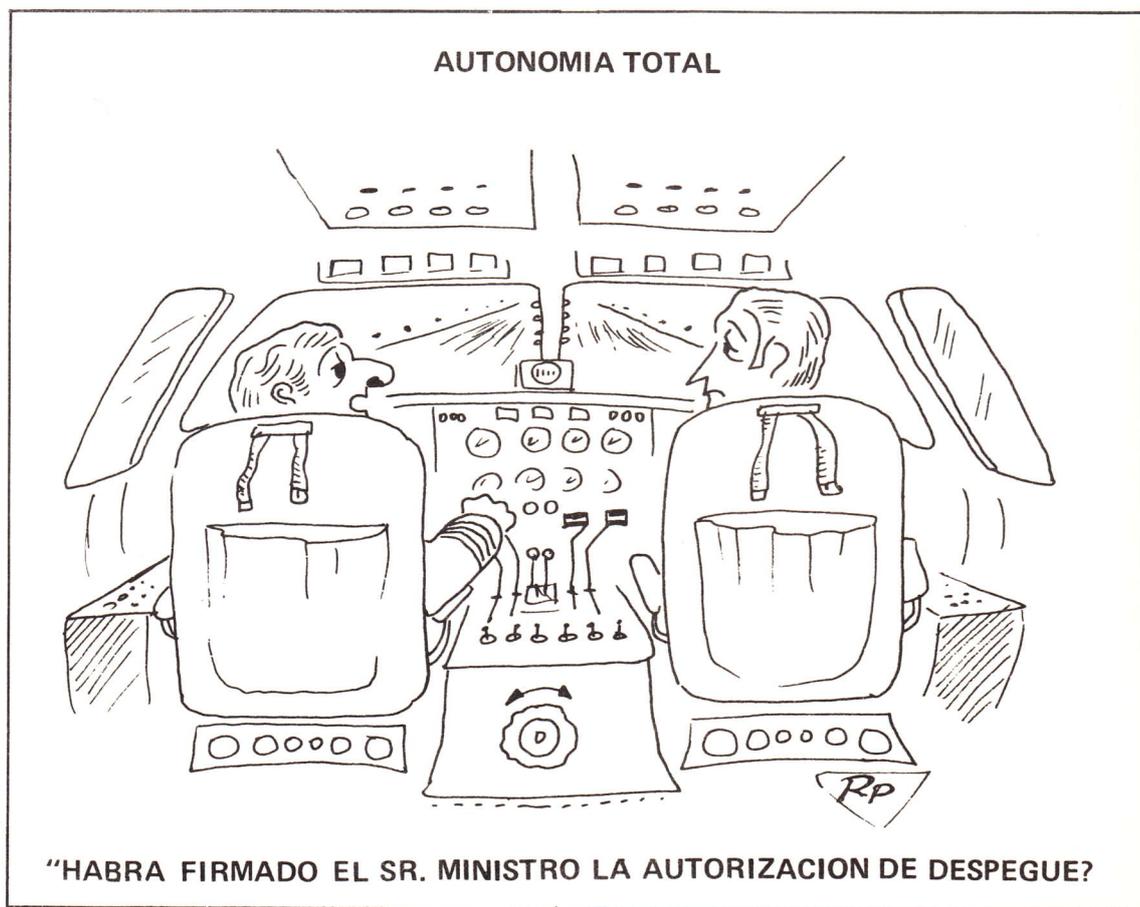
Por último me permito recordarles que los fines que se persiguen con la Resolución que comentamos se refieren únicamente a prevenir la fatiga de vuelo que pueda afectar a la seguridad del mismo. Con relación a esto deberá tenerse en cuenta que de igual manera que se fijan unos límites meteorológicos para las aproximaciones por instrumentos a un aeródromo, los cuales constituyen un mínimo que no se puede disminuir — pero sí aumentar de acuerdo con el equipo con que se opere, el entrenamiento de la tripulación, etc. — así los valores que se establecen en el proyecto que comentamos se fijan únicamente como referencia en lo que no puede ser sobrepasado, sin que ello se oponga a que en la práctica las condiciones sean aún mejores que las establecidas por la Dirección de Aeronáutica. Por otra parte, como Uds. bien saben, no es misión de la Dirección de Aeronáutica establecer las condiciones de trabajo de los tripulantes de las empresas aéreas, lo que podría conducir a que apareciese como árbitro de cuestiones laborales, sino que debe limitarse exclusivamente a los aspectos técni-

