

DESPEGUE

N°31

SEP 77



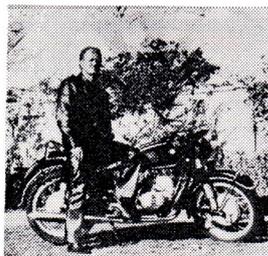
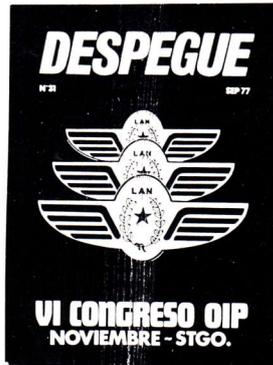
VI CONGRESO OIP
NOVIEMBRE ~ STGO.

AÑO 7
Nº 31
Santiago, septiembre
1977

Oficinas y suscripción: Las Palmas 2212, oficinas 34 y 26, teléfonos 496692 y 231397, Santiago-Chile. Cables y Télex "LANPILOT".

El Círculo de Pilotos de LAN-Chile, es miembro de IFALPA (Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos) y OIP (Organización Iberoamericana de Pilotos).

NOTA: Las opiniones expresadas en los diferentes artículos, no representan necesariamente la posición o política del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.



DESPEGUE

ORGANO DE DIFUSION DEL CIRCULO DE PILOTOS LAN - CHILE

SUMARIO

- Pág. 4 EN CONCIENCIA. Entrevista a Rodolfo Guesalaga, presidente de LAN, por Bárbara Délano.
- " 6 10 AÑOS SOBRE EL PACIFICO SUR, por Julio Mathei.
- " 10 Mujeres paracaidistas, por Luis Rosas.
- " 12 Aviación comercial, ¿un buen negocio?, Por Roberto Parragué.
- " 20 Peter Von Unger, el amigo que partió.

cartas al editor

Señor Editor:

Junto con reiterarle mi reconocimiento por la gentileza que ha tenido de enviarme el número 30 de ese importante órgano de difusión, le felicito y hago propicia la oportunidad para renovar al equipo responsable de la Revista, las seguridades de mi más distinguida consideración.

RENE ESCAURIZA ALVARADO, Coronel Secretario General del Ejército.

Señor Editor:

Con un poco de pena he visto transcurrir el décimo aniversario del vuelo inaugural a Isla de Pascua. Fecha que constituye un hito histórico en el desarrollo de nuestra Empresa y que parece hubiera perdido toda su significación. Creo que los pilotos deberíamos ser cultores más asiduos de nuestras tradiciones y por lo tanto me he permitido enviarle una reseña en conmemoración del referido vuelo.

Aprovecho incluirle recortes sobre Ley de Fomento y formulación de políticas del Ministerio de Transportes, temas sobre los que le ruego me mantenga informado de acuerdo a las posibilidades del Círculo.

JULIO MATHEI SCH. Gerente General LAN-Chile, Lima-Perú.

N. del E.: Agradecemos al CDA Julio Mathei su interesantísima reseña y aprovechamos la oportunidad de incluirla en esta edición, página 6.

Señor Editor:

Agradezco la gentileza de enviar el ejemplar N° 30 de la Revista DESPEGUE. Aprovecho esta oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi más distinguida consideración.

MARIO LOPEZ TOBAR, Coronel de Aviación. Director de la Escuela de Aviación "Capitán Avalos".

Señor Editor:

Como gerente de ventas y pasajeros de LAN para Norteamérica, me siento muy halagado por el progreso de nuestra Empresa. Durante 1976 todos nuestros distritos, incluyendo Miami, aumentaron las ventas como consecuencia del esfuerzo en equipo de toda nuestra Compañía.

Adjunto le envío copia de la "comparación de ventas 1976 Vs. 1975", donde se demuestra que Miami no bajó 3,5 por ciento, sino que por el contrario, aumentó un 16 por ciento.

Lamentablemente hubo un error al computar la nueva distribución de territorios, ya que desde el 1° de noviembre de 1976 Miami se quedó sólo con los territorios de Florida, Georgia, Puerto Rico y Bahamas, adjudicándose el resto del territorio de Miami a Washington y Houston.

Aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestro agradecimiento por el reconocimiento a nuestros esfuerzos y confiamos que nuestras estadísticas 1977 reflejarán un aumento aún mayor.

CIRO CORREA. Gerente General de Ventas, N.A.

N. del E.: Agradecemos sus conceptos, aclaramos la situación de Miami y... también confiamos en un mejoramiento para las ventas de este año.

Director Responsable: Cda. Sr. Carlos Riderelli M.; Editor: Sr. Oscar Aguayo; Asesoría Periodística: Sra. Bárbara Délano; Diagramador: Sr. Jorge Galasso; Fotógrafo: Sr. Klaus Reinartz; Asesores Legales: Sr. Pedro Rivera y Sr. David Briner; Directorio del Círculo de Pilotos: Presidente: Cda. Sr. Patricio Baquedano; Secretario: Sr. Víctor Pérez; Tesorero: Sr. Baldovino Bendix; Directores: Sres. Marcelo Canobra y Juan Parra; Diseño Portada: Sr. Guillermo Torres.

Los secuestros y otros actos ilícitos en contra de la aviación comercial internacional, han experimentado un aumento significativo en el primer semestre de este año.

Desafortunadamente, las alas comerciales chilenas han sido presa nuevamente de este mal y hasta ahora todo parece indicar que existe una inadecuada infraestructura para erradicar estos crímenes en contra de la comunidad.

El Círculo de Pilotos, consciente de los peligros que representa para la aviación comercial la interferencia en vuelo de una aeronave, solicitó en su oportunidad al Supremo Gobierno firmar y ratificar los convenios internacionales relacionados con la materia y le representó la necesidad de crear un cuerpo legal que permitiera sancionar severamente a quienes ponen en peligro o atentan en contra de la aviación.

Esto que podría parecer secundario, debido a los innumerables problemas que nuestros gobernantes debían afrontar para sacar al país de una crisis, fue de inmediato aceptado. En efecto, Chile ratificó los convenios de Tokyo y La Haya, además de crear la comisión elaboradora del Código Aeronáutico de Chile, vieja aspiración de quienes laboramos en esta industria.

Sin embargo, aún quedan dudas acerca del entendimiento e interpretación de estos cuerpos legales internacionales, puesto que se informó en la prensa nacional que autoridades chilenas habrían solicitado a los Estados, donde nuestras naves fueron desviadas, el no apoyo con el fin de evitar la continuación del vuelo a otros lugares.

Esto, que parecería una medida adecuada es, sin lugar a dudas, aumentar los riesgos a que se ven expuestos quienes viajan en el avión secuestrado, ya que es imposible desde tierra conocer los detalles del rapto y los elementos con que cuentan quienes tan cobardemente cometen este tipo de atentados.

Frente a estas informaciones, obtuvimos una entrevista con las máximas autoridades aeronáuticas del país, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y miembro de la Junta de Gobierno, General don Gustavo Leigh G., y el Director de Aeronáutica de Chile, General de Brigada Aérea, don Sergio Leigh G., quienes manifestaron su total acuerdo con el espíritu y la letra de los convenios internacionales, en especial en lo referente a la autoridad del comandante de la aeronave.

Nuestra lucha por la seguridad de quienes han depositado sus vidas en nuestras manos, ha sido ardua y a veces incomprendida, pero no podemos transar y esto, no por imponer una jerarquía mal entendida o sostener una posición de superioridad, sino para, simplemente ordenar una estructura racional aceptada en todo el mundo y necesaria para el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

Es indudable que puede un comandante equivocarse en sus decisiones, pero sabe y está consciente que habrá de responder disciplinadamente por sus actuaciones ante quien compete, sin que ello lo inhiba de actuar cuando corresponde.

