DESPEGUE

Nº 32
ABRIL
1978

DESPEGUE

ORGANO DE DIFUSION DEL CIRCULO DE PILOTOS LAN

SUMARIO

8 BERNARDO LACASSIA: UN PILOTO DE CUERPO ENTERO

5 TASAS Y DERECHOS AERONAUTICOS

3 MANTENIMIENTO NOCTURNO

20 TRABAJO DESCANSO UN CICLO CON VAIVENES

16 JAIME AMUNATEGUI: EL DESTINO DE LAN

12 TERRORISMO

Año 8
Santiago

Nº 32
Abril 1978

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.

cartas al editor

Sr. Editor:
En la sesión del mes de junio de 1977 la Asociación de Pilotos en Retiro de LAN-Chile tomó conocimiento de una publicación de Revista Despegue referente a la Ley de Previsión de los pilotos de esta Empresa. En dicho artículo se omiten los nombres de personas que tuvieron un papel preponderante en la preparación y promulgación de la ley mencionada.
En dicha sesión se reconoció la labor del entonces Vicepresidente y se dejó establecido que "nadie puede arrogarse la paternidad de esta Ley por la que todos fuimos peones que hicimos determinadas diligencias".

Julio Videla Silva, Presidente
Manuel Zúñiga Espinoza, Secretario.

NOTA DE LA REVISTA: Justamente, porque todos fueron los autores y nadie puede arrogarse la calidad de padre de dicha Ley es que obviamos el nombre de dichos personeros, resaltando el resultado de la gestión de los pilotos unidos en torno a una meta común.

Sr. Editor:
Me es grato acusar recibo del ejemplar de Revista Despegue, editada por esa Organización y que han tenido a bien dirigir a Su Excelencia, el Presidente de la República.

Rubén Aracena González,
Capitán de Carabineros
Jefe Central de Documentación,
Secretaría General de Gobierno.

Sr. Editor:
Hay cosas que se postergan por una y más veces, y esta carta es justamente una de ellas. Tal vez el tiempo haya decantado mejor mis ideas y ahora pueda expresar mejor la gratitud que siento hacia todas las personas que hicieron posible que llegara a ese tan importante momento como es el primer vuelo al mando.
Deseo agradecer, a través suyo, a todos los Capitanes que desde mi primer vuelo como piloto, fueron entregándome parte de sus conocimientos, experiencias y calidad humana. Formándome como piloto y porque no decirlo, como hombre.
Es necesario hacer un alto en el camino y agradecer a quienes con paciencia y profesionalismo me enseñaron todo ese bagaje que hoy es MI experiencia, pero que en realidad pertenece a muchas personas.
Espero ser digno de esta tradición y entregar mi parte a quienes vienen a continuación, pagando así lo mucho que debo a tantos.

H.C.R.
Capitán de la última promoción.

Sr. Editor:
Agradezco sinceramente la gentil atención que tuvo al hacerme llegar el ejemplar N° 31 de Revista Despegue.

Alberto Echazú Collao,
Coronel de Aviación (A)
Director de la Escuela de Especialidades.

Sr. Editor:
Envío a usted y colaboradores mi más sincero agradecimiento por enviar a esta Brigada los últimos ejemplares de vuestra interesante revista.

Juan Tiznado Gay
Jefe de la Brigada Aeropolicial de Investigaciones de Chile.

DESPEGUE

Director Responsable: Cda. Sr. Oscar Aguayo. Asesoría Periodística: Sra. Bárbara Délano A. Diagramador: Sr. Jorge Galasso. Fotos: Sr. Gastón Francos y Sr. Jaime Saavedra. 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: Sr. Carlos Prado y Sr. Hugo Jordán.

perfil humano

BERNARDO LACASSIA:

UN PILOTO DE CUERPO ENTERO

[illegible] ano

A los 25 años decidió su vida. Antes, dos vocaciones lo llamaban con igual intensidad: la música y la aviación, pero con ironía paradojal se dedicaba profesionalmente a una actividad ajena a cualquiera de sus dos amores: la venta de publicidad en el Diario Ilustrado.

"Puede ser que mi admiración por la aviación", dice Bernardo Lacassia, "venga de cuando yo era niño: la década del 40, con los Ases de la Segunda Guerra encima de nuestras narices en cada diario que se compraba en la casa, nos hacía soñar con que un día seríamos los amos del mundo, a bordo de un avión fantástico. Hasta qué punto nos habrá influido la Segunda Guerra Mundial que de mi curso en Los Salecianos, salimos 3 pilotos, uno de ellos está a punto de ser General de la FACH. Yo no pude quedar en la Fuerza Aérea, en gran parte porque mi madre le tenía miedo a esta actividad tan "peligrosa", tanto es así que sin tener vocación alguna ingresé a Medicina. Dos años después murió mi padre y no pude seguir estudiando, entré al Diario Ilustrado y 3 años después me casé con la que es mi única esposa, hasta hoy.

