

DESPLIEGUE

CIRCULO DE PILOTOS Y SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE - DICIEMBRE 1972 - Nº 16



Cdte. Sr. SERGIO KURTH ROJAS
Gerente de Operaciones



Cdte. Sr. ALEJANDRO VIDAL DEL VILLAR
Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo



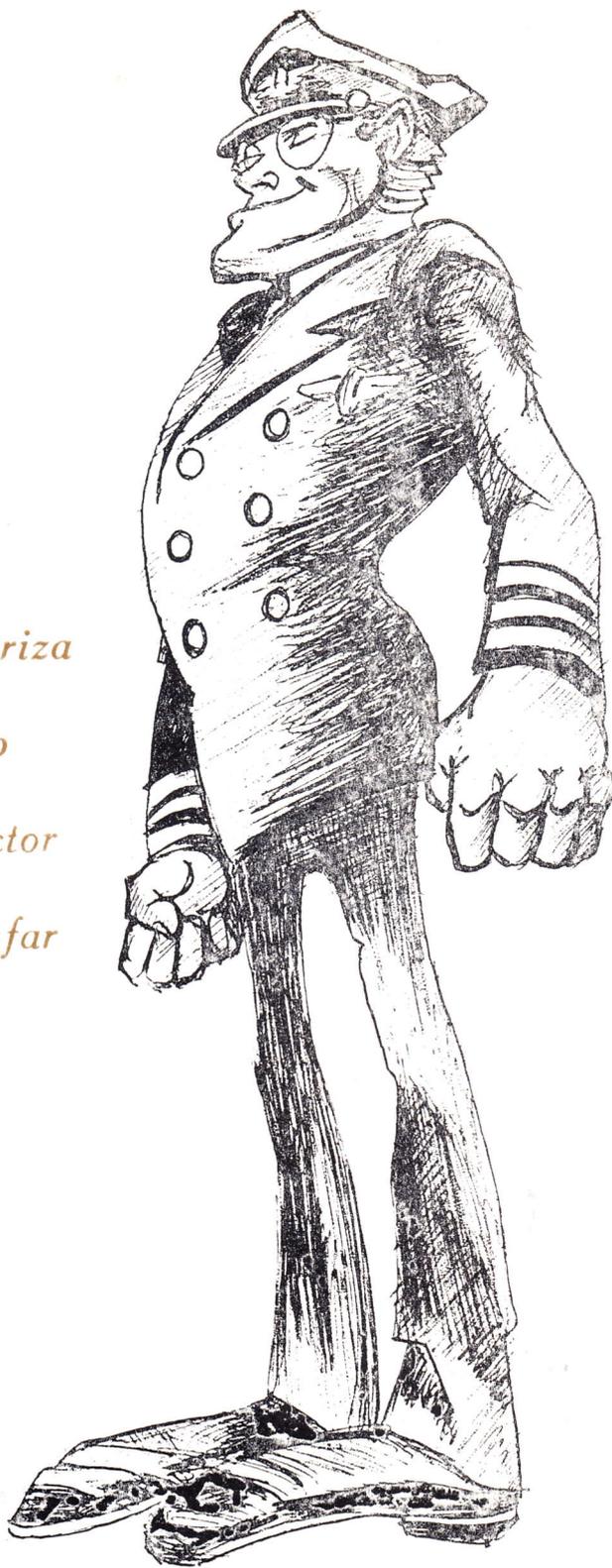
Cdte. Sr. RICARDO FUENZALIDA M.
Jefe de Pilotos



Cdte. Sr. MANUEL RUBIO M.
Ayudante del Jefe de Pilotos

3
6
7
3
3
2
3
3
4
5
6
9
10
13
15
36

*La inquebrantable
unidad que caracteriza
a nuestro Sindicato
será siempre el factor
decisivo para triunfar
en nuestras luchas
gremiales.*



DESPEGUE

Publicación Oficial del CIRCULO DE PILOTOS y del SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE.

Miembros de IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.

Oficinas: LAS PALMAS 2212 - Of. 34 y 36 - Telfs.: 231397 - 496692
Cables: LANPILOT — Santiago de Chile

AÑO 3

DICIEMBRE DE 1972

Nº 16

CIRCULO DE PILOTOS DE LAN

Fundado el 27 de Mayo de 1961
Personalidad Jurídica por Decreto Nº 1545
del 3 de Mayo de 1962 del Ministerio
de Justicia

SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE

Fundado el 13 de Octubre de 1970
Personalidad Jurídica por Decreto Nº 573
del 17 de Junio de 1971 del Ministerio
del Trabajo

DIRECTORIO:

Presidente: JORGE JARPA R.

Secretario: FERNANDO OCAMPO

Tesorero: RONALD BERGER

Director: LEONIDAS MEDINA A.

Director: JOSE PEDRO CIFUENTES

Jefe de Publicación:

ROBERTO PARRAGUE

Abogado: DAVID BRINER

INDICE

	PAG.
Editorial	2
Pilotos de LAN-Chile, Huelgas y variaciones sobre el tema	3
VI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio	5
Peligros que presentan los pavimentos en mal estado	6
Instrucción de vuelo en Arica	7
Cartas	8
Principio de Acuerdo	10
Efectos de los Cambios de Intensidad de Vientos en las Aproximaciones	12
Algo más sobre los paros	16
El apoyo de IFALPA a nuestro movimiento	23
Short Skyvan	24
La posición insostenible del Pirata Aéreo	25
Carta al Presidente de LAN	26
El Deporte del Espacio para el Siglo del Espacio	29
Sub-Comité OACI sobre la Resolución del Consejo de las Naciones Unidas	30
Carta al Presidente de LAN	33
Actualidades	35
Viáticos	36

DIFÍCIL TERRENO GREMIAL

Acabamos de salir exitosamente de un conflicto gremial, en el cual desembocamos, muy a nuestro pesar, después de haber largamente recorrido todos los caminos que normalmente conducen a la solución de los problemas laborales. Y esto no fue producto (como elementos irresponsables y acomplejados llegaron a asegurarlo, y todavía lo pregonan) de un hecho político oportunista, concertado o premeditado que nos desviara de nuestra invariable línea del interés gremial, sino que nos guiaron nefos y claros intereses sindicales y justas demandas profesionales, constituidas por antiguas aspiraciones del Cuerpo de Pilotos, en su constante afán de velar por la buena marcha de todo el aspecto operativo de la Empresa, el que estaba siendo amagado en su estructura, trabajo y hasta seguridad, por agentes ajenos a nuestro control.

Ya se expresó que había sido éste un final exitoso, y así fue en efecto, no sólo por la satisfacción de las demandas, sino que, una vez más hemos comprobado la importancia de mantenernos férreamente unidos, fortaleciéndose más todavía esta unión con este evento; hemos ratificado la importancia que nuestro Sindicato Profesional esté permanentemente vigilante en todo lo concerniente a Operaciones; hemos visto el inmediato apoyo de IFALPA, cuando comprobó el riesgo que se empezaba a cernir sobre nuestro gremio y sus directivos, mientras defendían justificadas causas; sirvió grandemente para la clarificación de ideas, intenciones y actuaciones de personas o grupos de personas, que tuvieron relación directa o tangencial con este movimiento, y lo más destacado de todo, es la esperanza con que quedamos, que ahora, aplacados los ánimos, y con el esfuerzo colectivo de todos, sea una realidad lo prometido y planificado por el Sr. Presidente de la Empresa, esto es que, bajo su más enérgica y personal tuición, debe reiniciarse la pacificación en LAN para trabajar con una mayor armonía y rendimiento. Le hemos asegurado que, siempre ha sido y seguirá siendo nuestro ánimo, el laborar de esa manera pero que la experiencia de por lo menos estos dos últimos años nos han vuelto desconfiados y escépticos y que para la obtención de esas metas debe aplicar su mayor esfuerzo y mirar hacia otros grupos mayoritarios de la familia LAN. Esperamos que sean escuchados y bien comprendidos sus puntos de vista.

Pilotos de LAN-Chile, Huelgas y Variaciones Sobre el Tema

Los pilotos de LAN hemos tenido que paralizar nuestras actividades cuatro veces durante el año 1972, lo cual resulta francamente inusitado si se considera que NUNCA antes habíamos usado este ingrato expediente.

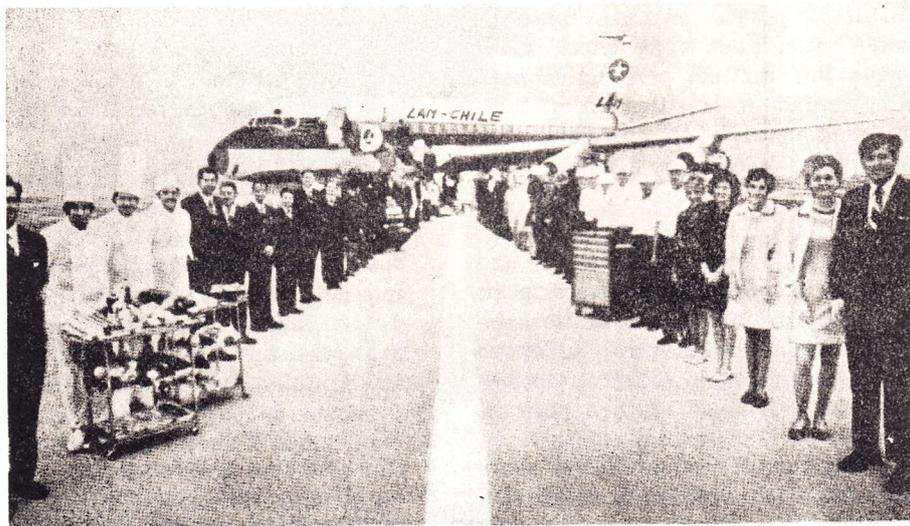
Aunque esta circunstancia merece, ciertamente, ser analizada desde muchos ángulos diferentes, hoy, a manera de explicación para quienes comprenden y aprecian nuestra labor profesional, nos referiremos a un aspecto que sabemos ha llamado la atención y está en plena actualidad.

Diversos motivos han originado estos conflictos; pero mucho más diversas son las interpretaciones que han hecho de ellos los diferentes sectores del Gobierno, del Personal de la Empresa, de la Prensa y de otras agrupaciones.

La diversidad de opiniones sobre un mismo tema significa, necesariamente, que muchas de ellas son erradas o equívocas, lo cual re-

sulta evidente en nuestro caso ya que, en cada oportunidad, hemos delimitado clara y precisamente los orígenes y finalidades de estas posiciones conflictivas e invariablemente nos han sido reconocidas por las autoridades correspondientes, la justicia, conveniencia y razón de ellas, motivo por el cual siempre nos han sido concedidas, en un cien por ciento, las peticiones en que se han materializado.

Sin embargo, los pilotos nunca nos hemos preocupado mayormente de desmentir las versiones erradas y equívocas, profusamente comentadas y publicitadas por nuestros detractores y enemigos. Esta estrategia, si así quiere llamársela, tiene la finalidad de evitarnos el perder inútilmente el tiempo y se basa, fundamentalmente, en nuestro aprecio de las buenas cualidades que adornan al pueblo chileno, entre ellas su proverbial viveza, inteligencia, bondad y sentido de justicia, ya que éstas involucran una capacidad natural para extraer la verdad de las cosas que se escriben,



Los únicos que nos estarían faltando serían... ¡¡los Pilotos!!

y se comentan y para calificar correctamente los hechos que le interesan.

Un gran despliegue de publicidad durante el curso de los acontecimientos encierra, en el fondo, el deseo de convencer en forma inmediata a todo el mundo de la bondad, conveniencia o justicia de lo que se está haciendo, lo cual parecería ventajoso, pero innecesario e inconveniente, ya que tal actitud implicaría hacer el juego de quienes se han erigido en nuestros enconados y odiosos enemigos (cuya incomprensión y desconocimiento de la situación; irresponsabilidad, dudosas intenciones e inoperancia han ido, por otra parte, demostrándose por sí mismas a través de sus propias actuaciones y comentarios) y tendría como consecuencia un incremento del triste, vergonzoso y poco edificante espectáculo con que cierta prensa y determinados personajes de la Empresa se permiten amagar la dignidad, la decencia y el prestigio del pueblo de Chile.

Por estas razones hemos adoptado una tranquila, confiada y segura actitud de "musulmanes" ante el vendaval de ofensas, mentiras, groserías, versiones antojadizas, ataques arteros y torpes maquinaciones de que hemos sido víctimas cada vez que, enfrentados ante una muralla de incomprensión y falta de voluntad, nos hemos visto obligados a imponer por la fuerza el buen sentido y la cordura; esperamos pacientemente que los hechos hablen por sí solos...

TRANQUILIDAD porque, en razón de lo dicho y basados en nuestra experiencia, sabemos que basta una mínima perspectiva para evidenciar la verdad de la situación, al pueblo chileno en general y, en especial, a los interesados directos (Gobierno, personal LAN, usuarios, etc.).