Entrevista a RODOLFO GUESALAGA, Presidente de LAN-Chile

Por BARBARA DELANO

- *UNA FAMILIA UNIDA POR LA MUSICA Y LOS BUENOS AMIGOS.*
- *NOVEDADES EN LA EMPRESA: Un nuevo 707. Edificio Centralizado en Santiago. Traslado total de equipos a Pudahuel y Nuevos uniformes para las Auxiliares.*
- *LA ATENCION DEL PASAJERO ES NUESTRA META: Debe ser eficiente y cálida desde que pisa la oficina de ventas hasta que desembarca en su destino.*
- *AUN HAY QUIENES NO SE PONEN LA CAMISETA.*

Rodolfo Guesalaga es un hombre aún joven, de sonrisa franca y magnetismo personal. Quienes han trabajado a sus órdenes —en INSA primero, y en la Clínica Las Lilas después— le estiman y consideran una "Gran Persona".

Su familia está unida por un lazo invisible e indisoluble: la Música. De niño tocaba el violín, ya adolescente aprendió a tocar guitarra, lo mismo que su esposa. El hobby ha sido transmitido a sus cuatro hijos: 3 varones y 1 mujer.

Cuando se pregunta al Presidente de LAN por su familia se le ilumina la cara: "Mi mujer, dice, está a cargo del Plan Piloto de LAN, donde está haciendo una gran labor, colaborando conmigo... la verdad es que trabaja como "mono", aclara.

"Mis hijos, los dos mayores dentistas, la tercera egresada de terapeuta ocupacional y mi con-

chito que sale este año del colegio, son mis grandes amigos. Nos encanta reunirnos, tocar guitarra, cantar y ver a nuestros amigos, que son muchos. Bueno, tampoco puedo olvidar lo que me gusta estar con mis nietos, añade, ellos son 5 y por lo que creo habría un sexto en camino".

Pero así como ve unión en su familia privada, también quiere ver unión en su familia pública: LAN-Chile.

"Yo ya sabía la situación que existía antes de llegar. Sabía los problemas y la falta de unión, y mi principal objetivo en el plano humano es hacer que cada uno de nosotros se ponga la camiseta. Aún hay algunos que no lo hacen, pero son los menos".

LOS PROYECTOS

En 9 meses se harán muchas cosas que ya se habían planeado,

pero que nunca se habían llevado a la práctica, sostiene el ejecutivo.

En lo *material*, para el 18 de septiembre estaremos en condiciones de inaugurar nuestras oficinas centralizadas en el edificio de calle Bandera, en pleno centro de Santiago.

También allí se instalará el sistema automático de reservaciones que nos relacionará con todo el mundo. Su primera etapa, vale decir el sistema automático para la ruta Nueva York-Miami-Santiago también será inaugurada en septiembre.

El *mantenimiento*, que aún se hace en Los Cerrillos con una gran demanda de recursos económicos y que además significa trasladar los aviones de un aeropuerto al otro, deberá solucionarse en un plazo inferior a dos años.

En el primer año haremos el

traspaso de oficinas y hangares a Pudahuel para terminar los cambios en 24 meses, fecha en la que la pista de Los Cerrillos quedará inhabilitada para aviones comerciales o civiles.

En *material*, estamos luchando muy fuertemente. Es posible que el Ministro de Economía nos responda con un *SI* para la adquisición del Boeing 707 que es una permuta por un carguero 727. Esta es nuestra meta más inmediata, pero ya estamos planificando más a futuro.

La carga tiene un lugar de gran importancia dentro de nuestro plan de trabajo. Tanto así que hemos enviado a Carlos Izquierdo, a Bogotá por 10 días para que estudie y se especialice en estas materias y pueda en septiembre estar en condiciones de asumir el Departamento de Carga, que dependerá directamente de Operaciones. En unos 2 años o 2 años y medio más tendremos que pensar seriamente en comprar un avión de fuselaje ancho, para canalizar mejor el tráfico de pasajeros y carga.

Con respecto a Isla de Pascua, efectivamente hay algunos problemas que subsanar y esperamos que sean los propios interesados —los pilotos— los que eleven de inmediato sus proposiciones para mejorar el estado del aeródromo.

El sistema ILS es necesario y está anotado en la lista de prioridades en las medidas que se deben implementar.

Sobre la *Planta*, que es una de las principales preocupaciones de nuestro personal, es importante aclarar que durante dos años —el 75 y el 76— no se presentó *Planta*, por eso ahora el Ministerio de Economía ha debido pedir gran cantidad de antecedentes antes de fijar la planta 1977, pero es posible que esté lista en septiembre.

Cuando yo me recibí —confidencia el Presidente— teóricamente habían 3.200 personas trabajando, ahora hay unas 70 u 80 menos, pero no se ha cortado a nadie. Ellos mismos han renunciado voluntariamente, además están quienes se han alejado por no cumplir con sus obligaciones: Han repetido atrasos, han tenido faltas graves de responsabilidades, o han cometido infracciones a las leyes del trabajo.

El personal óptimo para una empresa de este tipo es de apro-

ximadamente 250 personas por avión. Haremos una racionalización justa y en base a estudios serios, pero aunque parezca raro sin usar para ello un criterio netamente monetario, ya que en la práctica el ahorro por reducción de personal es mínimo. Queremos dejar a quienes son 100% profesionales.

Estimo que una cifra aproximada de dotación es de 2.200 a 2.300 personas. Pero no es un guarismo taxativo. Si en un par de años conseguimos el 747 puede variar la cifra y ser algo superior.

UN DESAFIO

Cuando LAN fue creada lo hizo en base a un predicamento que ha sido su guía por largos años y que lo seguirá siendo por muchos más: Lo importante es atender al pasajero.

Desde que pisa la agencia, pensando en comprar su pasaje, hasta que lo dejamos en su destino final. Y la base del servicio es la buena atención.

(sigue a la vuelta)



PRESIDENTE DE LAN: Una cálida recepción

Entrevista a
RODOLFO GUESALAGA,
Presidente de LAN - Chile

(viene de la vuelta)

Para ello las auxiliares contarán con nuevos uniformes, diseñados tomando en cuenta la moda, los gustos de quienes los usarán e incluso el físico de nuestro personal. Diría que estos nuevos uniformes son los mejores en nuestra historia, tendrán gusto, calidad y prestancia, así quienes los usan serán verdadera "publicidad" para la Compañía.

También se tiene en mente arreglar el interior de los aviones, pero ello se efectuará en el futuro.

Otras ideas, como por ejemplo transformar nuestras naves en verdaderos "buses", en el sentido que el pasajero pueda incluso comprar su pasaje a bordo sería bueno. Pero, poniendo los pies sobre la tierra, sabemos que para nuestros medios ello es imposible.

Sería fantástico poder poner 3 ó 4 frecuencias diarias a Concepción, pero ¿cómo lo hacemos con el material de que disponemos?... ¡Imagínense!..., si ahora estamos tan brutalmente restringidos que tenemos que dar una batalla para sacar de ruta al 727 que es anti-diluviano.

PRIVATIZACION

¿Es verdad que usted habría declarado que LAN podría ser privatizada?

No, me parece que el concepto fue mal expresado o que yo no supe encontrar las palabras para describir la situación.

Lo que quería señalar es que me parece que percibo una intención de llevar cierta parte de las compañías aéreas hacia la privatización. Eso es abiertamente claro en la lucha fiera que tenemos con otras empresas nacionales, como es el caso de LADECO. La privatización se daría a nivel de otras líneas aéreas, pero LAN es y debe seguir siendo estatal y autónoma, y lo que es más importante aún, sostengo que *nadie* debe alimentarse de las rutas de nuestra empresa.

La importancia de LAN es enorme, tanto en su función social como estratégica y el Gobierno es-

tá consciente de ello, pero hay sectores de particulares que están en contra de LAN. Yo estoy seguro que el Gobierno y la Junta de Gobierno quieren que LAN siga siendo estatal y cumpliendo sus labores, pero sin perder de vista la necesidad de que seamos ser *Comerciales*.

LADECO en cierta forma se ha constituido en una avanzada de la futura privatización de la aviación. Hemos sentido palpablemente que ello es así.

La aviación, y de esto también quiero dejar constancia, es un negocio muy difícil. No sólo en Chile, sino que en el mundo entero. Nos han pedido autofinanciamiento. Eso, en lo que se refiere a operaciones lo hemos logrado; hemos pasado la línea de la pérdida.