Ya en el Diario empecé a buscar cómo llegar hasta los aviones. Tomé cursos de piloto civil, que ya en esos días eran muy caros, pero me encantaba [illegible]

[illegible] ... hija mayor con 8 meses de embarazo, al tener que pagar unas clases y comprar pañales, sacrificamos los pañales a las clases. A Dios Gracias algo protege a los niños, porque los pañales llegaron a tiempo. Cuando se busca una meta se olvidan cosas que después uno no sabe explicarse cómo se pudieron dejar de lado.

Una decisión correcta

Lo más difícil sin embargo fue decidirme a entrar a la LAN. En el Diario yo recibía antes que nadie los avisos, así supe que LAN buscaba postulantes a copilotos. Me presenté antes que nadie y fui elegido. Mi Jefe de entonces, el Gerente Fernando Vargas, me dio permiso por tres meses para que estudiara en el día y tenía que llegar a las seis de la tarde a despachar. Era difícil, por no decir calamitoso, tener que levantarse a las 6 para llegar a Cerrillos a las 8, de allí estudiar hasta las 5 y media, en el Diario a trabajar a las seis, a las once volar a la casa, estudiar hasta las 2 o 3 de la madrugada y vuelta a empezar, todo por tres meses, sin parar un día. Lamentablemente, a los tres meses el curso se prolongó por otros 3 meses más, Fernando Vargas me preguntó si iba a volver al Diario en condiciones normales o que en caso contrario renunciara, porque no se podía trabajar con la gente a medias.

[illegible] le pregunté al instruc- [illegible] ... que aprobaría el [illegible] ... structor me di- [illegible] ... sí, tal vez no",

le consulté a mi mujer y ella, muy lealmente, me dijo que me apoyaba en lo que decidiera, pero era yo el que tenía que decir SI o NO.

Me fui al Diario y en la máquina escribí mi renuncia. Sin saber si en tres meses más iba a estar con trabajo o iba a tener que volver a pedirles por favor empezar de nuevo desde abajo. Creo que fue la segunda inconsciencia de mi vida, después de los pañales.

Ahora sé que la decisión fue correcta, pero el susto fue grande. Imagínese que de los 40 postulantes aceptados sólo 21 llegaron a pilotos. Ahora, al mando del 707 se puede meditar con calma y ver que cuando se quiere algo tanto, no se puede dejar de lado".

El piloto-papá

Con tres hijos a su haber, 2 mujeres y un varón, Bernardo Lacassia confiesa entre pesaroso y arrepentido: "la culpa no es de la Empresa, es el precio que pagamos los pilotos por el hecho de cumplir un sueño, pero cada vez que los hijos nos necesitan nosotros no estamos.

Puede que por eso los hijos de piloto son siempre los primeros del barrio en tener bicicleta, moto, patines, ropa importada, juguetes fabulosos... con cosas materiales tratamos de ganarnos esa confianza que en gran parte sólo puede tener la madre, esa mujer que en la mayoría de los casos tiene que ser padre y confidente, q

tal vez no",

via el dolor y calma las penas, la que resuelve a qué colegio han de ir, si es necesario operarlos, que les auxilia en un accidente, que pasa a serlo todo, que son los pilares de nuestros hogares... Tal vez porque no todas pueden ser así, es que muchos matrimonios se desintegran y los hijos pueden llegar a sentirse abandonados por el padre, pero la mayoría de las mujeres de pilotos, y la mía más que ninguna, son la piedra fundamental del hogar, el pilar base, hacia ellas gravita incuestionablemente el hogar.

A pesar de todo esto, reconozco que los niños son macanudos. Los míos son unos amigos maravillosos. Tal vez porque tienen tantas dotes artísticas heredadas de sus padres y los abuelos, pero cierto es que esta casa está siempre llena de música. Cuatro, los amigos viven ahí y nosotros estamos felices de que así sea. Ahora que son mayores y entienden eso que el papá se pasa casi 5 meses del año fuera de la casa por necesidad, es más fácil poder ser confidente, puede abandonarse en algún grado esa especie de revanchismo contra sí mismos que obliga a dar cosas, a entregar objetos materiales, para pagar todas esas vivencias en que se les ha dejado solos, sin apoyo.