CONFIANZA porque, estamos ciertos de que entonces, nos encontrarán la razón y estarán de acuerdo con nuestra actitud. En consecuencia, nos restituirán su confianza y su apoyo y, en la misma medida, se la retirarán a quienes pretendieron desvirtuar nuestra posición y usarlos a ellos para sus inconfesables fines, tratando de engañarlos por medio de raras interpretaciones de los intereses sociales, económicos y políticos del grupo y de la comunidad y de curiosas aplicaciones de conceptos

tan claros y bien establecidos como el patriotismo, el deber, la responsabilidad, la honestidad, la jerarquía, el orden, la disciplina, etc.

SEGURIDAD porque, están presentes todos los elementos necesarios para que, quienes se interesen, puedan llegar rápida e inequívocamente a la verdad:

- Exposición de motivos clara y precisa.
- Justicia, conveniencia y probidad de las peticiones en que se ha traducido cada uno de estos conflictos.
- Todos estos movimientos han tenido fundamentalmente en vista la defensa de los intereses de LAN-Chile, por ende sus resultados han ido en beneficio del país y de los trabajadores de la Empresa.
- Todos se han basado en principios reconocidos universalmente como elementales para la buena convivencia humana.
- Los cuatro paros se han hecho efectivos después de agotadas las posibilidades para convencer a las autoridades de la necesidad de buscar las soluciones adecuadas para evitarlos.
- Todas las peticiones a que han dado lugar estos conflictos han sido concedidas en un cien por ciento.
- Existe una completa y detallada documentación acerca del origen, desarrollo y término de cada uno de los conflictos, la que ponemos al alcance de quien quiera comprobar la veracidad de lo dicho.

Así pues, esperamos que quienes se han extrañado por nuestro mutismo, comprendan ahora, que no ha sido por falta de argumentos que no quisiéramos "recoger el guante", que ¡tan a menudo! se nos ha estado lanzando en publicaciones de prensa, por medio de groseros afiches pegados en las murallas de los edificios de la Empresa, de encendidos discursos de parciales asambleas o torpes declaraciones y libelos que han circulado profusamente. ¡No señores!, el motivo ha sido que, en general, nuestros desafiantes nos han parecido poco serios y no nos han merecido respeto.

VI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio

Santiago de Chile, 26-30 de Septiembre de 1972

Durante el desarrollo del Congreso se discutieron dos temas de real importancia e interés para IFALPA y nuestro Sindicato.

a) REGIMEN LABORAL EN LAS EMPRESAS DE NAVEGACION AEREA.

La Resolución que a continuación se da a conocer fue aceptada por una gran mayoría y fue propuesta por el Comandante de Aeronave, Sr. Jaime Soto representante de SIPPLA:

- 1).— **Considerando** el carácter primordialmente internacional del trabajo que realizará el personal aeronáutico y su estrecha relación con la seguridad del transporte aéreo.
- 2).— La necesidad de regular los derechos y deberes del personal aeronáutico, todo ello con el objeto de velar por la eficiencia y la seguridad del transporte aéreo y para regular ciertos aspectos sociales específicos que la actividad aeronáutica plantea.

LAS SEXTAS JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO ACUERDAN

- 1).— Solicitar de OACI y OIT que coordinen sus esfuerzos con el fin de redactar un convenio aeronáutico laboral, para lo cual se recomienda a estas organizaciones que convoquen a una conferencia internacional con participación de las mismas, de los Estados, representantes de los empresarios y de los trabajadores aeronáuticos.
- 2).— Que las normas fundamentales del convenio propuesto deberán referirse tanto a aspectos laborales como a tópicos de seguridad social que específicamente plantea la actividad aeronáutica.
- 3).— Que por vía de ejemplo se recomienda legislar sobre las siguientes materias: repatriación, doble tributación, falta o doble sistema previsional; y jornadas de trabajo y de descanso.

El problema del Estatuto del Comandante de Aeronave ha tenido su mayor atención en el campo internacional, ya que se han celebrado varias reuniones y congresos al respecto.

En 1947, la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, preparó un Estatuto del Comandante, pero hasta el momento no ha salido de la posición que mantiene en el Comité legal de esta Organización.

En 1963, la Convención de Tokio esbozó parte del Estatuto mencionado, en lo referente a delitos cometidos a bordo de una aeronave, pero no es propiamente un Estatuto del Comandante.

Como la necesidad del mencionado estatuto se hacía cada vez más apremiante, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aéreo y del Espacio comienza a tratar el problema durante su II Congreso celebrado en Salamanca en 1964; luego en 1968 se realiza en Córdoba, Argentina, el II Congreso Argentino de Derecho Aéreo y Espacial, en el cual también se trata el tema.

Más tarde en Madrid, 1970, se unen la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, IFALPA, la Asociación Española de Pilotos de Líneas Aéreas, ASPLA, y el Instituto Iberoamericano, en un Simposium sobre el Estatuto del Comandante de Aeronave.

En Marzo de 1971, en Mar del Plata, Argentina, IFALPA se reúne en su conferencia anual en la cual se presenta un Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave, pero adolece del defecto de excesivamente reglamentario y detallista.

En Junio del mismo año, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aéreo y Espacial, realiza su V Jornada de Valencia, Venezuela, en las cuales se discute el Estatuto y se aprueban planes de trabajo.

En Noviembre de 1971 se reúne el Comité legal de IFALPA en Madrid, donde se analiza artículo por artículo el proyecto que fue presentado a la Conferencia de Mar del Plata. El resultado de es-

te trabajo es entregado a la consideración de la Conferencia Anual de IFALPA, Mermoz 1972, y al Instituto Iberoamericano.

La Conferencia anual IFALPA aprueba por unanimidad el trabajo efectuado por el Comité Legal. El Instituto Iberoamericano toma en consideración los comentarios y observaciones de IFALPA así como de otros miembros del Instituto, lo cual da origen a un nuevo proyecto que es desarrollado por:

- Dr. Martín Bravo Navarro (reconocido abogado español, especialista en esta materia).
- Dr. Indalecio Rego Fernández (Comandante de Boeing 747 en Iberia, Director del Centro de Estudios del Instituto Iberoamericano).
- Dr. José Antonio Cembranos (Abogado y Comandante de DC-9 en Iberia).

El contenido del nuevo proyecto fue entregado al Congreso por los Sres. Rego Fernández y Bravo Navarro. Por gran mayoría se aceptó y respaldó en general el nuevo proyecto, el que deberá ser modificado en algunos artículos, en especial aquellos en que no se ven cumplidos los deseos de IFALPA.

En las recomendaciones generales, el grupo de estudio legal IFALPA quedó invitado para nuevamente considerar las modificaciones.

El proyecto final será presentado al Comité legal de OACI para su consideración.

Sólo se publicarán los considerandos, ya que fueron aprobados sin modificaciones; en cuanto al texto legal, éste será publicado una vez revisado.

b) PROYECTO DE ESTATUTO INTERNACIONAL DEL COMANDANTE DE AERONAVE.

Considerando que la navegación aérea tiende por naturaleza y por el medio en que se desenvuelve, a ser internacional, y que por lo mismo demanda en sus instituciones fundamentales una solidaridad jurídica del mismo alcance.

Considerando que el Comandante de aeronave de transporte es una figura primordial de la navegación aérea, por cuanto que por exigencias de su condición de máximo responsable en la **dirección aeronáutica** está llamado a desempeñar el mando de tales aeronaves, así como otras complejas funciones de Derecho Público y Privado.

Considerando que el artículo 37 del Convenio de Aviación Civil Internacional compromete a todos los Estados signatarios a colaborar con el fin de lograr el mayor grado de uniformidad posible en las disposiciones relativas al personal aeronáutico.

Considerando que hasta el momento, sólo parcialmente se ha conseguido una regulación internacional respecto al Comandante de aeronave, subsistiendo distintas y heterogéneas disposiciones de los Estados, sobre la mayor parte de las cuestiones que presenta esta figura.

Considerando que la firma de un Convenio Internacional sobre la condición jurídica del Comandante de aeronave, es una necesidad **apremiante** universalmente reconocida.

Riesgos que presentan los pavimentos en mal estado

(Basado en el 18º Foro de Seguridad Aérea de ALPA)

La seguridad aérea, por definición es el arte de disminuir el riesgo que pueden tener las personas que usan este medio de transporte.

Los pilotos, celosos guardianes de la seguridad, sabemos que las deficiencias que presenta la pavimentación de las pistas, en especial cuando se trata de superficies ásperas, aumentan el índice de riesgo durante la operación de despegue o aterrizaje.

A diario somos testigos de problemas causados por fatiga de material y estos problemas no pueden ser atribuidos solamente al uso medido en horas de vuelo que pudiese tener un avión, sino que a un sinnúmero de factores y uno de éstos es la operación de pistas en mal estado.

Pensamos que la aspereza como las diferencias parciales en el gradiente (superficies ondulantes) dificultan las carreras de despegue como las de detención y parada, afectando



directamente a toda la estructura, e incluso a las performances del avión.

La fuerte vibración que se produce al correr a altas velocidades por pistas ásperas provocan a la larga daños irreparables a las células estructurales, como a los valiosos equipos que conforman las unidades de control de las aeronaves modernas, y siendo nosotros los testigos presenciales de este grave problema, tenemos la obligación de hacerlo presente a las autoridades pertinentes, con el fin de cuidar nuestro material de trabajo y reafirmar nuestra doctrina respecto a la seguridad aérea.

Sería interesante tener un detector especial que nos diera un índice basado en la condición de la superficie de la pista con el fin de determinar cuál de nuestros aeródromos podría ser nocivo o peligroso para nuestro material de vuelo. Con ésto estaríamos contribu-

yendo directamente al mejoramiento de la infraestructura relacionada con aeropuertos.

La pista de Cerro Moreno, la podríamos considerar como un caso típico de superficie áspera, la cual no necesita un detector especial para darse cuenta de su estado, sino que basta con despegar en el cockpit de un Caravelle, o de un B-727.

La pista de Chacalluta, a pesar de ser una superficie suave, sus ondulaciones son bastante notorias a altas velocidades, y me refiero a las velocidades que usan los aviones modernos, que sólo LAN posee en el país.

El éxito de la seguridad de vuelo se basa en la prevención de los accidentes y una de las formas de contribuir a ello es la de mantener una actitud inflexible ante aquellos problemas que signifiquen riesgo.

INSTRUCCION DE VUELO EN ARICA

A raíz de los numerosos problemas encontrados para efectuar la instrucción de vuelo en el material HS-748, en el área de Santiago, el cuerpo de instructores solicitó al Gerente de Operaciones su autorización para iniciar un plan de instrucción continuada en el aeropuerto de Chacalluta, Arica.

Considerando que todos los días pernocta un avión en esa posta y que el aeropuerto reúne todos los requisitos mínimos, se autorizó la operación, y fue así como en un tiempo record fueron entrenados más de 15 Pilotos, unos para Capitanes y otros para Primeros Oficiales.

Este plan se hizo extensivo a las inspecciones semestrales, las que actualmente se efectúan los días Domingos. De esta manera ha sido posible mantener totalmente al día las inspecciones e instrucción del material Avro.

Esta iniciativa, que nació de los instructores del material, fue llevada a cabo gracias al apoyo encontrado en la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, quedando demostrado una vez más el esfuerzo que cada día hace el cuerpo de Pilotos para mejorar la economía, eficiencia y seguridad que caracterizan a las operaciones aéreas efectuadas por nuestra Empresa.

Señor
Ministro de Obras Públicas y Transportes
Contralmirante Dn. Ismael Huerta
PRESENTE.-

SANTIAGO, 10 de Noviembre de 1972.

Señor Ministro:

En respuesta a los planteamientos hechos por S. E. el Presidente de la República a nuestro Sindicato, en la reunión efectuada en el día de ayer, con su concurrencia y la de los señores Presidente y Vicepresidente de LAN-Chile, General (R) Dn. Teodoro Ruiz y Dn. Jorge Hofer, respectivamente, cúmplenos manifestarle que el Cuerpo de Pilotos LAN-Chile acordó reintegrarse a sus labores profesionales, dando por superado el conflicto laboral pendiente, sobre las siguientes bases:

- 1º No habrá represalias de ninguna naturaleza;
 - 2º La actual Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo queda vacante en el plazo de 72 horas, para designar en este cargo a un Piloto en servicio activo de nuestro Escalafón;
 - 3º La situación remuneracional de los actuales Primeros Oficiales "C" del Escalafón de Pilotos queda fijada en las siguientes pautas:
 - a) Desde la fecha de sus contratos hasta el 30 de Septiembre del presente año gozarán de una renta base mensual de E⁹ 2.950.
 - b) Entre el 1º de Octubre de 1972 hasta el 31 de Enero de 1973 gozarán de la misma renta base anteriormente expresada, pero incrementada con el 99,8% de reajuste legal.
 - c) A contar del 1º de Febrero de 1973 todos los actuales Primeros Oficiales "C" ascenderán a Primeros Oficiales "B", con todas las prerrogativas remuneracionales que les corresponde a éstos últimos.
- En cuanto a los futuros Primeros Oficiales "C", su situación remuneracional será estudiada con posterioridad, y será especialmente considerada la preocupación de S. E. el Presidente de la República por establecerles un justo trato.