Pero no podríamos llegar a un rendimiento nominal del 17% sobre el capital invertido. Nuestros estudios son serios y demuestran que con dificultad podríamos llegar al 10 o al 11% anual. Pero creemos que es justo que no nos hagan cargar con "muertos ajenos". En este camino debemos ser claros, el Ministerio de Economía es al mismo tiempo nuestro guía y nuestro verdugo.

RAPTOS AEREOS

¿Qué medidas se han tomado para evitar los secuestros aéreos y cómo considera usted la autoridad del Comandante en este tipo de sucesos?

Como todos los pilotos saben, de inmediato se tomaron medidas para evitar en lo posible la repetición de hechos de esta naturaleza. Primero se dotó a la casi totalidad de los aeródromos del país de aparatos para la detección de armas, lo mismo que a los propios aviones.

También, y esto ya se ha dicho antes, viajan a bordo miembros del personal de seguridad de la Compañía. Pero ninguna de estas medidas puede reemplazar el fundamento que guía la seguridad en vuelo: la autoridad del Comandante.

Quiero ser enfático en este punto: **EL COMANDANTE ES LA MAXIMA AUTORIDAD A BORDO, DESDE QUE SE INICIA EL VIAJE HASTA QUE ESTE TERMINA EN SU DESTINO.**

Nadie puede mejor que el Comandante resolver las medidas, ya que de partida es el único que está en condiciones de tratar con los secuestradores, les conoce, sabe su psicología y tiene a mano todos los elementos para juzgar qué acción es la más adecuada. Por eso, si a alguien le queda alguna duda, lo repito: **EL PILOTO ES EL MANDO SUPREMO.**

Soy contrario a que actúen otras autoridades y creo que éste no es sólo mi punto de vista, sino que también es el de muchos otros, en tal grado que está contenido en la redacción del código aeronáutico.



RODOLFO GUESALAGA: Algunos aún no se han puesto la camiseta, pero la mayoría sí lo ha hecho

10 AÑOS sobre el Pacífico Sur

Se cumplieron 10 años desde que LAN-Chile efectuó su vuelo inaugural hacia Isla de Pascua y con ello su participación pionera en la apertura del transporte aéreo comercial en la ruta del Pacífico Sur.

La madrugada del 3 de abril de 1967, el DC-6B, N° 405, al mando del Comandante Julio Mathei, emprendió desde Los Cerrillos rumbo a la lejana Rapa Nui. Completaban la tripulación los comandantes Gustavo Sidey y Hugo Burr, los navegantes Roberto Parragué y Willy Kumler y el ingeniero de vuelo Pedro Araya. A bordo, también viajaron 29 pasajeros, entre técnicos de LAN y personalidades vinculadas al turismo. Entre ellos se encontraba el periodista Wayne W. Parrish, de American Aviation, quien publicó posteriormente un interesantísimo reportaje del vuelo, y el operador de tours Eric Lars Lindblad, con el cual LAN firmó un contrato exclusivo para el primer año de operación de la ruta Santiago-Isla de Pascua.

Al cabo de nueve horas de vuelo a una altura de crucero de 10 mil pies y a velocidad terrestre promedio de unos 500 Km./hr., el 405 se posó suavemente en la pista asfaltada de Mataverí. Los pascuenses exteriorizaron su júbilo con una recepción apoteósica, matizada con sus canciones y bailes típicos.

Con excepción de la infraestructura necesaria para la operación del avión, estaba todo por hacer. Recién se había instalado el campamento en base a carpas que servirían para acomodar a los primeros turistas entusiasmados por el infatigable y visionario Eric Lindblad. Los más afortunados pudieron gozar de la hospitalidad de los funcionarios del Banco del Estado o de los propios pas-

cuenses, que pusieron sus casas a disposición de los recién llegados.

El raid se completó dos días después, el 5 de abril, con una travesía de ocho horas a una altura crucero de 17 mil pies.

Cuando ya LAN deja testimonio de Chile no sólo en Pascua, sino que también en Fiji, Tahiti y Australia, surcando esos cielos a 30 mil pies de altura y a más de mil kilómetros por hora, es cuando llega el momento de recordar a quienes de una u otra forma contribuyeron significativamente a la apertura de esta ruta.

Entre ellos a los dos vicepresidentes que la posibilitaron: Adalberto Fernández, quien estructuró la flota de DC-6B y Eric Campaña, quien llevó adelante el proyecto con gran fe y dinamismo, revolucionando la Compañía al incorporar material de vuelo JET, indispensable para esos propósitos.

Al cumplirse los 10 años sobre la ruta del Pacífico Sur es necesario detenerse también a pensar en el futuro de ella. El creciente desarrollo de la industria del transporte aéreo con la incorporación de material de fuselaje ancho por la mayoría de las compañías, nos sitúa en una posición que requiere un serio estudio.

La idea del "Mare Nostrum", así como las consideraciones geopolíticas esgrimidas por el Gobierno deberán reflejarse necesariamente en un apoyo más decidido hacia la empresa que justamente ha querido hacer suyos esos ideales.

Julio Mathei

SECUESTROS AEREOS

UNA MODA QUE INCOMODA

Dos secuestros aéreos en menos de un mes causaron alarma entre quienes en una u otra forma se relacionan con la actividad aérea comercial.

Primero fué un avión de nuestra empresa: LAN-Chile. Luego un LADECO. En ambos casos el rapto en sí tuvo éxito.

Carlos Tamayo, ingeniero comercial y funcionario del Ministerio de Obras Públicas consiguió su objetivo: llamar la atención sobre su precaria situación laboral, ya fuera ésta verdadera o una simple fantasía de su mente.



CDA. DIOGENES ARREDONDO, capitán a cargo del Boeing 727 de LAN, desviado a Mendoza

Los hermanos Alarcón, secuestradores del LADECO, llegaron más allá, consiguieron asilo en Cuba donde, el mayor de los tres hermanos había estado en 1969, cuando también tuvo éxito en el secuestro de otro avión de LAN-CHILE.

En el primer caso se trataba aparentemente de un sujeto con un equilibrio mental deficiente, pero en el segundo eran cuatro sujetos decididos a actuar hasta las últimas consecuencias de haber sido ello necesario.

En ambos casos se detectó un problema que a los pilotos y tripulaciones nos preocupa en forma extrema: las medidas de seguridad no fueron suficientes. Los plagiarios lograron llegar a bordo con armas cortantes y de fuego.

SECUESTRO DEL LAN

Carlos Tamayo actuó premunido de un cuchillo de 18 centímetros de hoja y de una pistola de imitación. Convenció a la tripulación encabezada por el comandante Diógenes Arredondo de que tenía otros dos cómplices armados con explosivos.

Como expresivamente sostuviera el comandante Arredondo: no era ése el momento de preguntarle si la pistola

era de verdad y cómo se llamaban sus cómplices.

Desvió el avión a Mendoza y logró ser convencido por el Comandante que era preferible entregarse en ese momento antes que seguir agravando los hechos.

Al poder actuar el capitán libremente, pudo convencerle sin necesidad de recurrir a las autoridades o a medios más radicales.

EL CASO LADECO

Los hermanos Alarcón y la novia de uno de ellos también abordaron el avión en el norte. Contaban con pistolas para cada uno y desviaron la máquina a Lima, Perú.

En el aeropuerto Jorge Chávez, el Canciller José de la Puente, convenció a los raptos para que dejaran en libertad a los pasajeros. Luego los plagiarios exigieron asilo en Venezuela.

Dicho país les permitió alojarse en la Embajada sin asilarles y posteriormente fueron sacados del recinto venezolano y embarcados en un avión de Cubana de Aviación, con rumbo a La Habana.

Así, habían llegado a su destino. Dejando un gran desconcierto y preocupación entre quienes deben velar por la seguridad de naves que valen millones, y lo más importante, vidas.

DIRIGENTES

La primera reacción del Círculo de Pilotos ante el secuestro del LAN provino del presidente CDA. Patricio Baquedano, quien sostuvo que acciones de esta naturaleza deben ser evitadas y que en el caso que ellas se presenten, sea dejado al capitán en entera libertad, sin intervenir las autoridades policiales o militares.