cos que se relacionen con la seguridad del vuelo. Y es en atención a esto último por lo que se trata de actualizar y simplificar — para una mejor aplicación y control — la Resolución N° 37.-

Y para finalizar este oficio, quiero expresarles mi agradecimiento por las observaciones que, sobre el proyecto de referencia y a mi petición, han tenido a bien enviarnos. Dichas observaciones nos han sido de gran utilidad pues nos han permitido profundizar aún más en el estudio de unas normas tan importantes para la seguridad del vuelo de las aeronaves chilenas, y cuyas implicaciones en otros aspectos son de todos conocidas.-

Les saluda muy atentamente.

HECTOR CASTRO ESTEVEZ
Comandante de Escuadrilla
Jefe Depto. Normas Vuelo



informe de bienestar

A principios de Septiembre de 1969 iniciamos nuestro Servicio de Bienestar y Asistencia Social, como resultado de nuestra renuncia colectiva al Servicio de Bienestar de LAN.-

Partimos con CERO CAPITAL pero con decisión de trabajo y convencidos de que los pilotos podíamos y debíamos solucionar nuestros problemas agudos y urgentes con DIGNIDAD y sin TRAMITES BUROCRATICOS.-

Se acaba de completar un primer balance general que abarca el período del 1º de Septiembre de 1969 al 31 de Enero de 1970. En sólo cinco meses prácticamente hemos TRIPLICADO el total de préstamos y ayudas proporcionados por el Bienestar LAN durante TODO EL AÑO 1968.-

Nuestras cifras generales son:

Préstamos de Auxilio y Médicos

Préstamos de Auxilio y Médicos	E° 37.357.60
Pago cuentas médicos y clínicas	E° 38.819.48
Pagos por bienes de consumo	<u>E° 15.663.11</u>

TOTAL FINANCIADO POR
EL CIRCULO E° 91.840.19

Inicialmente adelantamos que estimábamos necesario un plazo previo para capitalizarnos antes de empezar a prestar servicios. Mediante un gran esfuerzo y organización iniciamos de **inmediato** nuestra prestación de servicios.-

CLINICA SANTA MARIA

CLINICA ALEMANA

LABORATORIO CLINICO FLEMING, San Antonio 418 - Of. 210 - Fono 36541.-

INSTITUTO DE SALUD DENTAL INSADENT, Misma dirección: anterior.-

Doctores	Cristián Alfaro	Lunes a Viernes	15 a 18 horas
	Jorge Huerta	"	15 a 19 horas
	Octavio López	" 9 a 12 y	19 a 21 horas
	Juan Montagna	"	18 a 21 horas
	Eduardo Salum	"	15 a 19 horas
	Roberto Carvajal	Lun.Miér. y Vier.	9 a 12 horas y 15 a 19 horas

Fuera de estos horarios y para casos de urgencia llamar al

Dr. Octavio López al fono 90861.-

El éxito de nuestro sistema se basa en la CONFIANZA depositada en cada uno de los asociados de que deben responder oportunamente en los pagos de sus deudas. Menores plazos en las deudas y pagos oportunos significan más dinero disponible para dar nuevas y mejores oportunidades a los demás.-

Los mismos pilotos ya han contribuído y deben continuar haciéndolo al darnos antecedentes de profesionales, clínicas y casas comerciales que estén dispuestos a firmar convenios con nosotros.-