Hacemos presente a Ud. que, en la solución de este conflicto primó nuestro invariable sentido de responsabilidad frente a la comunidad y a la Empresa.

Agradecemos y valoramos sus personales esfuerzos para obtener una solución a este conflicto. Asimismo, queremos expresarle, por su conducto, al General de Aviación (A) Dn. Germán Stuardo de la Torre, nuestro reconocimiento por su labor como Interventor.

FERNANDO OCAMPO M.
Secretario

JORGE JARPA R.
Presidente

LOS CERRILLOS, 10 de Noviembre de 1972

Al señor
Presidente
Sindicato Profesional de Pilotos de LAN-Chile.
Don Jorge Jarpa Reyes
PRESENTE.-

Señor Presidente:

Acuso recibo de su comunicación Nº 28/2, de esta fecha, dirigida al señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Contralmirante Don Ismael Huerta. por la que se hace presente que el Cuerpo de Pilotos de Línea Aérea Nacional Chile, ha acordado reintegrarse a sus labores profesionales, sobre las bases que en la misma nota se señalan.

Sobre el particular, me permito manifestarle que el Presidente infrascrito acepta las bases de solución propuestas, por lo cual el conflicto debe darse por superado.

Saluda muy atentamente a Ud.,

TEODORO RUIZ DIEZ
Presidente

PRINCIPIO DE ACUERDO

A continuación se transcribe el principio de acuerdo al que se llegara entre el Interventor, General (A) Sr. Germán Stuardo de la Torre y el Directorio del Sindicato Profesional de Pilotos LAN-Chile, después de 6 días de conversaciones y que no llegó a firmarse debido a que, en último momento, el Gobierno puso término a la gestión del señor Interventor por considerar que los problemas que le dieron origen habían sido ya superados en LAN. No obstante, el paro de los pilotos tuvo que prolongarse 4 días más hasta lograr un acuerdo similar a éste, esta vez con el Presidente de la República señor Salvador Allende G.

Entre la Línea Aérea Nacional de Chile, representada por el señor Interventor, General de Aviación (A) don Germán Stuardo de la Torre, y el Sindicato Profesional de Pilotos LAN CHILE, representado por su Directorio, se ha llegado al siguiente acuerdo; en relación con el paro de actividades decretado por el Cuerpo de Pilotos que se hizo efectivo el Miércoles 1º de Noviembre, a las 00 horas.

- 1º) Se acuerda dejar constancia que se han revocado todas las medidas administrativas y/o legales y/o judiciales que se aplicaron a los miembros de la Directiva del Sindicato de Pilotos LAN Chile, como asimismo a la Directiva y/o miembros del Sindicato de Profesionales de LAN Chile. A mayor abundamiento, se acuerda dejar igualmente establecido que no se tomarán, en el futuro, medidas de la misma naturaleza, o de naturaleza análoga a las señaladas, en contra de los participantes del paro, que tengan precisamente su fundamento en él.

Los Pilotos de LAN Chile dejan especial constancia de la prudencia con que el señor Interventor ha actuado en relación con este problema.

- 2º) En relación con los planteamientos del Cuerpo de Pilotos sobre la Subgerencia de Operaciones de Vuelo, se acuerda dejar testimonio de lo siguiente:
 - a) En los momentos de firmarse esta Acta de Acuerdo, el cargo de Subgerente de Operaciones de Vuelo está vacante.
 - b) En consecuencia, de la vacancia referida, los Pilotos se reintegran de inmediato a sus labores, suspendiendo el paro decretado.
 - c) Coincidente con la vuelta de los señores Pilotos a sus labores normales, el señor Interventor, en conjunto con el Sindicato de Pilotos LAN CHILE, iniciarán las conversaciones que deben culminar con el establecimiento de un sistema o mecanismo permanente que sirva para designar al Subgerente de Operaciones de Vuelo. Una vez aprobado el sistema o mecanismo señalado, se procederá a la designación del Subgerente de Operaciones de Vuelo, precisamente de acuerdo a lo que sobre el particular se convenga. La aprobación del mecanismo o sistema referido, como asimismo la designación del Subgerente de Operaciones de Vuelo deberá hacerse dentro del plazo en que subsista la Intervención.

3º) En relación con la situación remuneracional de los Primeros Oficiales "C" del Escalafón de Pilotos, se ha convenido lo siguiente:

A) EN CUANTO A LOS ACTUALES PRIMEROS OFICIALES "C".

- a) Desde la fecha de ingreso a esta Categoría hasta el 30 de Septiembre de 1972, gozarán de una renta base mensual de Eº 3.289.
- b) Desde el 1º al 31 de Octubre de 1972, gozarán de una renta base mensual de Eº 3.289 incrementado con el 99,8% de reajuste legal.
- c) Desde el 1º de Noviembre de 1972 quedarán ascendidos a la categoría de Primeros Oficiales B, con un sueldo base de Eº 3.913 más el incremento del 99,8% de reajuste legal.
- d) Desde el 1 de Mayo de 1973 el sueldo base determinado en la letra c) se incrementará con el 45% de bonificación permanente, en los mismos términos con que actualmente se beneficia a todos los Primeros Oficiales B del Escalafón de Pilotos.

B) EN CUANTO A LOS FUTUROS PRIMEROS OFICIALES "C".

Se acuerda iniciar conversaciones inmediatas entre las partes, a fin de encontrar adecuada solución a este problema.

El Cuerpo de Pilotos acepta este procedimiento, en el entendido que la solución definitiva debe obtenerse en el plazo que dure la Intervención, y considerando especialmente las garantías dadas por el Supremo Gobierno en orden a ofrecer su mejor disposición en la apreciación de este problema.



¿Cuánto dijo que querían ganar los primeros oficiales "C"?

Efecto de los Cambios de Intensidad de Viento en las Aproximaciones

(Traducido del Flight Safety Foundation Inc. Pilots Safety Exchange Bulletin 70-103-105. Abril/Junio 1970).

Cuando un cambio de intensidad de viento es encontrado durante una aproximación, los efectos son dobles y opuestos en dirección. Un efecto depende de la razón de cambio y el otro depende solamente de la magnitud del cambio. El efecto global va a variar dependiendo de la naturaleza del cambio.

El primer efecto está asociado con la velocidad terrestre del avión, relativa a la velocidad deseada. Si un avión está aproximando a una velocidad de 120KTS. TAS., con un viento de proa de 20kts., la velocidad terrestre va a ser 100kts. Si este viento cesa, el avión necesitará acelerar hasta una velocidad terrestre de 120kts., para mantener su velocidad. Esto puede ser realizado bajando la nariz aceptando una pérdida de altura o aplicando potencia para acelerar el avión a una razón equivalente a la del cambio de intensidad del viento.

Este efecto sería el único observado si el avión no estuviera en una aproximación, intentando seguir una trayectoria de planeo deseada. Debido a que se necesita mayor potencia para seguir una trayectoria de planeo con un viento de proa que sin él, el avión va a tener más potencia que la necesaria para mantener dicha trayectoria, en caso que el viento cese repentinamente y después que la velocidad se haya estabilizado.

Como ilustración, asumamos que el avión está volando una trayectoria de planeo con un viento de proa como se indica en la Figura 1, y que el viento cambia a una condición de viento calma a una razón rápida, mientras el avión se encuentra a bastante altura sobre el terreno. También asumamos que la potencia se mantiene constante y que el avión está siendo operado a una velocidad de aproximación tan baja que no permite una disminución de ella. Cuando el viento cesa, el avión caerá bajo la trayectoria cuando el piloto baje la nariz para mantener la velocidad. La pér-

didada de altura va a ser directamente proporcional al incremento de velocidad terrestre requerida para la nueva condición de viento (un cambio de energía potencial por energía cinética).

Ahora que el cambio de energía se ha realizado, el avión tiene más potencia que la requerida para volar la trayectoria de planeo bajo una condición de viento cero y gradualmente va a disminuir su ángulo de planeo hasta volar sobre la trayectoria.

También se muestra en la Figura 1, una ilustración con vectores, que muestran la relación entre velocidad aérea V_a , velocidad terrestre V_g , ángulo de trayectoria de planeo γ y ángulo de trayectoria de planeo θ con respecto al viento de proa V_w . Esto muestra cómo el avión vuela en una trayectoria de planeo pequeña y es empujado hacia atrás por el viento para volar dentro de la trayectoria de planeo deseada.

El efecto aparente del decrecimiento del viento de proa va a ser diferente, dependiendo de sí, el cambio de intensidad ocurre relativo al terreno, de la razón de cambio y de la magnitud del cambio. Si el cambio ocurre muy cerca del terreno, se puede decir que el avión va a quedar corto. Por otra parte, si

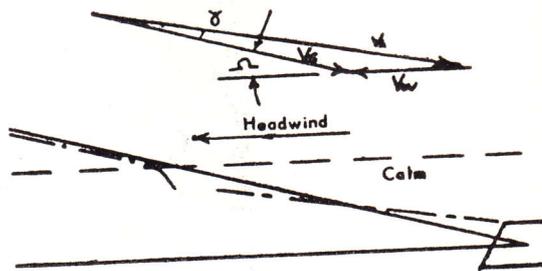


FIGURA 1.— Trayectoria de Vuelo para disminuir el efecto de los cambios de intensidad del viento de proa.

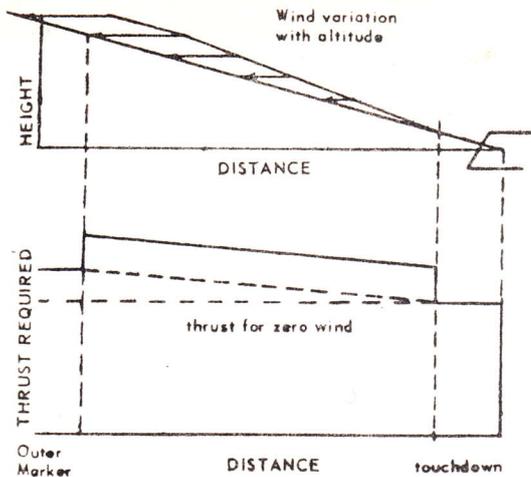


FIGURA 2.— Potencia requerida versus distancia para una aproximación estable con disminución del viento de proa.

ocurre a cierta distancia del terreno, el avión va a tender a sobrevolar la zona de aterrizaje. También si el cambio es muy rápido, el efecto inmediato que se va a observar, va a ser una pérdida de altura para compensar el aumento de velocidad requerido. Pero si el cambio es relativamente lento, una pequeña razón de alejamiento de la trayectoria de planeo, va a corregir la razón de cambio de intensidad de viento y el efecto de volar en condiciones de continuo decrecimiento de intensidad va a ser predominante.

El comentario anterior se da como ilustración solamente, ya que ningún piloto estará conforme con llevar un setting de potencia constante cuando no está manteniendo la trayectoria de planeo deseada.

Ahora asumamos que tenemos una disminución de la fuerza del viento de proa, como se muestra en la Figura 2, que empieza a decrecer algún momento después del outer marker y llega a una situación de viento cero cerca del marcador interno MM. Más aún, asumamos que el piloto quiere volar la trayectoria de planeo a una velocidad más o menos constante. La porción inferior de la Figura 2, entonces representa el empuje requerido vs. distancia volada para satisfacer la condición de velocidad constante y trayectoria de planeo constante.

Mientras encontraba un viento de proa alto,

el piloto usaba un setting de empuje más alto que el necesario para una condición de viento cero para mantenerse dentro de la trayectoria. Cuando el viento empieza a decrecer, el avión va a tender a disminuir la velocidad y a caer bajo la trayectoria. El piloto al reconocer esto va a aumentar el empuje para volver a la trayectoria (teóricamente, la cantidad de empuje requerido para acelerar la masa del avión es igual a la razón de cambio de intensidad del viento). Ahora que el avión está de nuevo en la trayectoria, el piloto va a reducir la cantidad de empuje aplicado, debido a que está encontrando un viento de proa cada vez menor. Entonces, cuando el avión está cerca del marcador MM. y el cambio de intensidad de viento cesa, el avión no va a necesitar acelerar y una reducción en el empuje va a ser necesaria para evitar sobrevolar la trayectoria de planeo.

Es obvio que los efectos del cambio de intensidad del viento sobre el empuje requerido dependen de la razón y magnitud de éstos. Los efectos observados, relativos a la tendencia de aterrizar corto o largo, dependen de la relación geométrica que exista entre el cambio de intensidad del viento y el terreno. Si el cambio de intensidad comienza muy cerca del suelo, va a haber una tendencia a usar poco empuje; pero si el cambio empieza a una altura superior y termina a raz del suelo, la tendencia va a ser el tener un exceso de empuje.