Piloto químicamente puro

El piloto químicamente puro, es un ser que lo único que ansía en el mundo es volar. Tiene un carisma especial, le gusta vivir al filo de la navaja. Después, cuando pasan los años va cambiando y se da que lo real es lo que está en casa que las aventuras son entretenidas pero que nadie vive de quimeras. Es una especie de

curva que con los años va declinando naturalmente.

Los pilotos despotricamos contra la Compañía, pero sabemos que está por llegar el material nuevo y todos queremos ser parte de su tripulación, es como si nos pusieran una inyección de adrenalina. Un piloto quiere ser Capitán, nadie entra a la Empresa para ser copiloto. Lo que se quiere es tener el mando. Yo entiendo la tragedia de los actuales copilotos, que llevan 10, 11 años como copilotos y nunca pasan al asiento de la izquierda. Uno se realiza aunque sea en un aeronca con 1 pasajero: eso es ser Capitán.

La experiencia del piloto empieza en su primera hora de vuelo al mando. **La soledad del mando es tan grande,** es realmente la hora de la verdad, es cuando tú sólo tienes la responsabilidad por tus propias acciones y decisiones. Ese primer vuelo es importante, ese es el momento en que sabes que eres Capitán.

Sientes el peso de la responsabilidad y al mismo tiempo la embriaguez de ser el único al mando.

...ra mí, el avión más grande y ...ravilloso del mundo fue un ...C-3 ... en él hice mi primer ...aje ...ndo, Santiago-Arica, ...radas.

...a de un Capitán

...al

que si volviera a nacer volvería a hacer lo mismo, no porque me falte capacidad para hacer cosas nuevas, sino que ser piloto es lo que más ansío en mi vida. Cuando tenga que irme me voy a sentir muy desgraciado.

El trabajo de Director en el Círculo más que nada es por un sentido de compañerismo y amistad. Me gusta hacer algo por los demás, hacer cosas concretas. Eso de tener un hijo, escribir un libro, plantar un árbol. . . va justamente a hacer algo por los demás, a no encerrarse en uno mismo. También puede que tenga algo de gremialista. Hemos vivido épocas difíciles, pero fue bueno haberlas pasado.

En el anterior Directorio en que me tocó participar, conseguimos algunos logros altamente positivos: el sistema de

...do Lac... pilot... "Los ...neros ...

clasificación de pilotos, el local sede del círculo, su amoblado, etc.

Todo eso después de romper una terrible barrera: desde que en 1949 fueron expulsados de la Empresa un inmenso grupo de pilotos por solicitar cosas que en esa época no eran compartidas por la Compañía, nunca más se había vuelto a confiar en los demás. Nadie sabía, sí decretábamos una huelga, sí el 100% adheriría al paro. Era un riesgo, sin poder dimensionar hasta qué punto estábamos jugando con nuestras carreras, y tuvimos que hacerlo y logramos la cohesión que buscábamos, y eso sigue siendo una realidad hoy en día.

Las Relaciones Públicas, después de tantos años de circo, son un buen ejercicio. Conozco cómo trabajan los periodistas, sé más o menos cómo ayudarles en su tarea y que al mismo tiempo ellos pueden colaborar con nosotros. Me parece que es una labor que debe ser muy amplia y beneficiosa para todos los que forman parte del equipo.

21 años de piloto, 19 de ellos al mando. Una vida plena, tanto desde el punto de vista profesional como familiar, dan un aire especial a quien desde el fondo de su sillón, escu... ...ca que tanto

JAIME AMUNATEGUI

EN CONCIENCIA

En una oficina del tercer piso, a las 3 de la tarde de un caluroso día de marzo esperamos pacientemente, el fotógrafo y yo, que Jaime Amunátegui se desocupe y pueda recibirnos como estaba presupuestado.

Pasan los minutos y nada, la puerta se abre una, dos, tres veces... y nada. Llega la secretaria de la Gerencia General y con sorpresa nos dice que en su calendario no está anotada la cita, que cree que no nos podrá atender.

Mi desesperación sube junto con la temperatura ambiente. Le ruego desesperada... Por favor, dígale que aunque más no sea me deje entrar a sacarle las fotos...

Nueva pausa, hasta que la puerta se abre. Sale el Gerente General con una sonrisa entre culpable y preocupada, pide disculpas... a él se le olvidó anotar el encuentro, pero aunque [illegible]a de carrera quiere atende[illegible]os.