“Es el Comandante —sostuvo Baquedano—, el más capacitado para saber lo que está pasando y el único que tiene todos los elementos de juicio

para tomar las decisiones adecuadas.

Por su parte, el vicepresidente de OIP, Carlos Riderelli señaló que “nadie sabe lo vulnerable que es una aeronave”, por ello lo principal es la seguridad y la revisión de pasajeros en el embarque y de producirse los hechos, acatar sin dudas las decisiones del Comandante.

De estas opiniones discrepó el director de Aeronáutica, General Sergio Leigh G., quien señaló que debe actuarse con toda energía en contra de los secuestradores y no se puede limitar el accionar de los elementos de seguridad que están en tierra.

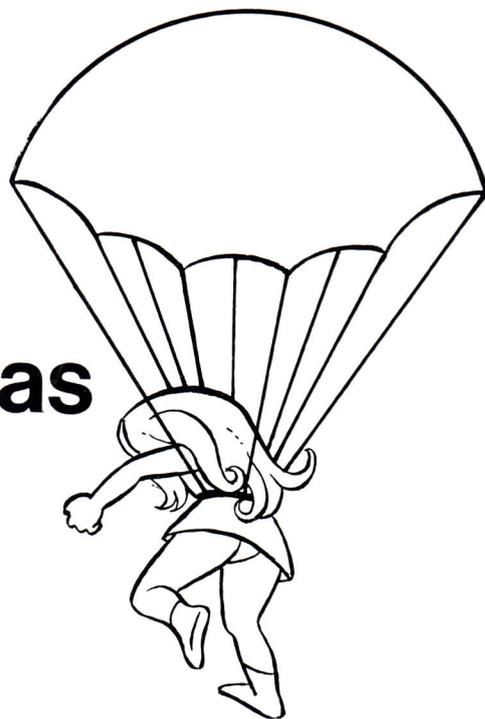
Sin embargo, todos ellos coincidieron en un punto: el correcto actuar de las tripulaciones evitó inútiles derramamientos de sangre..., buscó una buena salida en estos casos y supo mantener la seguridad de pasajeros y naves.



CDA. AGUSTIN BRAJOVIC, capitán a cargo del Boeing 727 de LADECO, desviado a Lima

Mujeres Paracaidistas

Por LUIS ROSAS G.



Hace algunos años la existencia de mujeres, soldados y paracaidistas, más encima, habrían provocado exclamaciones tales como ¡QUE BARBARIDAD!, en boca de señoras conservadoras y caballeros apegados a sus costumbres.

Sin embargo, en esta etapa del siglo XX, esto ya es una realidad, aunque todavía muchos exclamen ¡QUE BARBARIDAD! Al menos eso debe haber pasado cuando supieron de la reciente graduación de 4 jóvenes paracaidistas del Ejército, porque no todos los hombres aceptan este tipo de cosas en las mujeres, alegando muchos porque se están inmiscuyendo en asuntos "DE HOMBRÉS".

Ya no les basta la casa, los pañales, los instrumentos de cocina y los ondulines para el pelo. Con pesar y un poco de resignación, muchos señores ven cómo las mujeres de hoy manejan tractores agrícolas, arbitran partidos de fútbol, practican box y toman tragos sin ningún asco.

Según los detractores, estas actividades restan femineidad a la mujer. Pero, el caso de 4 jóvenes secretarias que cambiaron sus escritorios por los paracaídas desmienten tal consideración. Aunque prefirieron cambiar sus tranquilos trabajos por el riesgo del combate y por la suicida operación de caer desde 900 metros de altura sobre el frente de batalla, conser-

van intacta su femineidad.

ELLAS

Ana María López Dubó, Gladys Guerra Astudillo, Maribel Boisier Barra y Lidia Moreno Cordero, participaron en el tercer curso dictado este año por la Escuela de Paracaidistas del Ejército, en Colina.

Su actividad permanente es de secretarías de esa unidad formativa, pero según señalaron el "RIESGO DE CONTAGIO" es muy grande... y sin vacilar se inscribieron en el curso.

¿Cómo fue la toma de decisión? ANA MARIA LOPEZ: "Estábamos un día almorzando en el casino con un grupo de secretarías, cuando a alguien se le ocurrió que podíamos matricularnos en el curso. De inmediato nos pusimos de acuerdo y ya ve, somos paracaidistas y estamos felices de serlo".

¿No sintieron miedo al saltar por primera vez desde un avión? MARI-BEL BOISIER: "No, porque esta es una misión que aceptamos con todos sus riesgos, y previamente recibimos una completa y adecuada preparación. Además siempre tenemos en mente los lemas que guían la vida del paracaidista del Ejército 'SIEMPRE ESTARE SEGURO' y 'SIEMPRE DARE VALOR'".

Basta recordar estas frases para que cualquier temor se disipe".

Ellas fueron las únicas mujeres que participaron en el curso y son las primeras en hacerlo desde que comenzaron los cursos. ¿Cuál fue la relación de ellas con sus compañeros? LIDIA MORENO: "Excelentes, como compañeros, se portaron muy bien. En ningún momento nos consideraron inferiores por ser mujeres. Al contrario, siempre nos alentaron y nos infundieron ánimo".

GLADYS GUERRA "Aunque fuimos regalanas, las tareas fueron siempre iguales. En caso de combate el enemigo no hace diferencias de sexo al disparar sobre un blanco".

Esta especialidad dura aproximadamente 40 segundos. Exactamente lo que se demoran en llegar a tierra. Luego el soldado se convierte en cualquier combatiente. Y por esos 40 segundos en el aire estas 4 muchachas prefirieron cambiar sus vidas tranquilas abrazando el camino de la defensa nacional.

Ellas son pioneras, cuyo ejemplo seguramente será seguido por otras jovencitas chilenas en el futuro, de forma tal que los señores que hasta hoy exclaman ¡Q U E BARBARIDAD!, dejarán de hacerlo.

AVIACION COMERCIAL, ¿un buen negocio?

Roberto Parragué

Los fabricantes de aviones comerciales, tienen como preocupación primordial diseñar y fabricar naves que sin disminuir el standard de seguridad obtenido a la fecha, sean cada vez más económicas y versátiles.

El volar a mayor altura, navegar con equipos inerciales (INS) o el controlar la potencia requerida por medio de un computador, no tiene otro objetivo que proporcionar economía sin variar la seguridad de vuelo.

Por otra parte, las empresas de aeronavegación comercial invierten grandes cantidades de dinero en la adquisición de éstos aviones mediante créditos de instituciones financieras internacionales o de los propios gobiernos que ven en la aviación comercial un campo propicio a las inversiones de capital con la certeza de obtener utilidades.

La seguridad de estas inversiones se basa en que el transporte aéreo ha tenido durante los últimos diez años un crecimiento mayor a cualquier otra actividad del sector.

Otro aspecto fundamental es la fijación internacional de tarifas por medio de IATA, la que estima que cualquier empresa bien administrada puede obtener utilidades con un poco más del 50% de ocupación en sus rutas.

Con estos antecedentes cabe la interrogante ¿Es la aviación comercial un buen negocio?

Personalmente pienso que es una actividad que puede resultar un excelente negocio para quienes saben llevarlo en la forma adecuada.

Se asegura que la mayoría de las Empresas Aéreas presentan balances negativos, especialmente en los EE. UU. Sin embargo, todos ellos de alguna forma cumplen con sus compromisos económicos, ya que de lo contrario perderían el crédito y en consecuencia su solvencia económica.

Esas empresas pagan excelentes remuneraciones a su personal técnico, y aún mejores a su plana ejecutiva. Se amplían renovando su material de vuelo y mejoran sus servicios. Por lo tanto, todos

estos aspectos nos deben hacer pensar que en realidad el transporte aéreo es un buen negocio y que la diferencia entre las buenas y las malas empresas radica única y exclusivamente en una mejor administración.