El perfil de vuelo, asumiendo un rápido decrecimiento en la intensidad de un viento de

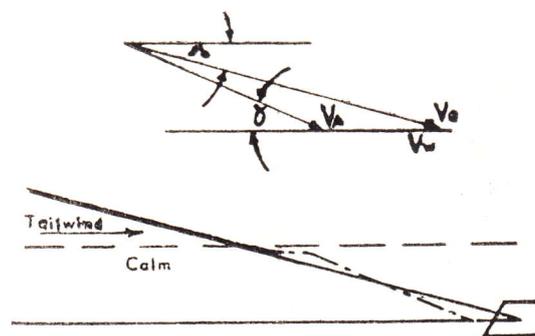


FIGURA 3.— Trayectoria de Vuelo para disminuir el efecto de los cambios de la intensidad del viento de cola.

cola, a empuje constante, se muestra en la Figura 3. El avión va a, inicialmente, sobrevolar la trayectoria de planeo, pero como va a tener menos empuje que el requerido para mantener esa nueva trayectoria va a caer por debajo de la trayectoria original. También se muestra un diagrama de vectores que ilustra cómo un avión volando con viento de cola tiene una trayectoria de vuelo bastante inclinada y es empujado por el viento hacia la trayectoria de planeo.

Si existe un viento de cola a altura y empieza a disminuir después del marcador extremo OM., hasta una condición de viento calma cerca del marcador interno MM., como se muestra en la figura 4, el requerimiento teórico de empuje para mantener la trayectoria de planeo y la velocidad, se muestra en la parte inferior de la Figura 4.

Inicialmente, una reducción de empuje es requerida para desacelerar la alta velocidad terrestre del avión, pero entonces el avión tiene empuje suficiente para volar la trayectoria de planeo y aumentos graduales de empuje son requeridos. Cuando el viento cesa, un gran aumento de empuje se requiere para prevenir una mayor desaceleración de la velocidad terrestre. Así, aquí de nuevo se observan los efectos de la razón de cambio, la magnitud de él y su relación de cambio respecto al terreno.

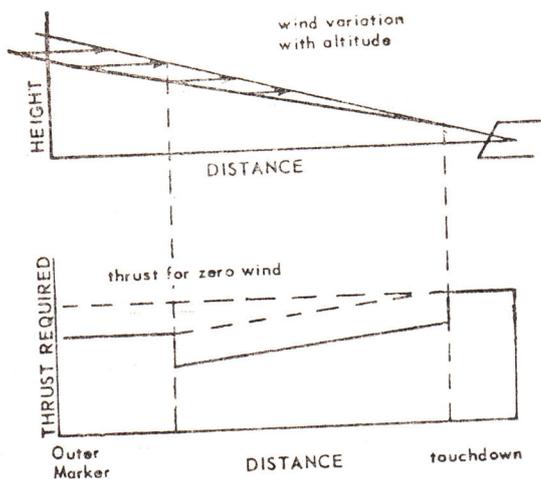


FIGURA 4.— Potencia requerida versus distancia para una aproximación estable con viento de cola en disminución.

Ahora debería ser obvio que los efectos de cambio de intensidad de viento son corregibles con empuje (si suficiente) y que se requiere una atención frecuente a esta función. Ahora bien, determinadas las reglas para volar por ellas, la número uno debería ser:

1.— Vuele con una mano en las llaves de empuje y preste particular atención a la razón de descenso necesaria para mantenerse en la trayectoria de planeo.

Otras reglas son:

2.— Si existe viento de proa a altura con viento calma cerca del suelo, esté atento para la posible necesidad de un gran aumento de empuje si el cambio es rápido, unos pocos nudos de velocidad extra serán una buena ayuda si se tiene dudas sobre la disponibilidad de empuje extra para cambios rápidos de intensidad de viento. Sin embargo, si el cambio de intensidad ha comenzado ya, y el empuje ha sido aumentado para corregirlo, esté atento, ya que una reducción de empuje es lo más probable que se necesite. Otra precaución es la de retardar la selección final de flap hasta estar seguro que el requerimiento inicial de empuje está satisfecho.

3.— Si existe un fuerte viento de cola en altura con viento calma cerca del suelo, esté atento a una posible gran disminución de empuje cuando se encuentre el cambio. Pero si la corrección se ha hecho esté atento a la posible necesidad de aumentar el empuje y a un gran aumento de éste cuando el cambio cese. Sea especialmente cuidadoso con los rápidos descensos de intensidad de viento, que pueden comenzar unos pocos cientos de pies sobre el terreno y que cesan a unos 50 pies o más sobre él. Los efectos de encontrar el cambio van a ser el de sobrevolar la trayectoria de planeo y una sobrevelocidad. El piloto por supuesto, va a corregir esto reduciendo el empuje. Pero entonces el cambio cesa y va a ser necesario un gran aumento de empuje. Hay algunos motores con FAN que responden muy lentamente a requerimientos amplios de empuje cuando se encuentran operando a ralentí. Si el avión que se vuela tiene motores de estas características, los últimos cientos de pies en todas las aproximaciones, deben ser volados a un stting de empuje mínimo y si una razón de descenso y velocidad aceptables no se puede mantener, abandone la aproximación.

4.— Sea especialmente cuidadoso con los cambios de intensidad de viento en las aproximaciones con motores cortados. Si se usa una configuración de aterrizaje con full flap con todos los motores funcionando, lo más probable es que no haya suficiente empuje disponible para contrarrestar los efectos de los rápidos cambios de intensidad de viento.

5.— Tenga precaución con los grandes aumentos de velocidad justo antes de tocar ruedas. Aunque la distancia de parada desde el punto de aterrizaje puede no ser mucho más grande que la distancia para un aterrizaje con viento calma (velocidad terrestre igual que la con viento calma), la mayor velocidad aérea, en la mayoría de los casos, va a resultar en un aterrizaje largo y el piloto va a tender a volar el avión al suelo de la manera acostumbrada. Si se está usando una pista corta o mojada es preferible pasar de largo y efectuar una nueva aproximación, ahora conociendo las características del viento, que arriesgar un aterrizaje largo y a alta velocidad.

6.— Esté atento a cómo el "approach coupler" vuela el avión. Si se encuentra un cambio de intensidad de viento y el avión no tiene suficiente empuje, cerca del marcador interior MM., el avión va a bajar la nariz para mantener su velocidad estabilizada. La falta de empuje se va a manifestar en una gran razón de descenso. Pero antes que la necesidad de empuje se verifique, el avión va a haber abandonado la trayectoria de planeo. Entonces el ángulo de ataque se aumenta para volver a la trayectoria. La necesidad de empuje no va a ser evidente hasta que el aumento de ángulo de ataque, con la correspondiente pérdida de velocidad sea notada, lo que puede ser demasiado tarde para una aplicación de empuje. El que se salte algún control del coupler por señales de radio o por los circuitos memorizadores, más la reacción lenta del motor, complican aún más la situación. También

si el coupler está aplicando una gran fuerza de elevador hacia arriba a través del servo el avión va a estar fuera de trim y va a iniciar un rápido descenso cuando se desenganche el approach coupler (la luz de fuera de trim que se usa comúnmente en estos sistemas, tiene un retardador, por lo que no necesariamente va a anunciar esta condición antes que se produzca el desenganche).

La situación de encontrarse volando en approach coupler, cerca del suelo y con empuje insuficiente, es bastante peligrosa, pero puede ser corregida mucho antes vigilando cuidadosamente la razón de descenso y el indicador de trayectoria de planeo (glide slope) del instrumento, el pitch command del director de vuelo puede coincidir exactamente con lo que el coupler está haciendo mientras el avión está desarrollando una gran razón de descenso y saliéndose de la trayectoria porque él dirige el vuelo de la misma manera que el approach coupler. Ninguno de ellos va a reconocer la necesidad de empuje, pero solamente reconocerán el abandono de la trayectoria de planeo resultante. Entonces sólo después que la corrección de pitch se ha efectuado con los efectos resultantes anotados, la necesidad de empuje va a ser obvia.

Por algún tiempo, se creyó que cambios rápidos de intensidad de viento eran del orden de los 5kts., por cada 100pies y que el máximo era de 10kts por cada 100pies. Ha aumentado la evidencia de que cambios de 10kts por cada 100pies son mucho más frecuentes que lo que se pensaba antes y bajo las actuales condiciones de tiempo de 200pies de techo o menos. También hay evidencias que hacen pensar que las máximas razones de cambio son mayores que 10kts por cada 100pies o más. La más alta que se ha registrado, de acuerdo a lo que recuerda el autor fue de cerca de 30kts por cada 100pies.

D. N. Ahnstrom

CONFERENCIA EXTRAORDINARIA DE IFALPA EN MEXICO

Durante los días 12 y 13 de Diciembre, se efectuó en México una Conferencia Extraordinaria de IFALPA, relativa a la política general que debe adoptarse para contrarrestar el terrorismo de que viene siendo víctima la Aviación Civil.

El Sindicato Profesional de Pilotos de LAN-Chile estuvo representado en esta Conferencia por nuestro Director IFALPA, Comandante Dn. Carlos Ride-relli Muñoz.

ALGO MAS SOBRE LOS PAROS...

- ¿ COMO SE ORIGINARON ?
- ¿ PORQUE NO PUDIERON EVITARSE ?
- ¿ CUANDO Y PORQUE SE VOLVIO A LA NORMALIDAD ?
- ¿ CUANTO DURARON ?
- ¿ QUE SE OBTUVO CON ELLOS ?
- ¿ QUE HA OCURRIDO POSTERIORMENTE ?
- ¿ CUANTO COSTARON ?

A propósito del último para de los pilotos, se barajaron toda suerte de cifras sobre las pérdidas económicas que estos conflictos significan. Según un cálculo de la empresa, cada día de paro costó a LAN la suma de US\$ 50.000.00 más E⁹ 4.500.000.00. Sin embargo, este cálculo no refleja otras pérdidas adicionales que, cuantificadas, podrían representar, además, otras grandes sumas de dinero. Por ejemplo, ¿cuánto pierde la Empresa y el país en prestigio y en posibilidades de desarrollo? ¿cuánto valen el tiempo y las energías gastadas inútilmente?...

Muy grave es la culpa de quienes ocasionan a la Empresa y al país tan grandes pérdidas y nuestro deseo es que, si no es posible hacérselas devolver directamente, por lo menos se tenga en cuenta su culpabilidad y valga la experiencia cuando se efectúan nombramientos de personas en puestos o funciones que implican responsabilidad.

PRIMER PARO - 4 de Enero de 1972

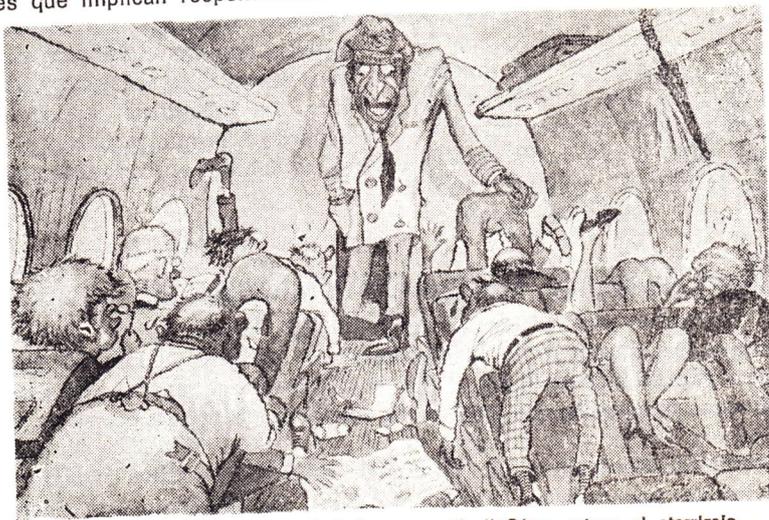
ORIGENES

A la fecha de este paro, la Empresa se encontraba en un crítico estado de indisciplina, desorden y anarquía. Esta situación fue creada por muchos que adquirieron un extraño derecho de "propiedad" sobre la Empresa, y de algunos otros que intencionadamente desarrollaban su labor desquiciadora. Los primeros creen estar contribuyendo a la acción del actual Gobierno (y más bien la entorpecen) y otros se limitan a ejercer sus afiebradas doctrinas, que no sólo pueden conducir a la quiebra de la Empresa, sino también del país.

Se produjo, pues, una completa distorsión de los niveles de responsabilidad, autoridad y jerarquía dentro de la Empresa, amagando peligrosamente principios básicos y consubstanciales a la actividad de un servicio de alta tecnología, como es nuestra Línea Aérea.

MOTIVOS

En este ambiente, el 27 de Noviembre de 1971, se produjo un incidente entre un Tripulante de Mantenimiento y un Comandante de Aeronave de la Empresa. El primero, presumiblemente influenciado por el medio, cometió una falta que contrariaba el principio del Piloto al Mando. Este hecho, grave en sí mismo, lo era más en la medida que correspondía a una declinación generalizada de los principios de jerarquía y disciplina.



... Y luego, el "Piloto Popular" les preguntó: "¿Cómo estuvo el aterrizaje compañeros?".