[illegible]sas condiciones el tiempo [illegible] aún más aprisa que lo [illegible] marca el reloj, y las pre[illegible] fueron surgiendo como [illegible]etralladora, apenas [illegible] espuesta estábamos [illegible]ente. Fueron [illegible] mejor aprove[illegible]...

[illegible]

la Compañía y lo que me preocupaba al llegar fue un análisis financiero completo para planificar el futuro. Entonces, de acuerdo a instrucciones del Ministerio de Economía, que nos aclaró la política de Gobierno en el sentido de la obligatoriedad del autofinanciamiento y la necesidad de estructurarla como si fuese una empresa comercial privada, se nos incitó a un plan de acción. O sea, primero fue el análisis y luego había que proceder a hacer caminar el plan de acción.

El déficit operacional, en el momento de hacernos cargo, era de 600 mil dólares mensuales y la deuda de arrastre era de 39 millones de dólares al mes de marzo. De ellos una fuerte cantidad (cerca de 6 millones al momento de asumir el cargo) eran fondos contratados en el Mercado de Capitales interno, a las tasas vigentes esos días, vale decir con intereses increíbles.

En el análisis que se hizo de esta materia, en el que se usaron los procedimientos IATA de gastos, se vio que en intereses de 25 Compañías IATA el promedio era de 3,3% , y LAN tenía un interés promedio del 18,5% lo que la hac[illegible] incapaz de comp[illegible] financ[illegible]

nes. Para poder sanear la situación el Presidente de LAN-Chile viajó a Nueva York con el objeto de consolidar la deuda nacional con fondos extranjeros, lo que se consiguió plenamente, al firmar el 17 de marzo un empréstito por 15 millones de dólares.

Con esta consolidación se eliminan las deudas en moneda nacional, integrándose a la deuda de arrastre internacional.

—¿Y qué pasa con las deudas de LAN?

—Desde diciembre del 77, no hay déficit en operaciones, y desde que la actual administración asumió no le hemos pedido una chaucha a nadie, ni lo haremos dentro del país. A la anterior administración el Gobierno tuvo que entregarles 23 millones de dólares antes de terminar su gestión.

—Respecto al Plan de Acción ¿Qué se espera a corto y mediano plazo?

—Todas las medidas que se han implementado darán como resultado una utilidad de operaciones de 3 a 4 millones de dólares en el año 78.

Lo más serio no está en lo [illegible]rno, sino que en lo rela[illegible] LAN como Empre[illegible] [illegible] en[illegible] Ministerio de Econo[illegible] proyecto de modificación de la Empresa, en el cual [illegible]

UN GERENTE GENERAL CON LA PELICULA MUY CLARA. 18 AÑOS COMO PILOTO Y 9 AÑOS COMO GERENTE DE RELACIONES INDUSTRIALES EN UNA GRAN EMPRESA DEL SECTOR PRIVADO LE DAN CANCHA COMO PARA DAR CLASES EN EL MANEJO DE UNA EMPRESA TAN COMPLEJA Y DELICADA COMO ES LAN.

por BARBARA DELANO A.

naria, que no nos permite contratar nuevo personal, ascender o cambiar de funciones, etc., lo que nos hace quedar fuera de la competencia externa en todos los cargos técnicos: Ingenieros, Pilotos, etcétera.

Para mejorar el actual nivel salarial se están suprimiendo alrededor de 100 cargos en el exterior con los fondos de los cuales se podrán mejorar los salarios dentro del país, ya que involucran gastos del orden de 1,2 millones de dólares al mes.

Pero hay que dejar bien en claro otras cosas. La política aeronáutica debe ser definida con toda claridad. Si el Gobierno quiere que LAN sea Bandera Internacional, de acuerdo. Pero déjennos ser voz y voto en la elaboración de dicha política.

Si quieren que nos limitemos a ser una empresa comercial más, también de acuerdo, pero en ese caso olvídense los ministerios que existimos y no nos sigan fijando el número de empleados, el momento en que pueden ascender, etc.

En tercer lugar no está en claro la Política Aérea de nuestro país, ni tampoco la relación de LAN dentro de esa política, ya que se entremezclan diversas posiciones. Por un lado nos exigen autofinanciamiento y actuar como empresa privada, por el otro nos ponen como empresa de Bandera, representativa del país y dependiente de varias reparticiones públicas en diversos niveles decisionales. Creo que el momento de fijar la posición de LAN-Chile dentro del concepto de aviación comercial ha llegado de una buena vez, para que podamos planificar con las reglas del juego claras para todos.