El caso de LAN-Chile merece especial atención, pues durante medio siglo de existencia aún no ha tenido el éxito comercial que ella merece y como es de todos conocido se ha debido en gran parte al manejo político a que ha sido sometida durante anteriores gobiernos, así como últimamente a las múltiples trabas y limitaciones de las empresas estatales, lo que no le ha permitido obtener una autonomía adecuada a una empresa aérea.

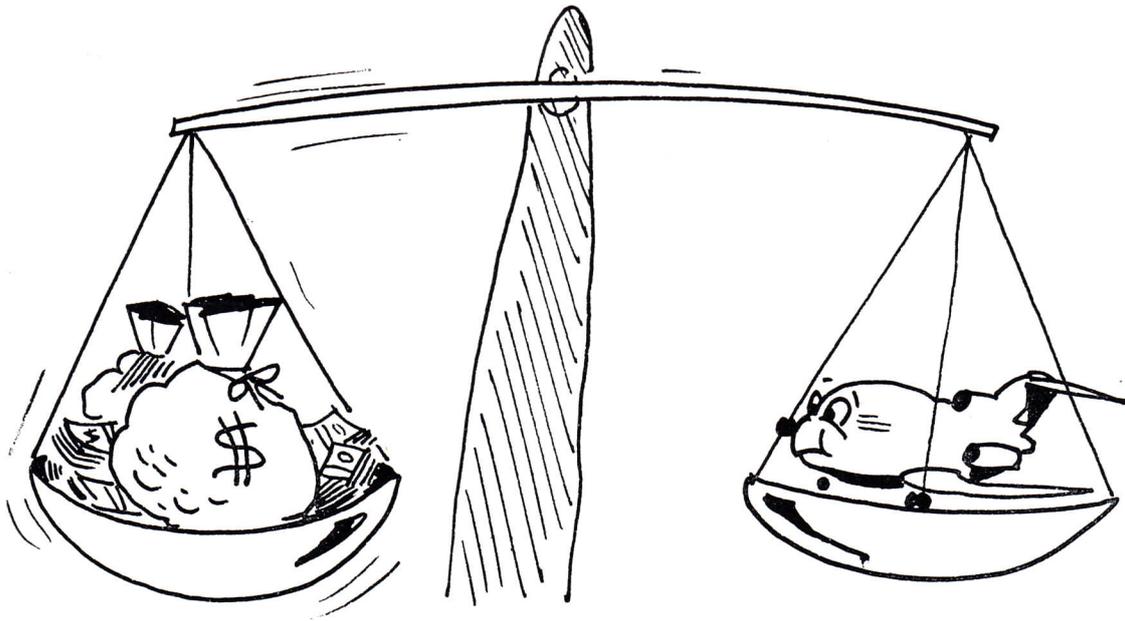
La política del Gobierno es entregar la responsabilidad de crear y desarrollar la industria en general a los inversionistas particulares, y según palabras de nuestro actual presidente, Sr. Rodolfo Guesalaga, es posible que LAN esté en condiciones de recibir capital privado una vez que haya saneado sus deudas y demuestre un real autofinanciamiento.

En Sud América, la única empresa que se ha desarrollado al mismo ritmo que las empresas norteamericanas o euro-

peas es VARIG de Brasil, constituyéndose en la mayor empresa de aviación comercial privada con excepción de las grandes compañías americanas.

En mi opinión Lan-Chile deberá obtener la autonomía que necesita, luchar por mejores leyes que fomenten la aviación en Chile y lo que es más importante ver la forma de recibir la inversión del capital privado en los porcentajes que se estimen convenientes. De esta manera se transformaría en una empresa dinámica y comercial, capaz de satisfacer la demanda del mercado nacional e internacional, en sus rutas, y si el gobierno necesitare de un servicio especial, con el fin de resguardar la soberanía o de ayudar a determinadas regiones, debería pagar por ello y no seguir soportando pérdidas que tanto perjudican.

LAN-Chile es una excelente línea aérea, cuenta con buen personal técnico y tiene un bien ganado prestigio, así como cuenta con rutas y permisos adecuados, de modo que los que trabajamos en ella tenemos el derecho de exigir que los resultados económicos de su gestión sean altamente positivos y podamos decir con orgullo que después de 50 años de operación "algo" hemos aprendido.





EUGENIO HERRERA, Gerente de Operaciones

COLEGAS QUE SE HAN DESTACADO O HAN SIDO NOTICIA EN LOS ULTIMOS MESES

DIÓGENES ARREDONDO, a fines de junio, como comandante al mando del Boeing 727 secuestrado en vuelo desde Antofagasta a Santiago y desviado a Mendoza por el funcionario del Ministerio de Obras Públicas Carlos Tamayo. Afortunadamente la odisea llegó a feliz término, en gran parte gracias al poder de persuasión de Arredondo... **KURT PFEFFER**, comandante de Boeing 707 que completó 13 millones de kilómetros volando en las rutas de LAN. Esta cifra constituye un récord en nuestra empresa, ¡felicitaciones!... **JULIO MATTHEI**, residiendo en Lima, donde se desempeña como gerente general de LAN en Perú mantiene el contacto con sus colegas a través de cartas dirigidas a **DESPEGUE**... **ALBERTO REID**, encabezando la lista de su curso fue ascendido a comandante B por antigüedad. 12 años al servicio de la Compañía y más de 5 como piloto de H. S. 748 cumple REID y sus 12 compañeros de curso... **MICHAEL CREW**, promoviendo la pesca deportiva. A él se debe la organización del campeonato relámpago realizado en la laguna de Aculeo en el que nuestro presidente **PATRICIO BAQUEDANO**, demostró su pericia con la caña, al superar a todos

sus rivales, logrando un gran número de piezas... **JULIO MATTICH**, viajando por el Oriente, junto a una comisión representativa de distintas áreas de la empresa, para negociar la compra de un quinto Boeing 707... **EUGENIO HERRERA**, instalado en la Gerencia de Operaciones, analizando, proyectando y decidiendo con respecto a materiales y rutas a futuro. Todos tenemos fe en su buen desempeño, por sus cualidades de ejecutivo unidas a su ecuanimidad y lealtad... **JORGE VERDUGO**, primero en la lista del curso para Boeing 707 que 10 pilotos están recibiendo en el centro de instrucción de Los Cerrillos. Con esta promoción los comandantes de B707 aumentarán a 51, permaneciendo en B 727 sólo 21... **GUSTAVO VILA**, como jefe de material H. S. 748, presidiendo una reunión de pilotos de su material a la que se invitó a un funcionario del Servicio de Tránsito aéreo de la Dirección de Aeronáutica para conversar y analizar diversas situaciones que se presentan en el desarrollo de un vuelo en las rutas nacionales... **MARCELO CANOBRA**, quien fue papá el 16 de agosto de un hermoso y robusto varoncito, ¡felicitaciones!



EL COSTO PROFESIONAL

La anterior administración de la empresa se vio enfrentada a "navegar" la crisis económica que le tocó vivir al país y para ello adoptó una política de saneamiento financiero que significó, entre otras cosas, la supresión de rutas y material de vuelo. Es aún prematuro decir si estas medidas lograron o no su objetivo, pero un hecho es cierto: para los pilotos implicó un costo profesional excesivo.

Los pilotos de LAN estamos orgullosos de nuestro profesionalismo, pero sabemos que para lograrlo (...y mantenerlo), se requiere más que estudio constante y más que buenas intenciones, más que una actitud, se requiere VOLAR. La experiencia es la única manera de plasmar en realidades lo que se ha estudiado y en nuestra profesión eso significa estar en la cabina de mando, enfrentar situaciones de toda índole y decidir las acciones correspondientes.

En DESPEGUE N° 30, en el artículo "Cuánto vale formar un piloto", se llega a la cifra de poco más de cien mil dólares para el costo de un piloto con 10 años en la empresa. Si tomamos en cuenta que actualmente vuelan H. S. 748 veintinueve pilotos con una antigüedad entre 10 y 12 años, tenemos que el costo mínimo que ellos han significado es de unos 3 millones de dólares. Ahora bien, este material humano es el que en mayor medida ha absorbido el costo profesional, ya que de un promedio de 70 horas de vuelo mensuales en el período 1970-1974 ha descendido a sólo unas 20 horas mensuales en los últimos 2 años. Desde el punto de vista profesional esta actividad reducida es muy perjudicial; si consideramos además que este grupo de pilotos será el que vuele los aviones en la próxima década, tenemos configurada una situación en la que quienes deban

aportar la mayor cuota de profesionalismo para pilotar aeronaves que el avance tecnológico hace más complejas, sean los que en mayor medida soportan el costo profesional. Esta misma realidad, con mayor o menor dramatismo, están viviendo otros grupos de pilotos, por lo que se hace imperioso encontrar una solución a este problema.