Es en razón de ambas apreciaciones, del deber de velar por el principio de seguridad de las operaciones aéreas y de la evidente necesidad de poner coto a la peligrosa situación a que se estaba llevando a la Empresa, que los Pilotos acordamos este paro, pues sosteníamos (y lo seguimos sosteniendo) que la Gerencia de Operaciones tenía autoridad necesaria para suspender a dicho Tripulante de Mantenimiento.

PETICIONES

Que el referido Tripulante de Mantenimiento fuera suspendido de actividades de vuelo por la Gerencia de Operaciones, entretanto se realizaban los sumarios internos de LAN y de la Dirección de Aeronáutica.

DESARROLLO

Numerosas gestiones claras, firmes y muy bien documentadas ante las autoridades de la empresa y del Gobierno, para demostrarles la necesidad de tomar esta acción, desembocaron, al cabo de más de un mes, en el más completo fracaso, decretándose por ello la suspensión de actividades.

DURACION DEL PARO

24 horas.

RESULTADOS

Acta de Avenimiento en que se acuerda:

Que el Tripulante de Mantenimiento afectado queda suspendido indefinidamente de actividades de vuelo y que no habrá represalias, en contra de los pilotos, por parte de la Empresa.

Se reconoce:

Que la suspensión de actividades de vuelo tiene una gran trascendencia para la vida nacional, que el movimiento no obedeció a factores políticos de ningún tipo y que es preciso respetar la autoridad y atribuciones que corresponden a la Gerencia de Operaciones de la Empresa.

Se establece:

La necesidad de racionalizar y esclarecer los niveles de responsabilidad y autoridad dentro de la Empresa.

Se ratifica:

El principio de autoridad del Comandante al Mando de la Aeronave. (Revista Despegue Nº 12).

Por otra parte, tanto el Sumario Interno de LAN, como el de la Dirección de Aeronáutica, confirmaron nuestra tesis, brindándole indirecta aprobación a nuestro paro.

DERIVACIONES POSTERIORES

Las aprensiones, sospechas y análisis de los pilotos, que dieron origen y respaldo a su decisión de exigir, por la fuerza el restablecimiento de la cordura y el buen sentido en el ámbito de la Empresa, se fueron confirmando posteriormente con creciente claridad. Prueba indiscutible de ello es que en Julio de 1972, un año y ocho meses después de nombrados, el Gobierno se vio en la necesidad de eliminar de la Empresa a toda su plana mayor, con la esperanza de detener así el deterioro moral, técnico y operacional que ésta estaba experimentando y el caos a que estaba siendo conducida. Fueron retirados el Presidente, el Vice-Presidente, el Gerente de Planificación y Director del Personal, el Gerente General en EE. UU. el Gerente Comercial en España (en ese momento transferido a Perú) y otros.

COMENTARIO

Los pilotos, lejos de alegrarnos por estos hechos, hemos experimentado una profunda pena ante tan bochornosos acontecimientos, que no se compadecen con el bien ganado prestigio nacional e internacional que, gracias a muchos años de labor abnegada y constante, había alcanzado esta Empresa tan útil, necesaria, representativa y querida del pueblo chileno.

SEGUNDO PARO — 19 de Junio de 1972

ORIGENES

La indecisión y actitud indolente con que los Gobiernos y Organismos Internacionales pertinentes han encarado la necesidad de adoptar las medidas de seguridad apropiadas para poner término a la escalada de raptos, secuestros, sabotajes y otros actos ilícitos de que vienen siendo objeto las aeronaves comerciales, en el mundo entero, a partir del año 1968, y a la cual, por cierto, no ha escapado nuestro país.

LAN-Chile ha sufrido tres raptos de aeronaves, con el consiguiente peligro para la vida de pasajeros y tripulantes. En una de esas oportunidades debido a que fue sobrepasada la autoridad y el control del Comandante al Mando de la aeronave, fue herida a bala una joven Auxiliar de Vuelo quien deberá soportar por el resto de su vida las terribles consecuencias de la incomprensión y testarudez de quienes debieron protegerla.

Un Boeing 727 de LAN-CHILE fue víctima de sabotaje mientras volaba sobre el mar Caribe. Un artefacto explosivo de grueso calibre, preparado y colocado a bordo de la aeronave por manos criminales, desencadenó la tragedia que, a duras penas, pudo abortarse con un aterrizaje de emergencia en el Aeropuerto de Montego Bay (Jamaica). ¡Los 40 pasajeros de ese avión no se imaginan cuán cerca estuvieron de la muerte!

Aviones LAN han transportado, en indeterminadas oportunidades durante estos últimos tiempos, muy delicadas cargas, consistentes en ametralladoras, pistolas, municiones y otros armamentos, sin que para ello se tomaran las medidas mínimas de seguridad que, hasta para los aviones de guerra, se exigen con el fin de evitar una explosión en el aire con la consiguiente pérdida de la aeronave y de las vidas que transporta. Todo ello, por supuesto, con el absoluto desconocimiento de los pilotos que fueron sorprendidos por quienes ellos menos podían imaginarse se dedicaban a tan criminal actividad.

MOTIVOS Y PETICIONES

En vista de tan desesperada e injusta situación, los pilotos del mundo entero, a través de su organización mundial de pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), acordaron un paro mundial de pilotos, con el objeto de llamar la atención de Gobiernos y Organismos pertinentes para inducirlos a preocuparse, en forma más enérgica, de arbitrar las medidas de seguridad necesarias y a presionar a aquellos Estados que acogen en forma benevolente a quienes, con afanes de lucro o ridículas pretensiones de idealismos políticos o sociales, se permiten estos criminales atentados en contra de la humanidad.

DESARROLLO

La duración del paro era limitada y éste tenía el carácter ya descrito. La Empresa y el Gobierno comprendieron claramente nuestra posición y mantuvieron una actitud de respeto para con los pilotos.

DURACION DEL PARO

24 horas.

RESULTADOS

Cumplido el plazo todo volvió a la normalidad.

DERIVACIONES POSTERIORES

Mientras los pilotos del mundo van ganando posiciones en esta lucha por el bien de la humanidad, no es mucho lo que hemos obtenido en Chile. Si bien es cierto que, con fecha 19 de Abril de 1972, el Gobierno había ratificado el Convenio de la Haya para la "Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", aún no hace lo mismo con el Convenio de Tokio, sobre "Actos Ilícitos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", ni con el Convenio de Montreal, que versa sobre la "Supresión de Actos Ilegales de Interferencia Contra la Aviación Civil", ambos, instrumentos jurídicos internacionales indispensables para complementar el primero y disponer de un medio eficaz para contrarrestar la creciente comisión de delitos aeronáuticos (Revista Despegue Nº 15).

En el intertanto, se produjo el secuestro de un avión argentino de Líneas Aéreas Austral, y sus autores recibieron el salvoconducto para seguir su viaje a Cuba. Nosotros, que condenamos este secuestro públicamente, nos opusimos a ser los tripulantes que condujeran a estos raptos. En definitiva, nosotros no transportaremos a autores de delitos aeronáuticos, cualquiera que sea la naturaleza del motivo que induce a cometerlos.

COMENTARIO

¿Es posible hablar de paciencia o quedarse impertérrito ante esta situación?

¿Es necesario que sean nuestros propios familiares o amigos los que aporten su vida para que podamos reaccionar?

¿Será necesario que los pilotos del mundo. declaremos un paro indefinido para que los Gobiernos y Organizaciones mundiales encuentren la solución?

TERCER PARO — 20 de Octubre de 1972

ORIGENES DEL PARO

El Sindicato de Dueños de Camiones, originalmente, y otras organizaciones gremiales con posterioridad, decretaron un cese de actividades en defensa de sus derechos. El Gobierno, en vez de otorgar satisfacción a sus demandas, reaccionó con medidas represivas que motivaron una serie de paros de solidaridad.

Entre estos últimos recordamos a PROLAN, Sindicato de Profesionales de LAN-Chile.

Se produjo pues un paro generalizado en el país, lo que nos obligó a hacer un responsable análisis de la situación.

Como resultado de este análisis, el Sindicato de Pilotos LAN-Chile advirtió que estaban siendo amenazados los derechos y prerrogativas sindicales y gremiales, situación que, tanto por solidaridad con los otros gremios como por el peligro que encerraba para nuestros propios intereses (presentes y futuros) se estimó inaceptable, toda vez que el Sindicato es nuestra arma de lucha para defender nuestros intereses, e incluso los de la Empresa.

En vista de ello se decretó un paro de 48 horas, que se hizo efectivo dos días después del acuerdo, con el objeto de dar al Gobierno plazo razonable para la solución de todos los problemas gremiales.

PETICIONES

Que el Gobierno modificara su actitud en contra de los gremios y garantizara la subsistencia de los derechos y prerrogativas que muy bien se han ganado y que les corresponden.

DESARROLLO

Una vez decidido, el acuerdo fue notificado de inmediato a las autoridades pertinentes de la Empresa, en conversaciones que se mantuvieron dentro de un marco de respeto y consideración mutuos.

No fue así, en cambio, la actitud asumida por ciertos grupos de la Empresa, que en sendas declaraciones de amplia difusión, dentro y fuera de LAN, distorsionaron el sentido de nuestra actitud, nos calumniaron, y nos colmaron de denuestos e improperios; se organizaron precipitadas asambleas, en las que se informaba a los presentes, con procaz lenguaje, de nuestras "siniestras intenciones"; y, no contentos con eso, ensuciaron las murallas de los edificios de nuestra Empresa con carteles tendientes a demostrar a todo el mundo la GRAN VERDAD que ellos detentaban, y la increíble intención de nuestra perversa actitud, ¡ERA UN MOVIMIENTO CLASISTA Y POLITICO...!

Nuestro movimiento, como ha quedado explicado, fue apolítico y de un carácter netamente gremial, pero ciertos grupos (entre los que se cuentan incluso algunos Ejecutivos de la Empresa) se empeñaron en creer (o hacer creer) que era exclusivamente político, conclusión que algunos mantienen hasta el día de hoy.

Poco antes de expirar el plazo que nos habíamos dado para comenzar el paro, nuestro Sindicato efectuó una Asamblea (aún cuando no existía el compromiso de efectuarla), con el objeto que los Pilotos conocieran exactamente todos los nuevos antecedentes allegados por su Directiva, a través de numerosas conversaciones con Ejecutivos de la Empresa, con diversas personas que en ella laboran, con personeros de Gobierno y con los Directorios de otros gremios en conflicto. Como resultado de este nuevo análisis, la Asamblea se limitó a confirmar la decisión original, y el paro se hizo efectivo a partir de la hora prefijada.

DURACION

Este paro estaba acordado por 48 horas y su duración fue exactamente la misma. Aún más, requeridos por el señor Interventor, General de Aviación (A) don Germán Stuardo de la Torre, para confirmarle por escrito que el paro no continuaría, no tuvimos inconveniente en dar satisfacción a su pedido, toda vez que abrigábamos la esperanza que la situación por que atravesaban los otros gremios podía normalizarse en ese plazo.

RESULTADOS

Con nuestra actitud, los Pilotos dejamos claramente establecido que no nos guiaba otro propósito que la defensa de los derechos sindicales. Cumplido el plazo, los Pilotos se reintegraron a su trabajo y los vuelos se reiniciaron normalmente.

DERIVACIONES POSTERIORES

Aparentemente este movimiento fue menospreciado por los Ejecutivos de la Empresa y pasó desapercibido para el Gobierno, ya que, insistiendo en que, tanto éste como los demás conflictos ERAN POLITICOS, actuaron en tal forma que, a los pocos días nos vimos en la necesidad de decretar un nuevo paro.

COMENTARIOS

De las alternativas vividas durante este conflicto, una dejó una honda preocupación en el ánimo de los pilotos: La actitud asumida por la Directiva del Sindicato de Empleados y Obreros de la Empresa y otras pocas personas que en ella laboran. A nuestro modesto entender, lo dicho y escrito por estas personas refleja una visión gravemente distorsionada de la política contingente de nuestro país; una interpretación peligrosa de las finalidades que persigue el Gobierno y de la forma en que se debe llegar a ellas; una abismante incomprensión de las funciones que se cumplen dentro de la Empresa, del ordenamiento y el orden que es preciso exista en ella, de las funciones que corresponden al Gobierno y del papel que deben cumplir los trabajadores. Es por esto un error comprensible el hecho de que sus declaraciones, escritas y verbales, tuvieran la finalidad de predisponer al resto de los trabajadores de la Empresa en contra de los pilotos y de los profesionales que en ella laboran.

CUARTO PARO — 1º de Noviembre de 1972

ORIGENES

La situación general del movimiento gremial que dieran origen a nuestro paro anterior había empeorado ostensiblemente. Más gremios habían suspendido sus actividades ante la necesidad de

salir en defensa de los Derechos y Prerrogativas Sindicales que se veían amenazados y mayores aún eran las amenazas que se cernían sobre ellos.