Por el prestigio del cuerpo de pilotos nuestro Círculo ha tenido el especial cuidado de mantener rigurosamente al día el pago oportuno de las deudas por las que se responsabiliza ante clínicas, profesionales y firmas acreedoras.-

Los profesionales con los cuales hemos suscrito convenio han sido seleccionados por su espíritu social, ya que todos ellos respetan el A-rancel Médico Legal.-

Nuestros BONOS CHEQUES son recibidos de inmediato porque los profesionales saben que tienen un respaldo serio en el Círculo de Pilotos.-

Nuestros asociados actualmente pueden recurrir a través de nuestro servicio a las siguientes firmas, clínicas y profesionales:

CARDIOLOGIA Y MEDICINA INTERNA:

Dr. José Marcos Martínez M.

Consulta: Av. Vicuña Mackenna 58 - Of. 5
Fono 392541

Atención: Lunes a Viernes de 18 a 20.30 hrs.

Residencia: Eliecer Parada Nº 1066, Fono 498644

Atención de urgencia.-

OFTALMOLOGIA:

Dr. Humberto González R.

Consulta: Agustinas 853 - Of.505 - Fono 32848

Atención: Lunes a Viernes de 15 a 19 hrs.

OFTALMOLOGIA:

Dr. Hernán Greiber

Consulta: Avda. Providencia Nº 165 - Of 21

Fono 490778

OIDOS, NARIZ Y GARGANTA:

Dr. León Fischer O.

Consulta: Moneda 1040 - Of.1204 Fono 64837

Atención: 16 a 18.30 horas.

Residencia: Fono 274480

CIRUGIA:

Dr. Víctor Ide Richter

Consulta: Clínica Alemana, Fono 374051

Residencia: J.Matte G. Nº 1943, Fono 461214

CIRUGIA:

Dr. Santiago Richter

Consulta: Avda. Providencia Nº 165 - Of. 21

Fono 490778

PSIQUIATRIA:

Dr. Marcelo Trucco B.

Consulta: Diego de Velásquez 2105 - Fono 42989

Atención: de 18 a 20 hrs.

ENDOCRINOLOGIA:

Dr. Otto Anfossi Z.

Consulta: Clínica San Martín, San Martín 730

Fono 82779

Atención: de 18 a 20.45 hrs.

Residencia: Fono 372622

BRONCOPULMONARES:

Dr. José Oneto R.

Consulta: Bueras 180 A - Of.32 - Fono 380310

Atención: de 18 a 20 hrs.

Residencia: Fono 462155

PEDIATRIA:

Dr. Mario Becker Capó

Consulta: Alameda 474 Depto. 22 - Fono 36360

Atención: de 15 a 17.30 hrs.

Residencia: Fono 41798

PEDIATRIA:

Dr. Guillermo Eglinton

Consulta: Avda. Santa María 0494 B - Fono 384176

Atención: de 15.30 a 17.30 hrs.

PEDIATRIA:

Dr. Adolfo King

Consulta: Avda. Providencia Nº 165 - Of. 21

Fonos 496968 - 490778

OBSTETRICIA Y GINECOLOGIA:

Dr. Marcos Pupkin J.

Consulta: Avda. Providencia Nº 165 - Of. 21

Fonos 483444 - 490778

OBSTETRICIA Y GINECOLOGIA:

Dr. Raúl Soto Valdivia

Consulta: Estado 115 - Depto. 605 - Fono 716535

Atención: Miércoles y Jueves de 19 a 20 hrs.

PSICOLOGIA NIÑOS:

Psicóloga María González Burrell

Consulta: José Miguel de la Barra 438 - Depto. 14

Atención: 15 a 20 hrs. los Martes y Jueves.

9 a 12 " los Sábados.

FIRMAS COMERCIALES:

Rotter y Krauss. Optica Ahumada y Optica Visión.
Los Gobelinos S.A.
Portugués.
Comercial Gasco Ltda.