En el plano interno estamos compitiendo activamente con otra empresa, como es LADECO. En lo internacional, personalmente creo que la economía chilena no da como para tener dos empresas viajando a los mismos puntos.

—¿Tenemos un valor estratégico? ¿Tenemos responsabilidad social?, se pregunta a sí mismo, respondiendo a continuación:

Esas interrogantes deben ser satisfechas por las autoridades, yo no puedo pronun[illegible]arme, no me corresponde. [illegible] las respuestas quisie[illegible]a sa[illegible] las a la brevedad, para pla[illegible] ficar en forma más [illegible] y exacta el trabajo [illegible] ya que es muy dif[illegible] planes sin saber la[illegible] que deberán de[illegible] acciones.

La [illegible]

[illegible] EN G[illegible] NU[illegible]RTE [illegible]

[illegible]iendo [illegible] gran popular-

debe ser servida a mitad de precio para los nativos, y esa pérdida debe absorverla la Empresa, no el Estado!

—Cuando se le nombró en el cargo la mayoría de los pilotos aplaudió la medida. Por fin uno de ellos pasaría a ser Gerente General. No sería un desconocido para quien los aviones son otra máquina más. A casi un año de asumir sus funciones, ¿cómo es hoy la relación del Gerente General con los pilotos de la Empresa?

—He mantenido mi relación con ellos basado en una premisa: los pilotos de LAN, sobre todo ahora que se desenvuelven en una actividad internacional sumamente competitiva, nunca han tenido la situación que realmente deberían tener.

Dentro del escaso marco que permiten los reglamentos del sector público, a los que tenemos que someternos, se ha conseguido el máximo para ellos, pero como digo dentro de esas limitaciones y siempre a través del círculo de Pilotos con quienes he tenido una relación continua, dando solución a los problemas que me han presentado, pero admitiendo de partida que no son más que soluciones de parche, ya que hasta que no se apruebe la estructuración comercial no se pueden dar soluciones definitivas.

Como piloto y como persona a la que le ha tocado vivir y viajar mucho en el exterior, tengo antecedentes de sobra en esta materia, pero no sólo soy un romántico ex-piloto que quiere dar soluciones, sino ver la realidad de las cosas y obrar en

sma revista se pu- culo de mante- o. En esa er bast más

Un avión que vale 40 millones de dólares, no es cosa de llegar y comprar. Primero tenemos que estar seguros de su resultado en nuestras rutas, aclara Jaime Amunátegui al consultarle sobre el ya mitológico Jumbo para LAN.

---

pero para eso existe un Gerente del Area, y si nosotros no supiéramos lo que hacen hablaría muy mal de su Gerente. Tenemos reuniones semanales con todos los Gerente y en esas sesiones se ve lo que anda bien y lo que está mal. Si el Gerente no les informa, está malo, pero eso también

En INSA yo conocía a cada uno de los 2 mil trabajadores, aquí no conozco ni a la gente de Relaciones Industriales, fuera del Gerente del Area.

No es por disculpar el hecho de desconocer a la mayoría de los trabajadores, pero este primer año el esfuerzo fundamental se ha puesto en poner las cosas en su lugar. No podemos ser como esos hombres que se ven a veces en las calles con un bombo, un platillo en la espalda y cascabeles en los pies. Tenemos que hacer las cosas en orden y de a una.

—¿Qué pasa con los aviones de fuselaje ancho? ¿Llegan o no este año?

—Eso está por verse todavía. Todo dependerá del estudio de factibilidad que se está elaborando. En él están trabajando los ejecutivos de la Empresa junto con los fabricantes de los 3 tipos de aviones y se está viendo en Estados Unidos las posibilidades de financiamiento, o de arriendo con opción a compra, ya que aún no sabemos si conviene o no tener este tipo de material.

Un avión que vale 40 millones de dólares no es cosa de llegar y comprar, primero tenemos que ver seriamente en qué se usará, si dará resultado para ese servicio o no, etc.

Todo este sistema de revisión y estudio es para evitar tener catástrofes como fue la compra de los Caravelles, en que en vez de avanzar la Empresa retrocedió. Ahora no se trata de querer llegar a China con los aviones LAN, para demostrar que los chilenos estamos en todas partes. Se trata de ser eficientes y servir efectivamente las rutas que están actualmente en operaciones u otras que sean tanto o más rentables.

el tiempo se nos acaantes de terminar versación darle a a novicia, que los , pero que no pue- más nos en- Ministerio de Econo- proyecto modifi- cación de la Empresa, en el cual