La empresa dinámica y progresista en que creemos que se transformará LAN necesitará seguir contando con pilotos capaces y experimentados, pero para ello es necesario detener esta situación de desaliento profesional y así, cuando tengamos más y mejor material de vuelo y amplíemos nuestras rutas tengamos también el personal idóneo para volarlo.

Así seguiremos ofreciendo al pasajero lo que ha sido primordial en LAN: seguridad y experiencia.



En la pavimentación de las galerías de San Francisco se utilizan baldosines cerámicos similares a los existentes en la época colonial. Fotos gentileza RR PP. SERNATUR.

Remodelación turística del barrio de San Francisco

La romántica Pérgola de las Flores volverá a su lugar de origen, frente al Convento de San Francisco, en plena Alameda.

Este es uno de los pasos con que la Dirección Nacional de Turismo enfrentará la remodelación completa del barrio que comprenden las calles Londres, París y Santa Rosa, actualmente un antro de hotelitos de citas que un futuro no muy lejano se volverá a mostrar con el esplendor que tenía a principios de siglo.

Su rica arquitectura "Parisina" se destacará con las instalación de librerías, casas de antigüedades, locales de degustación de productos típicos y de artesanías.

El primer hecho concreto en este Plan

de renovación es la Pavimentación de las galerías del convento de San Francisco con elementos similares a los existentes en la colonia. Actualmente el claustro de San Francisco se ha transformado en un museo que alberga valiosas pinturas religiosas del siglo XVII, así como crucifijos, copones, cassetas y cajuelas de metales preciosos que muestran parte de la herencia histórica chilena.

Alvaro Barros, Arquitecto Jefe de Sernatur, señaló que los elementos que se usan en las restauraciones son "réplicas exactas" de los usados primitivamente, pero fabricados en modernas maquinarias que aseguran una larga permanencia al aire libre sin deterioros. (B. D.)



GPWS

Ground Proximity Warning System

El GPWS es un sistema de alarma diseñado para alertar al piloto sobre una inminente colisión con el terreno si continúa la actitud de vuelo de ese instante. Es un dispositivo sencillo y totalmente automático, que no requiere manipulación durante el vuelo y que provee alarmas tanto visuales como auditivas. El equipo difiere levemente según el fabricante, pero en general la alarma se emite si la aeronave se encuentra en alguna de las siguientes situaciones:

1. Excesiva razón o ángulo de descenso. La alarma se activa cuando el ángulo de descenso es tal que si no se corrige rápidamente se produciría colisión con el terreno en unos 30 segundos.

2. Excesiva razón o ángulo de aproximación a tierra. Modalidad concebida para advertir que se está volando hacia terrenos elevados u otro obstáculo al frente de la aeronave.

3. Ascenso negativo después del despegue. La alarma se activa con cualquier pérdida de altura recién despegado, pero permite algún margen si ya se ha logrado cierto nivel.

4. Proximidad inadvertida a tierra. La alarma advierte que la aeronave

está por debajo de 500 pies sobre el terreno con el tren de aterrizaje sin extender. También se activa si la aeronave está por debajo de 250 pies y los flaps no están en posición de aterrizaje.

5. Descenso por debajo de la trayectoria de planeo. La alarma funciona si la aeronave está bajo el glideslope en la fase final de una aproximación ILS.

6. Descenso por debajo de la altura mínima. La alarma se activa cuando se alcanza la altura de decisión presentada en el radioaltímetro.

El sistema GPWS empezó a ser desarrollado en 1967 a petición de varias compañías aéreas y de fabricantes como Boeing y Douglas basados en la comprobación estadística de que un 50 por ciento de los pasajeros muertos en accidentes aéreos se debieron a colisión con el terreno en vuelo controlado en las inmediaciones del aeropuerto de salida o llegada. Casi todos estos accidentes estaban relacionados con situaciones en que la tripulación se percataba demasiado tarde de la proximidad del terreno, como por ejemplo excesivo ángulo de descenso, pérdidas de altura después de un despegue o de un

aterrizaje frustrado, descenso por debajo de la trayectoria de planeo, etc.

Los primeros equipos GPWS se comenzaron a instalar en 1972 en algunas aerolíneas norteamericanas (Panam, Braniff, entre otras), pero el apoyo definitivo llegó a fines de 1974, cuando la FAA dispuso la obligatoriedad de instalarlos en todas las aeronaves estadounidenses de transporte.

Las investigaciones para determinar la utilidad del equipo han demostrado que el sistema ha contribuido a disminuir los accidentes de este tipo en cifras sin precedentes, tanto en número de accidentes como en pérdidas humanas y materiales.

El equipo, además, representa una valiosa ayuda para la seguridad, ya que aparte de los accidentes que ha evitado directamente ha permitido tomar conciencia del peligro que representan las aproximaciones a un aeropuerto fuera de la trayectoria adecuada o en actitudes no usuales. Todo esto combinado con mejores métodos de adiestramiento, tanto en simuladores como en vuelo, puede en definitiva eliminar totalmente este tipo de accidentes.

SCAN NOTICIOSO

En JUNIO, la Dirección de Aeronáutica Civil, inauguró en Pudahuel nuevas instalaciones, consistentes en un hangar con capacidad para 4 aeronaves y un laboratorio, que facilitará todo lo relativo a vuelo instrumental. Estuvieron presentes en la ceremonia el Director de Aeronáutica, General de Brigada Aérea, Don Sergio Leigh G., el Comandante en Jefe de la FACH, General don Gustavo Leigh G., el Ministro de Trans-

portes, General de Brigada Aérea don Raúl Vargas y otras autoridades.

—oOo—

En JUNIO, se realizó en Santiago un simposio sobre Seguridad de Vuelo, que formó parte del CONGRESO DE CIENCIAS NEUROLOGICAS, que cada 4 años, celebran médicos de la especialidad de todo el mundo. Entre los temas discutidos figuró la Fatiga en vuelo y la Reper-



Asistentes al Simposio sobre Seguridad de Vuelo efectuado en junio en el Edificio Diego Portales

cusión del Discronismo Transmeridiano. La doctora Nelly Chiofalo destacó la importancia del simposio, señalando que de sus resultados saldrán criterios beneficiosos para la aviación mundial.

—oOo—

En JUNIO, la empresa Ecuatoriana de Aviación anunció que reiniciaba a partir del 3 de ese mes sus servicios hacia Chile. La llegada del primer avión de Ecuatoriana a Pudahuel fue considerado un paso favorable en la ampliación de las actividades aéreas latinoamericanas.

—oOo—

En JUNIO, el día 21 Braniff International, anunciaba sus vuelos ULTRASPACE, con los aviones totalmente rediseñados: asientos en filas de dos personas, películas y música a bordo, así como la mejor de las atenciones en vuelo. La competencia empieza a dar frutos.

—oOo—

En JULIO, Alitalia informó del reemplazo de su Gerente General, Carlos Vitorelli, por el señor Stefano Vandì, quien lleva 21 años al servicio de su Compañía. A la fecha de hacerse cargo, Vandì se desempeñaba como Jefe de Personal en el Extranjero, con sede en Roma.

—oOo—

En JULIO, Air France aumenta sus vuelos supersónicos entre París y Washington. Actualmente opera una frecuencia diaria contra 3 a la semana, que existía anteriormente. En 13 meses de operación con el CONCORDE, Air France transportó 20.884 pasajeros, utilizando el 67,8 por ciento de su capacidad. El trayecto se cubre en 3 horas con 55 minutos.