Con fecha 21 de Julio de 1969 el Directorio firmó Contrato con los Sres. Rotter y Krauss para la atención de los asociados y grupo familiar la que efectuarán en los siguientes establecimientos:

Optica Ahumada - Ahumada 324 - Fono 87213

Optica Visión - Estado 273 - Fono 31272

Los precios convenidos con la óptica serán los vigentes para la venta al público al contado y con la siguiente escala de descuentos y pagaderos en seis cuotas:

Anteojos Opticos y de Sol	10%/o	Audífonos	50%/o
Lentes de Contacto	50%/o	Artículos Fotográficos	50%/o

Se ha suscrito un convenio con la Firma PORTUGUES, ubicada en Avda. Bernardo O'Higgins Nº 2858, el que permite a Ud. adquirir todos los artículos que en dicho Establecimiento se venden con créditos de 6 a 8 meses, con excepción de los artículos de la línea blanca (refrigeradores, lavadoras, etc.) para los cuales se dispone de un crédito de mayor plazo.-

En este Establecimiento se podrán adquirir mercaderías consistentes en ropa de hombre, damas y niños; artículos de lana; radios; muebles y menaje de casa, etc.-

LOS GOBELINOS S.A. (Ahumada y Compañía)

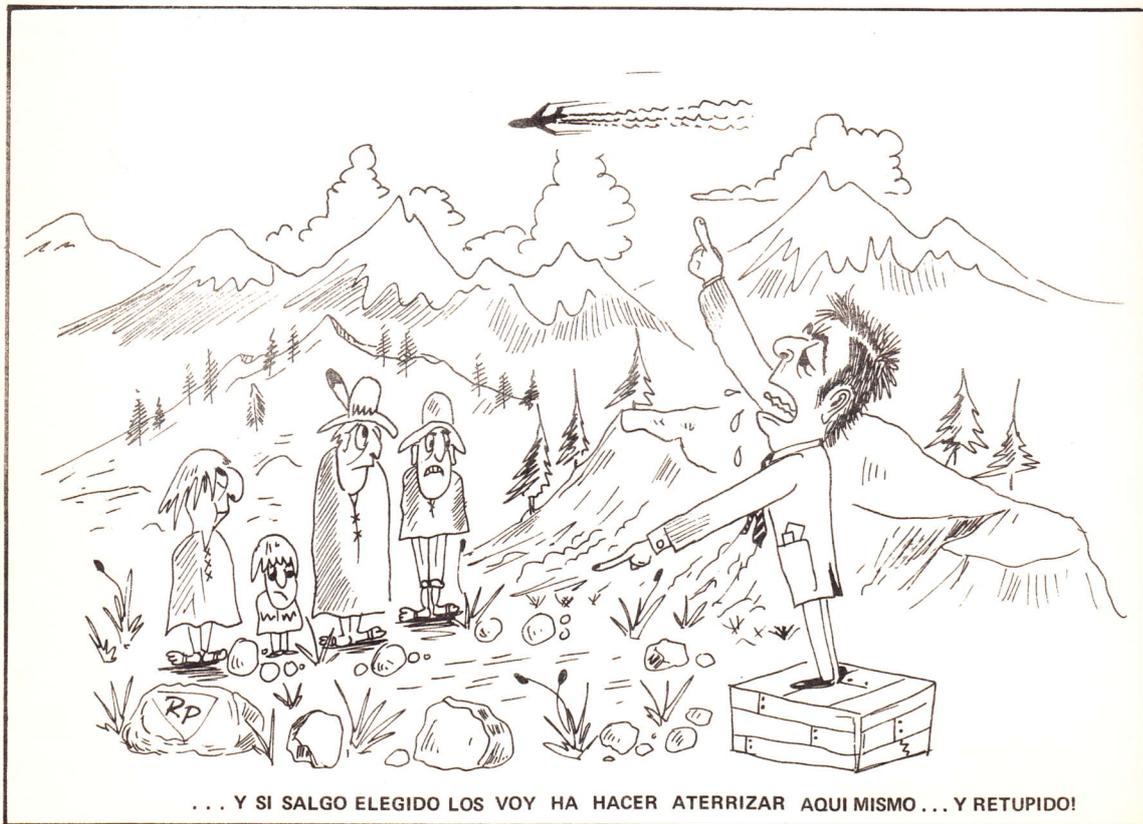
Extenderá un Carnet de Crédito a nombre del Asociado previa presentación de una orden emitida por esta Secretaría. Los precios serán los vigentes al contado, cancelándose en 5 cuotas mensuales.-