Se acercaba el plazo que nos fijáramos, en sendas cartas enviadas a la Empresa con fecha 10 de Octubre de 1972, para la solución de dos de nuestros problemas gremiales urgentes:

- a) El nombramiento de un Comandante de Aeroplano en servicio activo de LAN, con más de 10 años de servicio, en el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo.
- b) La fijación de un sueldo adecuado para el nuevo cargo de Co-pilotos, Primeros Oficiales "C".

El primero de estos problemas venía entorpeciendo las labores en el área de Operaciones de la Empresa por espacio de dos años, en tanto que el segundo estaba creando un injusto e inconveniente estado de tensión en un grupo de Co-pilotos desde hacía ocho meses. (En estas páginas publicamos antecedentes sobre ambos).

Con fecha 26 de Octubre nos llegó respuesta de la Empresa a nuestra carta de fecha 10 de Octubre, relativa a la situación remuneracional de los Primeros Oficiales "C", en la que se negaban taxativamente nuestras peticiones y, en cambio, se nos ofrecía una solución inaceptable, basándose en argumentos no válidos, como fue demostrado posteriormente.

No solamente no se nos contestó nuestra carta, de fecha 10 de Octubre, relativa al problema de la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo sino que, la persona que desempeñaba ese puesto fue reemplazada por otra que tampoco reunía los requisitos planteados por nosotros.

Aún cuando quedó estipulado que no se tomarían represalias en contra de los pilotos, a raíz del paro anterior, a espaldas del Interventor, la Empresa presentó ante diversos Juzgados de Santiago demandas de desafuero en contra de los Directores de nuestro Sindicato, con el fin de ejercer drásticas represalias sobre ellos posteriormente.

Se puso término a los contratos de los profesionales de LAN, a quienes apoyamos especialmente con nuestro paro anterior, demostrándole a la Empresa la absoluta inconveniencia de deshacerse de ellos debido a la imposibilidad de reemplazarlos en un tiempo que no significara su detención, dada su gran especialización.

MOTIVOS

Todos estos acontecimientos ocurridos en tan poco tiempo y, especialmente los relativos al desmedro que, de hecho, estaban sufriendo los derechos sindicales, motivaron que la Directiva del Sindicato de Pilotos recibiera simultáneamente tres solicitudes distintas, firmadas por una gran cantidad de asociados, para que se convocara a una Asamblea Extraordinaria urgente, con el fin de tratar estos temas. Después de analizados uno por uno los problemas en esa Asamblea, se resolvió decretar un nuevo paro, esta vez indefinido, hasta obtener una solución satisfactoria de todos ellos.

PETICIONES

- a) Reiteración de lo solicitado en razón de los acontecimientos que motivaron nuestro paro anterior.
- b) Que se dejaran sin efecto las medidas tomadas en contra de la Directiva de nuestro Sindicato y de los Profesionales de LAN.
- c) Que se nombrara a un Comandante de Aeronave LAN en servicio activo, en la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo.
- d) Que se fijara una remuneración justa para los Co-pilotos, Primeros Oficiales "C" de nuestro escalafón.

DESARROLLO

El paro se hizo efectivo 24 horas después, con el objeto que pudieran regresar a Chile dos aeronaves que se encontraban en el extranjero, y pudiesen volver los tripulantes que estaban fuera de su base.

Nuestra Directiva mantuvo permanentes conversaciones con el señor Interventor quien, en todo momento, calificó nuestro movimiento como "exclusivamente gremial".

En el desarrollo de estas conversaciones, se llegó a acuerdos inmediatos sobre la situación de las demandas judiciales en contra de nuestra Directiva Sindical, ya que ellas fueron retiradas. Incluso, se llegó a un principio de acuerdo en los otros puntos, con proposiciones concretas ofrecidas por Ejecutivos de LAN, quienes, en una ambigua actitud, dijeron representar a la Empresa en ciertas ocasiones, y dijeron no representarla en otras.

Finalmente, el Presidente de la República, el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, y los señores Presidente y Vicepresidente de LAN, en una reunión conjunta con nuestra Directiva, ofrecieron una solución a nuestro petitorio.

DURACION DEL PARO

Diez días.

RESULTADOS

- a) Varios días antes del término de nuestro paro, el Gobierno encontró una solución al conflicto gremial generalizado que, siendo adecuada para los gremios, les permitió reintegrarse a sus labores.
- b) Fueron retiradas por la Empresa las demandas de desafuero presentadas en contra de la Directiva de nuestro Sindicato.
- c) La Empresa anuló los Términos de Contrato en contra de los Profesionales de LAN, los que así se reintegraron a sus labores ya que, además, había sido solucionado satisfactoriamente el conflicto general en que participábamos.
- d) Fue nombrado un Comandante de Aeronave LAN, en servicio activo, y con más de 10 años de servicios, en la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo.
- c) Se fijó la remuneración que solicitábamos para los Co-pilotos Primeros Oficiales "C" de nuestro escalafón.

COMENTARIOS

El sólo enunciado de los resultados, demuestra la justicia de nuestras peticiones. Sin embargo, se insiste en dañar la imágen nuestra dentro de la Empresa; algunos periódicos acogen declaraciones engañosas y mal intencionadas en contra nuestra; se reviven y agitan desacreditadas consignas clasistas en el seno de nuestra propia Empresa; se da tribuna a quien desea insultarnos; algunos buscan su propia defensa en el ataque artero y grosero contra el Cuerpo de Pilotos.

Y nosotros... ¿qué le contestamos?

... Que ayudamos a recuperar los factores de disciplina y jerarquía, evitando el desquiciamiento

total de la Empresa, ayuda que encontró eco en el despido de varios elementos negativos, y que estaban contribuyendo a esta anarquía.

... Que hemos promovido la inquietud y el interés del Gobierno para aprobar los Convenios de Tokio y Montreal...

... Que el nuevo equipo de Ejecutivos en el área de Operaciones se dispone a mejorar la eficiencia y el prestigio de la Empresa.

Estos son nuestros aportes, que los seguiremos ofreciendo, a despecho de todos los ataques que recibamos.

Finalmente, se impondrá la cordura y se valorarán nuestras actitudes. Los Pilotos estamos con LAN y con Chile; otros, no nos acompañan en esta leal posición.



El sueño dorado de algunos "compañeros"

EL APOYO DE IFALPA A NUESTRO MOVIMIENTO

1/1/47 CCJ/AW

7th November, 1972

Minister of Transportation,
SANTIAGO,
Chile.

Dear Sir,

Our Organisation, representing as it does some 50,000 civil airline pilots among 64 nations of the world, greatly regrets the economic and industrial difficulties at present prevailing in your Country. Our own concern is, however, solely related to air safety and in this matter equally grave news reaches us.

We refer particularly to the reported situation in Lan-Chile by which:

- a) Operations are now under the supervision of an unqualified Operations Manager, and;
- b) The maintenance establishment does not have functioning qualified engineers for its managerial and supervisory work.

We need hardly emphasize to you our serious concern—and no doubt that of the travelling public—at the possibility of operating an airline without fully qualified personnel in the above key post of operations and engineering and would express the earnest hope that the earliest possible steps are taken to remedy the situation.

A further problem brought to our attention is that of pilot morale — as particularly affected by the complaints levelled against the elected Board of Sindicato Profesional de Pilotos Lan-Chile. As you will be aware, pilot morale and air safety are almost inextricable. The pilot is licensed in respect of his **individual responsibility** for the safety of the travelling public; if he feels that safety is seriously prejudiced he must raise his protest; as a member of a Pilots' Association, he normally does so via his elected Officer and any attack on them over issues of safety is an attack on the individual pilot's responsibility for safety. The latter must, therefore, feel confident that his elected spokesmen are free to speak and, if this is not the case, pilot morale may suffer, and may do so catastrophically.

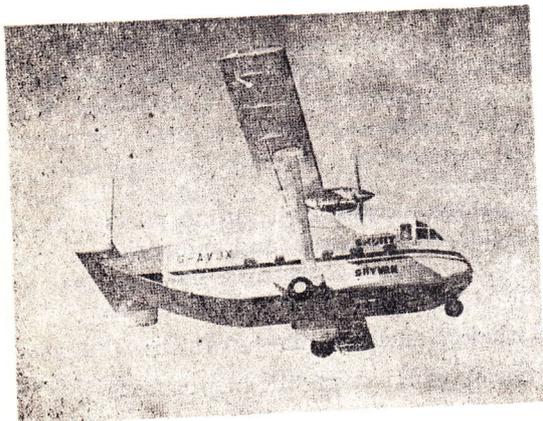
We do therefore urge you to use your good offices to secure the earliest possible restoration of pilot morale by:

- a) Ensuring the withdrawal of any charges against properly elected Officers of the Association;
- b) Providing for Lan-Chile a pilot-qualified Operations Manager;
- c) Also providing a maintenance system based on the full complement of properly qualified engineers and technicians.

Please be assured of our highest considerations.

C. C. JACKSON
Executive Secretary
IFALPA

SHORT SKYVAN



Al parecer al noble y viejo DC-3 le llegó la hora de decir adiós y muy pronto será reemplazado por otro avión más moderno, pero que reuna las características de este gran avión.

Actualmente la zona de Chiloé continental es servida por el DC-3 y cada día se hace más imprescindible su reemplazo con el fin de seguir aportando nuestra contribución al desarrollo de la región.

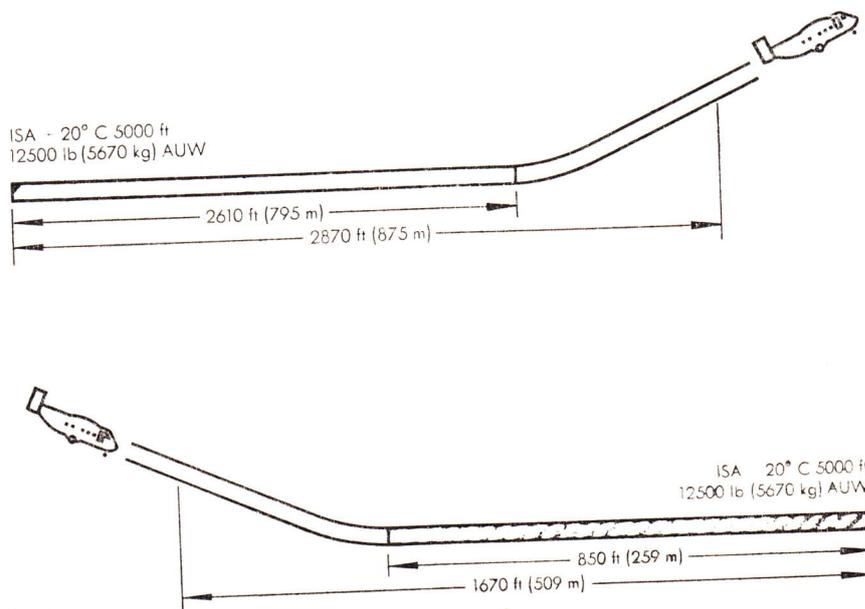
Son ya muchos los estudios y los aviones que se han demostrado pero aun no se ha concretado la adquisición de alguno de ellos.

El último de estos aviones que se encuentra sobre el tapete es el Short Skyvan de fabricación británica, el cual presenta excelentes condiciones para ser utilizado en pistas cortas y con obstáculos en sus trayectorias de aproximación.

Las características principales de este avión son en general muy similares a todos los tipo Stol. Está equipado por dos motores turbohélices Garrett TPE-331 los cuales le dan una velocidad de crucero de 165 nudos y una autonomía de 500 millas.

Puede acomodar a 19 pasajeros o 4500 libras de carga, además que su gran rampa permite el fácil transporte de vehículos pequeños.

En el diagrama se puede apreciar las óptimas condiciones de despegue y aterrizaje que tendría en las condiciones más adversas y con peso máximo de 12.500 libras.



La Posición Insostenible del Pirata Aéreo

Por MARY SHERWOOD
COLUMNISTA DE IPS.

WASHINGTON, Julio 21.— "Lo sentencio a usted a 45 años en una penitenciaría federal".

Estas palabras significaron el resultado del intento de Richard Mc Coy, en Abril, al secuestrar un avión jet de United Airlines, cobrar dinero de extorsión y lanzarse con el mismo, en paracaídas, para escapar. Su intento lo llevo a presencia del juez Williso W. Ritter del Tribunal Federal del Distrito de Salt Lake City, Utah, y a la prisión.

Una semana antes, en un tribunal de distrito de Auburn, Nueva York, Ronald T. Bohle fue sentenciado a 20 años de prisión por apoderarse de un avión de la Eastern Airlines y hacerlo volar a Cuba en 1969. Un buque de carga cubano lo llevó al Canadá pocos meses después y fue entregado a las autoridades de los Estados Unidos en un punto de la frontera con Canadá.

En St. Louis, Missouri, comenzó la semana pasada el juicio de dos hombres acusados de piratería aérea.