OTRAS

Las líneas aéreas de los Estados Unidos transportaron en 1976 un total de 223 millones de pasajeros y en total recibieron una subvención de 73 millones de dólares, lo que equivale a 33 centavos de dólar por pasajero. Sin embargo, en los Ferrocarriles la subvención fue de 24 dólares por pasajero transportado.

—oOo—

Un año de servicio completó el Concorde entre Europa y los Estados Unidos, transportando un total de 39.611 pasajeros. De este total Air France transportó 18.839 pasajeros y British Airways 20.772. British Airways está pensando en ampliar las rutas del Concorde hacia Singapore en octubre o noviembre del presente año y a Australia durante el primer semestre de 1978.

—oOo—

Un estimado de 503 millones de pasajeros se piensa que transportarán las líneas aéreas de todo el mundo durante 1977, lo que representa un aumento de un 6 por ciento con respecto a 1976.

—oOo—

Una encuesta realizada entre 63 líneas aéreas del mundo revela que se espera en 1977 un aumento en el transporte de carga de un 19 por ciento. Durante 1976 las compañías aéreas transportaron 7,49 billones de toneladas Kms., y con este aumento llegarían a la cifra de 8,9 billones de toneladas. Los fabricantes de equipos para carga y descarga de aviones están presentando en estos momentos nuevos y mejores diseños de elementos que ayuden a hacer más expedito el manejo de carga. Es de esperar que LAN-Chile reciba de quien corresponde la ayuda necesaria para consolidar su posición como transportador importante de carga en América.



IFALPA cambió sus mandos máximos.— Hizo entrega de la presidencia el Sr. J. J. O'Grady a su sucesor, Sr. D. F. Searce. El nuevo mandatario de los pilotos tendrá como meta agilizar el intercambio de estudios entre los sindicatos nacionales a nivel internacional. En sus años de existencia IFALPA ha conseguido para los pilotos diversas leyes de uso en el mundo que les benefician, especialmente en lo que se refiere a seguridad aérea.

PETER VON UNGER

el amigo que partió

El 10 de mayo la noticia nos impactó a todos quienes fuimos sus amigos, colegas y en algunos casos subordinados. La muerte había alcanzado a Peter Von Unger.

A los 39 años, una dolencia cardíaca se había llevado a quien con su cálida amistad y su sensibilidad nos había llevado a mirar con optimismo nuestro mundo.

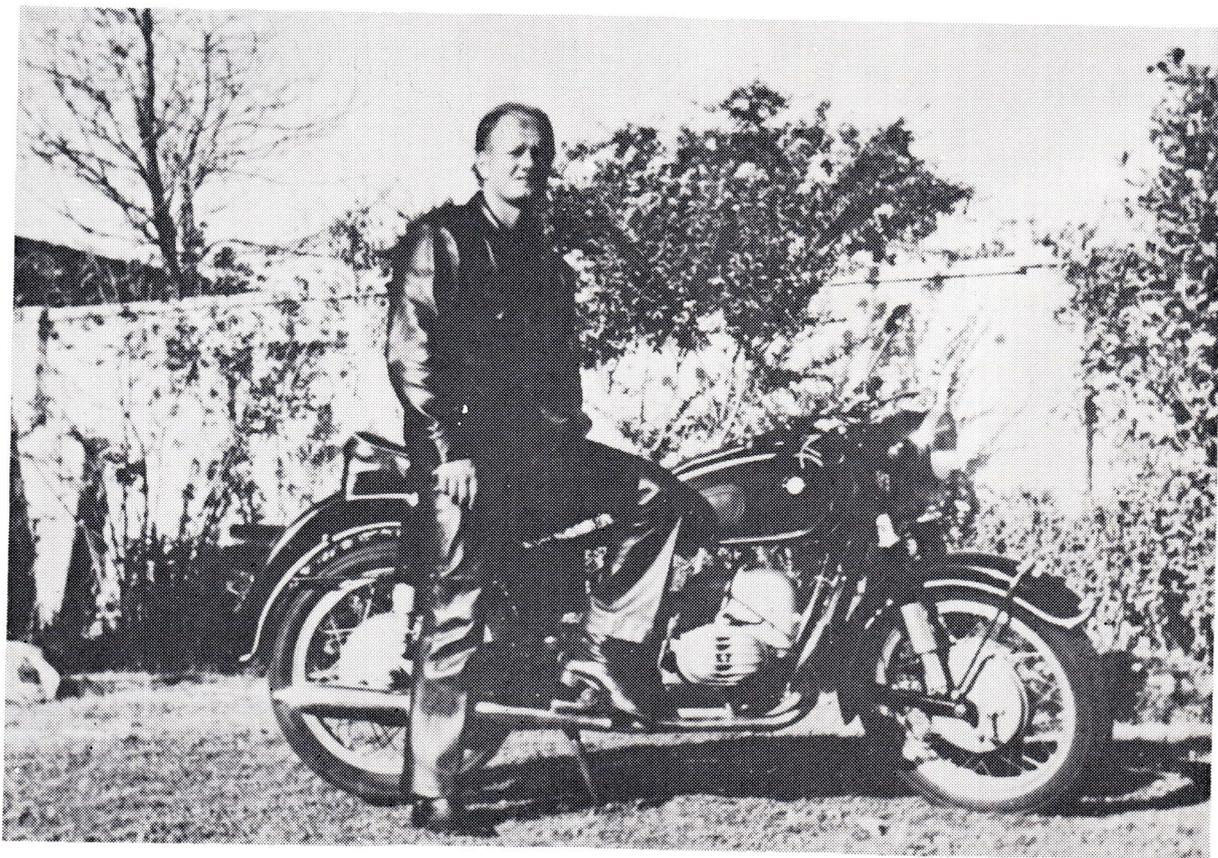
Peter nació el 16 de marzo de 1938 en Santiago. Estaba casado con Daisy Guzmán y era padre de dos hijos varones: Pedro Francisco y Alejandro. Al momento de su fallecimiento se desempeñaba como Comandante de Boeing 707 y ya había acumulado siete millones de kilómetros en su bitácora.

Sin embargo, no sólo su vida profesional era destacada y amplia. Su vida personal, su exquisita espiritualidad también era ejemplo para muchos.

En sus funerales el presidente del Círculo de Pilotos, Patricio Baquedano, reflejando el sentir de sus amigos, señaló:

"En este escaso tiempo no logramos extraer de él todo lo que nos podía proporcionar. Se segó tan prematura e inesperadamente su vida, que siendo un acreedor terminó por debernos mucho.

Excelente profesional, íntegro y cabal amigo en tantas jornadas... Peter abrió surcos en el aire, pero también lo hizo en la tierra. Sus frutos serán recogidos con el amor que merece el sembrador."



PETER VON UNGER, el amigo que partió

MISION DE LA RESERVA DE LA FUERZA AEREA DE CHILE

Por ROONEY VALCARCE., Cap. Bandada (A) Rva.

La reserva de la Fuerza Aérea de Chile agrupa a los pilotos civiles y personal técnico de comprobada capacidad y preparación profesional, moral y que evidencia el deseo de servir en forma incondicional a la Fuerza Aérea, tanto en su vida particular como cuando es llamado como militar al servicio activo en algunas de las ramas de la FACH: del aire, ingeniero, técnica y de servicios.

Una vez que el postulante a reservista ha demostrado su idoneidad es aceptado con el grado de Subteniente. Con el tiempo y tras cumplir los requisitos necesarios llega al grado de Comandante de Escuadrilla si proviene de la vida civil, o a Coronel de Aviación si el reservista proviene de la vida activa.

La Reserva aérea cumple un efectivo rol desde Arica a Punta Arenas, manteniendo una actividad constante. El personal se agrupa y clasifica en Escuadrillas, de acuerdo a su domicilio.

En el caso específico de los pilotos de Línea Aérea Nacional, estos pertenecen a la Escuadrilla Los Cerrillos, con base en el Grupo N° 10.

En esta Unidad demostraron su alto grado de profesionalismo en

los acontecimientos del 11 de septiembre de 1973, cuando estuvieron bajo el mando de oficiales permanentes de la FACH. En dicha oportunidad se comprobó la calidad técnica de los pilotos de LAN-Chile para esas misiones y se consideró que los reservistas de LAN están plenamente capacitados para ser llamados en cualquier momento a servicio activo.