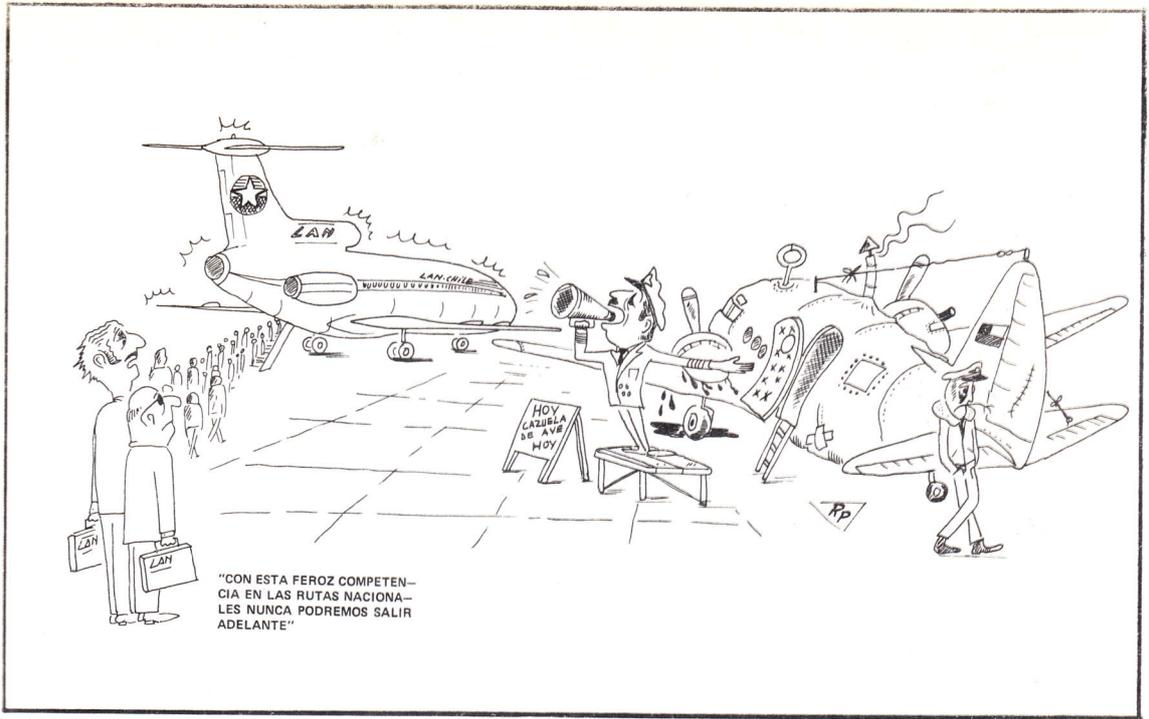
COMERCIAL GASCO LTDA. (Rosas Nº 1062 - 2º Piso)

Previa Orden de Compra emitida por esta Secretaría.

Facilidades de pago según los diferentes planes de Venta, los que podrán ser desde 6 meses hasta 14 meses. Los precios al contado se respetarán hasta el plan de 6 meses y en los restantes habrá un pequeño recargo.-

GASCO atiende la línea de refrigeradores, radios, enceradoras, cocinas, lavadoras, etc.-





"CON ESTA FEROCES COMPETENCIA EN LAS RUTAS NACIONALES NUNCA PODREMOS SALIR ADELANTE"



TRIPULACION HS 748 EN CONCEPCION (9 PM)