En el Estado de Texas, otros dos fueron detenidos bajo acusación de piratería aérea fijándoles a cada uno una fianza de un millón de dólares. Los dos se habían entregado a un agente de la Oficina Federal de Investigaciones (F.B.I.), dando fin a un infructuoso intento de 22 horas por conseguir dinero de rescate, paracaídas y fuga. Otro funcionario resumió la razón para entregarse: El agente del F.B.I. "les hizo comprender que estaban en una posición insostenible".

La posición del pirata aeropotencial se está volviendo crecientemente insostenible e infructuosa. Diecisiete de los actos de piratería aérea con fines de extorsión en los Estados Unidos, desde Noviembre pasado, fracasaron en su intento por conseguir rescate. En el único caso en que no se recuperó el dinero entregado hay un sospechoso encarcelado aguardando juicio.

Las aerolíneas y el Gobierno están implantando nuevas medidas encaminadas a reducir las oportunidades de que se efectúen estos actos de piratería aérea y de asegurar que se castigue a los delincuentes. Varias aerolíneas dan cuenta de que han sellado permanentemente las puertas traseras de los aviones, por las que previamente se escaparon en paracaídas unos piratas aéreos; y lan-

zarse desde una puerta lateral es practicamente un suicidio.

Hace pocos días, el Secretario de Justicia Richard G. Kleindienst envió instrucciones a los 94 Fiscales Federales en las ciudades más importantes del país, con el fin de que tomen cualquier medida necesaria para **evitar las demoras en llevar a juicio a los delincuentes en casos de piratería aérea, y que procuren castigos severos al ser convictos.**

El señor Kleindienst dijo también que el programa de vigilancia terrestre de los agentes federales especiales ha evitado por lo menos 25 intentos de secuestro de aviones durante los últimos tres años. "Esos 25 individuos se hallaban en el acto de tratar de apoderarse de un avión en tierra cuando fueron arrestados, o dijeron que ese era su propósito cuando se descubrió que llevaban armas ocultas".

Los motivos para la piratería aérea varían. Al principio, los individuos que se apoderaban de un avión civil para escapar de un gobierno opresivo eran mirados con alguna simpatía. Sin embargo, los peligros inherentes para el público que viaja son tan grandes que estos sobrepasan otras consideraciones en la mente del público.

Se ha sugerido que los periódicos supriman o le den poco despliegue a las señales de actos de piratería aérea, con el fin de poner fin al aparente contagio de intentos de secuestro de aviones. Sin embargo, este curso de acción trae otro peligro, el peligro de interferir con la libertad de prensa, de interferir con la decisión de un editor en cuanto a lo que debe publicarse. En Estados Unidos, sería inconstitucional interferir con la prensa, y las meras recomendaciones de moderación son ineficaces.

Ningún pirata aéreo potencial, puede recibir mucha inspiración de los informes recientes acerca del resultado de los intentos de piratería aérea. Aun la esperanza de lograr alguna notoriedad está llamada a causar desaliento. Un hombre que la policía se lleva esposado o es conducido en una camilla, se confunde fácilmente con cualquier otro. Sus nombres se olvidan pronto. ¿Acaso usted, lector, puede recordar ahora el nombre del hombre que fue sentenciado a 45 años de carcel en Utah?

Señor
Presidente de Línea Aérea Nacional
General (R) Don Teodoro Ruiz D.
PRESENTE.-

SANTIAGO, 10 de Octubre de 1972

SEÑOR PRESIDENTE:

Es propósito de este Directorio exponer a la Jefatura, con la mayor franqueza y decisión, todos los planteamientos del Cuerpo de Pilotos, que contribuyan a mejorar los aspectos operativos de nuestra Empresa.

En esta actitud, Ud. no puede ver sino el reflejo de nuestro tradicional celo profesional, ya que no podría tener su fundamento en aspiraciones de co-administración, fórmula que rechazamos por atentar a principios de jerarquía, de los cuales también nos consideramos severos guardianes.

Es, por lo tanto, desde este punto de vista que deben analizarse nuestros planteamientos, los cuales deben merecer su mejor comprensión.

La estructura de la Gerencia de Operaciones debe corresponder a cuidadosos y afinados principios de eficacia, solidez técnica, facilidad de decisión y ejecución, etc.; asimismo, debe ser lo suficientemente versátil como para permitir solucionar, con la prontitud óptimamente requerida, todo imprevisto o hecho inesperado o repentino. Esta estructura, con las exigencias mínimas que hemos citado, no puede concebirse sin la presencia de pilotos activos en su dirección. Así se ha entendido tradicionalmente en nuestra Empresa, por lo que, con la excepción que señalaremos más adelante, la Gerencia y Sub-Gerencia de Operaciones siempre han sido atendidas por miembros del Cuerpo de Pilotos de LAN-Chile.

En los comienzos de la actual Administración, se designó para el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo, a una persona que no pertenecía al Cuerpo de Pilotos, lo que motivó nuestra inmediata y airada protesta. Considerando poder satisfacer nuestros puntos de vista, con fecha 17 de Noviembre de 1970, el entonces Presidente de la Empresa dictó una Orden de Servicio que establecía un organigrama de esta Gerencia que, en lo sustancial, creaba una extraña e ineficaz fórmula de dependencia, lo cual, en definitiva, no satisfizo ni a los Pilotos ni a quienes la habían ideado. Nuestro Sindicato se opuso sostenidamente a esta extraña fórmula. En reiteradas conversaciones con anteriores Ejecutivos de la Empresa, en circulares, cartas e impresos, en todas nuestras Asambleas y, por último, en nuestro Pliego de Peticiones, reiteramos nuestra clara posición, en orden a rechazar la designación de una persona que no pro venga del Cuerpo de Pilotos para el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo.

Nos parece útil reproducir la parte pertinente del Pliego de Peticiones, que explica y fundamenta nuestra posición: "El actual organigrama de la Gerencia de Operaciones adolece de una falla conceptual y administrativa, cual es la de haber designado en el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo a un Tripulante de Mantenimiento".

Esta decisión, rechazada por el Cuerpo de Pilotos desde que se originó, ha creado enfrentamientos sindicales inoportunos e injustificados; se ha hecho suponer a cierto sector de la Empresa que se trata de una persecución personal o, lo que es más grave, de una persecución profesional a los Tripulantes de Mantenimiento. Tanto lo primero como lo segundo no corresponde a la realidad, puesto que es notorio el hecho de nuestra especial consideración a la persona que, en el hecho, se está desempeñando en ese cargo; y es público el hecho que jamás los Pilotos hemos despreciado o desmerecido la calidad profesional de los Tripulantes de Mantenimiento, quienes cumplen tareas específicas en vuelo.

El organigrama ha creado artificiosos sistemas de jerarquía en el seno de esta Gerencia y ha distorsionado el sistema del "conducto regular", método del que no se puede prescindir. A mayor abundamiento, estamos conscientes que todos estos conceptos son compartidos por los ejecutivos de la Empresa, lo que hace más insólita la supervivencia, en dicho cargo, del Sr. Hugo Fález A.

Reiteradas conversaciones con Ejecutivos de nuestra Empresa han concluido en la necesidad de modificar y normalizar el organigrama de la Gerencia de Operaciones, lo que no se ha realizado por causas que no atinamos a comprender. Cuando está en juego la eficacia de una Gerencia de tanta importancia, no pueden postergarse las decisiones que solucionen los problemas subsistentes en ella.

Es por ello que solicitamos se designe en el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo a un Piloto Comandante de Aeronave en servicio activo con antigüedad en la Empresa no inferior a 10 años.

Ante tanta claridad de nuestros planteamientos, no esperábamos que se desestimaran las actuales circunstancias para dar satisfacción a nuestra lógica solicitud.

En esta ocasión, señor Presidente, renovamos nuestros planteamientos, alimentados vigorosamente por la experiencia ya vivida, y que, como ha quedado dicho, no satisfizo los principios a que debe someterse la estructura de la Gerencia de Operaciones.

Reclamamos para un Piloto de nuestras filas el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo, del mismo modo que de nuestras filas salen el Gerente de Operaciones, los señores Inspectores y los Instructores. Todo el aparato operacional aéreo debe ser entregado a los Pilotos activos, a fin de obtener, en esta área, los mejores resultados y éxitos.

Nos parece justo, además, hacer un llamado de atención a todos quienes, en razón de sus específicas funciones, no aprecian o no están en condiciones de apreciar la importancia fundamental que nuestro planteamiento tiene para la normalización del trabajo de esta Gerencia. En el diario quehacer profesional, el Piloto requiere la pronta y óptima solución a problemas que se presentan a veces en forma intempestiva. Para la adecuada solución de estos problemas, es menester contar con la presencia del Gerente de Operaciones, del Sub-Gerente o del Jefe de Pilotos, cualquiera de los cuales, por su idéntica formación, estará en condiciones de arbitrar las medidas más apropiadas. En todos estos casos, la solución debe ser dada por quienes tienen un cabal y detallado conocimiento del problema, situación a la que sólo puede aspirar un Piloto en servicio activo.

El Sub-Gerente que no tenga este carácter, fatalmente estará limitado para ponderar la situación y darle la mejor solución.

Aún más, estos tres cargos deben ser servidos por pilotos que laboren en equipo, evitando, de paso, el recargo de trabajo en uno de ellos. El anterior Gerente de Operaciones señor Humberto Boellert (Q.E.P.D.), soportó una carga de trabajo extraordinaria, ya que, en lo relativo a Pilotos, realizó la labor propia de su Gerencia y abarcó también la parte pertinente de la Sub-Gerencia. Otro tanto le ha ocurrido al señor Sergio Kurth R.

La designación de un Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo que no provenga del Cuerpo de Pilotos, nos coloca en situación de reestudiar el aporte que ofrecemos a la Empresa en las áreas de Inspección e Instrucción, alternativa a la que no deseamos llegar, para lo cual contamos con su ponderado juicio.

En las actuales circunstancias, solicitamos a Ud. se acepte el procedimiento, ya acordado con la anterior Jefatura, en orden a que nuestro Sindicato proponga una terna de Pilotos para el cargo de Gerente de Operaciones.

Una vez que la Jefatura elija de esa terna al Piloto que deberá desempeñarse en el cargo de Gerente de Operaciones, se le permitirá a él designar a los Pilotos que desempeñen los cargos de Sub-Gerente, Jefe de Pilotos y ayudante del Jefe de Pilotos. Con esta fórmula, crearemos una estructura organizada y sólida y permitiremos que sus integrantes se dividan el trabajo en forma coordinada y racional.

Esperamos de su elevada comprensión la inmediata solución de este problema.

Saludan atentamente a Ud.,

FERNANDO OCAMPO M.
Secretario

JORGE JARPA R.
Presidente

El Deporte del Espacio Para el Siglo del Espacio

¿Que yo salte?

Sí, por que nó? Los tiempos en que saltar en paracaídas significaba una locura ya están lejos. Probablemente Ud. puede y tiene las mismas posibilidades que aquellos que saltan actualmente y que encuentran este deporte como una gran y entretenida aventura. Entre los paracaidistas Ud. encontrará personas de las más diversas actividades, pero, a las cuales une la gran romántica aventura de volar.

¿Por qué saltar en paracaídas?

Saltó Ud. alguna vez desde una altura a un pájar? fue entretenido no es cierto?

Aquellos de nosotros que no lo hemos hecho probablemente hemos deseado hacerlo alguna vez. ¿Por qué? porque creemos debe ser entretenido ¡Y es entretenido! Eso es el paracaidismo deportivo, entretenimiento. Desde una plataforma un poco más alta que una silla se aprende el placer de poder volar su propio cuerpo en el espacio, disfrutando la emoción más viva que jamás haya experimentado. Hoy, los entusiastas del paracaidismo deportivo abandonan el avión a una altura considerable sobre un punto ya seleccionado en tierra y, durante el descenso pueden efectuar giros, loops, rolls, deltas, tracks y todas las acrobacias que deseen mientras caen libremente. Cuando se salta con otros paracaidistas, juntos en caída libre, es posible cruzarse, tomarse de las manos, variar la velocidad de caída y maniobrar en equipo, horizontal o verticalmente, encadenarse unos con otros y aun efectuar un conjunto de figuras de formación de vuelo. Durante el período de caída libre, el paracaidista puede variar su velocidad de desplazamiento entre 180 y 340 Kms/Hr. a su gusto y en ningún momento hay sensación de caída. Para aquellos que aman la velocidad, el paracaidismo deportivo se las proporciona con menor riesgo que otros deportes. A los 2.500 pies sobre el terreno, el paracaidista abre su paracaídas, terminando así su caída libre y comienza un suave descenso a tierra, en el cual trata de demostrar su habilidad en la conducción de su cúpula para llegar lo más cerca posible del blanco preestablecido en la zona de salto.

¿Es seguro el paracaidismo?