Considerando que los reservistas en su vida cotidiana realizan labores de muy distinta índole el Departamento de Reservas de la FACH, ha dispuesto la realización de una serie de cursos, charlas e instrucción militar, que permiten al reservista perfeccionar sus conocimientos profesionales en relación a su grado. También se organizan llamados a Servicio Activo, de acuerdo a las disponibilidades de tiempo de cada Oficial, para que estos puedan aplicar en forma práctica sus conocimientos así como ejercitar sus aptitudes de mando, trabajando codo a codo con los oficiales activos.

El año 1974 se efectuó un curso en la Base Aérea de Colina, en el que tomaron parte oficiales de reserva de Santiago y de provincias, el que duró tres meses con-

tando únicamente los días sábados y domingos.

En dicho curso se planteó la idea de construir una "Escuela para Oficiales de Reserva", designándose una comisión asesorada por el General de Brigada Aérea, señor Rodolfo Martínez Ugarte, la que de concretarse pasaría a ser la PRIMERA ESCUELA de este tipo en toda Sudamérica.

Los cursos se han repetido año a año, estudiándose en ellos materias tales como: Grados y distintivos, Código de Justicia Militar, Tiro, Logística, Navegación, Instrumentos de vuelo, Construcción y reparación de aeropuertos civiles y militares, Meteorología e incluso Primeros Auxilios.

Para 1977 se está proyectando un nuevo curso teórico en la Academia Politécnica Aeronáutica, que versará sobre diversas materias de interés para el Oficial de Reserva.

Desde ya la FACH se está preocupando de contactar a los pilotos de LAN para que tomen parte en este seminario, que los mantendrá en el nivel profesional óptimo, para que cuando su país los necesite, puedan entregar sus servicios.

Un grupo de pilotos hemos decidido enviarle la siguiente colaboración que refleja la impresión que nos ha causado el artículo "Una Lección Ejemplarizadora", que aparece en el N° 30 de nuestra revista.

Creemos necesario hacer un pequeño resumen de dicho artículo en un lenguaje que lo haga más accesible a la comprensión de los amables lectores, todos de alguna manera relacionados con la actividad de vuelo. Por de pronto, le cambiaríamos el título, por uno más expresivo, por ejemplo: "El irresponsable piloto fumador y cómo superó su vicio cambiándolo por la embriaguez".

La historia misma podría escribirse así: Había una vez un piloto muy responsable, con una "aptitud psicofísica excelente", pero a quien, por esto mismo, odiaba mucho una bruja mala que mediante un hechizo lo impulsó a fumar. A consecuencias de este diabólico mal este piloto realizaba bruscas maniobras y "el cemento huía de sus grandes ruedas" en los aterrizajes, incluso se le embotaba la mente y nunca se le ocurrió ceder los mandos a su copiloto. Lejos de ello, insistía en realizar todo personalmente, aunque tuviese que "pasarse las manos por los ojos una y otra vez para apartar las sombras que lo velaban". Pero como no hay mal que dure 100 años, el pobre piloto, inspirado por algún hada madrina; de esas que suelen aparecer en las líneas aéreas con pilotos irresponsables, acudió a la consulta de un conocido médico, quien, a través del "áspero sabor a tabaco y humo", reconoció inmediatamente la causa del dramático cambio en las aptitudes de su paciente.

Aparentemente, la bruja aún mantenía parte de su influjo en la mente del piloto, porque mientras "la voz del médico iba penetrando fuertemente en su conciencia", en sus miembros aparecía la sensación de una embriaguez inexplicable. "Tambaleante, como un beodo se retiró el piloto del consultorio" y en un esfuerzo extraordinario pudo enfocar sus ojos extraviados en un cartel con una leyenda alusiva al cigarrillo... Punto final.

No sabemos qué pasaría a continuación con el piloto hechizado, pero a través de sus vicisitudes podemos sacar algunas conclusiones de provecho para el futuro.

Ahora sabremos a qué atribuir los malos aterrizajes. Ya no habrá disculpa con el viento cruzado, la turbulencia, la estiba y tantos otros factores que antes creíamos influían en este aspecto. Tampoco hemos de culpar a las cabinas presurizadas y a las comidas inadecuadas por nuestros dolores de cabeza. El culpable ya fue ubicado.

Pero tampoco nos retiraremos "tambaleantes, como un beodo" de la consulta del médico, porque nos mantendremos a considerable distancia de ella.

Un grupo de pilotos fumadores.

N. de la R.: Preferimos una firma responsable.

Directorio informa

ASPECTOS ECONOMICOS.— La gestión del directorio en este trimestre, se ha centrado principalmente en la búsqueda de fórmulas que permitan mejorar la desmedrada situación económica del cuerpo de pilotos. Se ha mantenido contacto permanente con los ejecutivos de la empresa en un debate franco y abierto que esperamos se cristalice en una solución satisfactoria a corto plazo. En este aspecto debemos reconocer que la empresa ha mantenido las puertas abiertas para recibir nuestras inquietudes. Por el momento se ha logrado recuperar en parte la merma que habían sufrido los gastos de alimentación lo que fue informado por el Directorio a través de una circular interna.

La planta para el año 1977 no ha sido aún aprobada, ya que el Ministerio de Economía ha solicitado mayores antecedentes a

la empresa antes de emitir su aprobación. Se espera que este proyecto quede finiquitado en los próximos meses.

ELECCION DE DIRECTORIO.— De acuerdo a los estatutos del Círculo de Pilotos, el actual directorio completa su gestión próximamente por lo que se está solicitando permiso a las autoridades correspondientes para realizar la elección de un nuevo durante el mes de octubre. Se comunicará oportunamente a los asociados la fecha y mecánica de la elección para que pueda participar el mayor número de personas y así quienes resulten elegidos cuenten con el mayor respaldo posible.

COMIDA ANUAL.— La comida anual se efectuará poco después de la elección de directorio para hacerla coincidir con el cambio de mando y así darle más realce a esta ceremonia.

ENTREVISTA CON EL GENERAL GUSTAVO LEIGH.— Como consecuencia de los sucesivos secuestros de aeronaves de LAN y LADECO, el General Gustavo Leigh invitó a un representante del Círculo de Pilotos, entre otras personas vinculadas a la aviación comercial, para analizar esta situación. La conversación se centró en la búsqueda de soluciones tanto para impedir el acceso de secuestradores potenciales a las aeronaves, como para uniformar criterios sobre la manera de actuar de todas las organizaciones que se involucran cuando se produce un secuestro. Como representantes del Círculo de Pilotos asistieron Carlos Riderelli y Pedro Rivera, quienes participaron activamente en la reunión portando nuestra política que deja al comandante la libertad de actuar de acuerdo a su criterio, pues es el único que tiene todos los antecedentes.

Juez de aviación muere en accidente aéreo

El General Osvaldo Latorre Holtegel, juez de aviación, fue una de las 38 víctimas del fatal accidente protagonizado por el avión FACH DC-6B que transportaba 76 personas entre Punta Arenas y Santiago.

Por causas aún no determinadas, y en medio de un incllemente temporal de viento y lluvia, el avión cuadrimotor de la FACH se precipitó a tierra medio kilómetro antes del cabezal norte de la pista de El Tepual, en Puerto Montt.

El accidente ocurrió el domingo 24 de julio, a las 19 horas con 45 minutos. Las versiones periodísticas del suceso indican que al impactar el avión en terreno pantanoso, se desintegró su parte delantera, quedando intacta la cola y parte del fuselaje. Los sobrevivientes, muchos de ellos lesionados de consideración, lograron escapar antes que el resto del avión se incendiara.

Entre las víctimas que lamentar se cuentan la esposa del General Latorre, la esposa y las dos hijas del General de Aviación, Gerardo López Angulo, 10 funcionarios de la Fuerza Aérea, incluida la enfermera María Gracia Rodríguez y tres funcionarios del Ejército. Así como varios civiles, entre ellos tres menores de edad.