Sin un entrenamiento inicial y equipos adecuados, instructores idóneos y normas seguras de

salto, este deporte podría ser peligroso y durante sus primeras fases FUE peligroso. Pero, así como el vuelo, es cada día más seguro; nuevos y modernos equipos, técnicas renovadas, una instrucción adecuada y responsable y una supervisión competente han eliminado las mayores causas de peligro en el paracaidismo deportivo. Desgraciadamente, el elemento humano está involucrado; al igual que al conducir un vehículo, algunas personas violan las normas de seguridad, produciendo accidentes que hacen pensar en el paracaidismo como un deporte peligroso. Pero, es necesario hacer una comparación con otros deportes como el ski, automovilismo, equitación, etc. y en los cuales el porcentaje de accidentes es mayor. Afortunadamente, en Chile no contamos con ninguna fatalidad en paracaidismo deportivo.

Entre los asociados, este deporte ha tenido poca difusión, ya que en la actualidad solamente hay tres de ellos que lo practican y disfrutan. Ellos son en orden de ingreso a esta actividad: Hernán Pérez, quien cuenta hasta el momento con 180 saltos y la experiencia necesaria para desempeñarse como un excelente instructor, seguido a un año de distancia por Rodrigo Jiménez con 85 saltos e Hipólito Gaytán con 80 saltos.

Proximamente se iniciarán nuevos cursos y sería muy interesante que buen número de asociados comenzara a disfrutar de este deporte. Para cualquier información ponerse en contacto con alguno de los tres nombrados.



EN LA FOTO: Rodrigo "Papelucho" Jiménez iniciando un giro a la derecha.

SUB - COMITE OACI SOBRE LA RESOLUCION DEL CONSEJO DE LAS NACIONES UNIDAS DEL 19 DE JUNIO DE 1972

(Washington D. C., 4 - 15 Septiembre 1972)

Naciones Unidas del 19 de Julio de 1972 (Washington DC., 4 - 15 Septiembre 1972).

Estados representados. Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Egipto, Francia, Israel, Jamaica, Japón, Países Bajos, España, Tanzania, Inglaterra, Estados Unidos de Norte América, y U.R.S.S.

Observadores: IFALPA, IATA, ITF, U.N.

El grupo legal de IFALPA estaba encabezado por el Capitán Sr. A. A. Van Wijk de los países bajos.

Este Sub-Comité consideró oportuno someter a la consideración del Comité Jurídico lo siguiente:

Establecer una Comisión que examine los hechos y determine la "culpabilidad" o, por otro lado, el no cumplimiento de las obligaciones acordadas en las Convenciones de Tokio, La Haya o Montreal o que, de cualquier otra manera, amenaza la seguridad de la Aviación Civil.

Dicha Comisión establecería un tiempo límite para permitir al Estado culpable el cumplimiento de sus obligaciones; superado este límite se suspenderá a dicho Estado de todos los derechos contenidos en la Convención de Chicago, Acuerdo Internacional de Servicios de Tráfico Aéreo y acuerdos bilaterales.

Si después de 10 días la culpabilidad aún persiste, los Estados interesados y con servicio aéreo pueden tomar la acción que decidan, esta acción puede incluir "Suspensión colectiva" de toda aeronavegación internacional a o de dicho Estado.

Esta proposición fue aprobada por: Argentina, Brasil, Canadá, Israel, Jamaica, Japón, Países Bajos, Inglaterra y EE. UU.

Se opusieron: Chile, Egipto, Tanzania y U.R.S.S.

Se abstuvieron: Francia y España.

A continuación damos a conocer la declaración de IFALPA ante el Sub-Comité, presentada por el Capitán Van Wijk.:

"DECLARACION GENERAL DE LA FEDERACION INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS".

La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas desea en primer lugar ex-

presar su agradecimiento por el hecho de haber sido invitada a participar como observadores en esta Conferencia tan importante. Consideramos que nuestra presencia refleja la importancia vital, que esta cuestión a discutir tiene para la profesión que representamos. Consideramos que la convocatoria de esta Conferencia en este momento es muy importante, teniendo en cuenta las nuevas situaciones que se han planteado desde la última reunión del antiguo Sub-Comité Especial, del Comité jurídico, que se ocupó de las resoluciones del Consejo de la OACI del 1º de Octubre de 1970. No solamente los ataques a la aviación civil se han hecho más violentos y peligrosos en los últimos meses, no solamente ciertos Estados han mostrado un deseo inferior al necesario para evitar tales actos criminales, sino que, en el aspecto positivo, la atmósfera en que se ha convocado esta reunión ha sido alterada por ciertos factores importantes.

Este Subcomité se reúne actualmente bajo el estímulo expreso del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que en su "Decisión por consenso" del 20 de Junio de 1972, invitó a todos los Estados a ampliar e intensificar los esfuerzos y medidas de cooperación internacional en este campo, de acuerdo con las obligaciones de la Carta y con el fin de obtener la mayor seguridad y confianza posibles en la aviación civil internacional.

La Federación interpreta esta decisión por parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas como un reconocimiento, por parte de este órgano tan autorizado, de la necesidad de que se tomen medidas como las que habrán de examinarse en esta reunión.

Además, la Federación considera que la naturaleza de estas medidas está muy de acuerdo con las obligaciones que los Estados miembros de las Naciones Unidas han aceptado voluntariamente con el fin de alcanzar al objetivo primordial de las Naciones Unidas, tal como se establece en el artículo 1.1 de su Carta.

Habiéndose eliminado de esta forma las objeciones a las medidas propuestas que se plantearon en una reunión anterior del Subcomité, este Subcomité Especial puede reanudar sus tareas sin consideraciones por tales objeciones.

Después de la resolución de la OACI del 19 de Junio de 1972, que declaró en forma clara e inequívoca que la OACI no debe dudar en participar en la carga que ha tenido que soportar la aviación civil en años recientes, este Subcomité Especial del Comité jurídico está en mejor situación que nunca para establecer medidas que, en nuestra opinión, son esenciales para **la seguridad de la aviación civil Internacional, y esto dentro del cuadro de la OACI.**

Esta reunión es vital, no solamente para la comunidad de la aviación, que actualmente actúa bajo un manto de violencia, sino también para la Organización de la Aviación Civil Internacional misma, que debe demostrar ahora que puede hacer frente a los desafíos que correspondan al campo de sus intereses. Puede ser que algunos planteen de nuevo como objeción el espectro de la jurisdicción por lo que se refiere a la aplicación de las medidas que se tomen. A ellos debemos responderles que la comunidad mundial no aceptará tales tácticas dilatorias. Alguien tiene que ejercer la autoridad moral para actuar en una crisis tan grave, y nosotros creemos que la decisión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, anteriormente mencionado indudablemente permite a la OACI continuar con las tareas para las que se ha convocado esta reunión, cualquiera que sea el precedente que al efecto se establezca.

Esta organización ha seguido con preocupación e impaciencia el curso algo errabundo que ésta materia ha tomado a partir de la resolución del Consejo de la OACI de Octubre de 1970. Creemos que la expresión "sistema de ejecución" debe ser parte lógica del poder combinado de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal.

Nos alarmó el que la 18ª Asamblea descendiese el año pasado esta materia a una posición de baja prioridad. Nos ha estimulado, sin embargo, observar que las contestaciones al cuestionario que acompañaba a la carta a los Estados, enviada por la OACI el 4 de Junio de 1971, demuestran que una gran mayoría de los Estados reconocen, al contestar la pregunta tres, que las atribuciones de la reunión actual son compatibles con la Carta de las Naciones Unidas.

Estamos plenamente de acuerdo y aplaudimos las observaciones en el sentido de que "un Estado que, debido a las medidas de su Gobierno... ayuda al apoderamiento ilícito o al que lo cometió, o... no toma medidas (ya sea mediante extradición o enjuiciamiento) contra las personas que hayan co-

metido actos de apoderamiento ilícito... pierde por tal motivo todo beneficio de que pudiera gozar por lo que se refiere a la explotación de los servicios aéreos... En tal caso, el Estado perjudicado goza inmediata y automáticamente del derecho a suspender los servicios aéreos con el Estado que haya causado los perjuicios...".

A este respecto, consideramos que la suspensión de los servicios aéreos no debe tener la forma de una sanción política, sino que deberá ser una cuestión en la que los Estados actúan en forma ordenada a fin de hacer frente a su responsabilidad ineludible para salvaguardar la marcha regular de la aviación civil.

Confiamos en que un proyecto de convenio enérgico surja de estas deliberaciones. Comprendiendo, sin embargo, que pueden existir Estados que únicamente pueden contemplar un convenio restringido, instamos enérgicamente, a este respecto, que las disposiciones de este convenio se apliquen a todos los Estados y no únicamente a los que devengan Partes en el convenio. Cualquier otra solución frustraría la intención de tal documento.

Además, la sección 26, de la carta de las Naciones Unidas establece expresamente que esta Organización, de la que depende la OACI, debe velar para que todos los Estados actúen de conformidad con los principios de las Naciones Unidas. Es indudable que esto puede aplicarse igualmente al caso actual.

Los Pilotos del mundo no desean verse obligados de nuevo a ocuparse por sí mismos de cuestiones que legalmente corresponden a los Estados del mundo. Confiamos que esta reunión no traicionará las justas aspiraciones de la comunidad mundial de obtener una mayor seguridad en la aviación civil.

Al finalizar las deliberaciones del Subcomité, IFALPA, representando a más de 50.000 pilotos de 64 Estados, entregó la siguiente declaración:

"The IFALPA delegation to the International Civil Aviation Organization Legal Subcommittee's meeting has been observing with increasing frustration the deliberations which have been going on for the past two weeks.

Dilatory or obstructionist tactics should have no place at a conference dealing with as grave and immediate a problem as the threat of acts for air piracy which all states should be eager to eradicate.

Although the principle of joint action against defaulting states met with no opposition, the difficulties encountered in agreeing on substantive language for such joint action caused IFALPA much concern and dismay.

When the Subcommittee finally reached agreement to submit key provisions on enforcement measures to the ICAO Legal Committee prior to submission to a Diplomatic Conference, it was most unfortunate that this was not done with the full support and recommendation of the subcommittees on the substance of these measures. 'Pass the buck' tactics will not satisfy the aviation community.

The IFALPA Delegation feels that these measures, which were proposed by Canadá, the U.S. the United Kingdom and the Netherlands, are a step in the right direction, and we are pleased to note that they will at least be recognized as the basis for further development and early implementation. These measures are of particular im-

portance to IFALPA in that they provide for the automatic suspension of a defaulting state's right to operate air services, followed by further joint measures if the default is not corrected.

IFALPA hopes that these will be activated without delay, and will effectively close all heavens for air pirates.

Should such measures not become a generally accepted fact of international law with the celerity imposed by the gravity of the situation, or should states show diminished enthusiasm for such enforcement measures as came out of this meeting the mandate of the U.N. Security Council, the ICAO Council and indeed the whole world community will have been betrayed.

IFALPA will then lose faith in the prospect for success of any future deliberations and unilateral action of one form or another must inevitably result".

Humberto Boellert Holzmann

Hace algo más de un año, dejó sus alas de aluminio quien vivió y murió por ellas. Surcó mil veces el aire, sembrando en él su gran condición profesional y humana.

Hoy recordamos al piloto, al compañero, al amigo, al jefe; hoy recordamos sus especiales atributos humanos, acrisolados en su vivir inquieto, en su humildad, en su aplicación para lo propio y su dedicación a lo ajeno.

Los Pilotos de LAN-CHILE, que tuvimos el privilegio de compartir su pasión, sentimos un íntimo orgullo de que nos haya pertenecido, y cuando nos dejó, descubrimos que en lo más recóndito de nuestro pesar se escondía el consuelo de haberlo visto desaparecer con su amado uniforme.

Humberto Boellert tuvo el privilegio de recoger en vida el aprecio de sus compañeros. Hoy sólo nos limitamos a recordarlo.

Señor
Presidente de Línea Aérea Nacional
Gral. (R) Don Teodoro Ruiz D.
PRESENTE.-

SANTIAGO, 10 de Octubre de 1972.

Señor Presidente:

El Cuerpo de Pilotos en su última Asamblea realizada el Viernes 29 de Septiembre, estudió la situación planteada a los 16 integrantes del último curso de copilotos, a raíz de la remuneración que la Empresa les ofrece al hacerse cargo de sus funciones.

Por unanimidad, se acordó dar a conocer a Ud. la solidaridad del Cuerpo de Pilotos con este grupo de asociados que, apenas en los albores de su carrera profesional se ven asaltados por las dudas y la desazón que deriva de una política remuneracional ambigua por parte de la Empresa, que fue estimada, además, inconveniente e injusta.

En efecto, debemos recordar una vez más que, al 31 de Diciembre del año pasado, el escalafón de copilotos establecía la categoría de primeros oficiales A, primeros oficiales B y segundos oficiales. Esta última categoría estaba destinada a aquellos copilotos que realizaran funciones de operadores de sistemas.

En nuestro Pliego de Peticiones estaba citada la categoría de segundos oficiales, pero fue retirada de dicho Pliego, ya que en el escalafón del presente año no irían incluidos.

Paralelamente se estaba redactando y aprobando, con carácter de urgencia, la parte pertinente del Reglamento de Tripulaciones (Reglamento que, aún cuando no ha sido aprobado, empezó a aplicarse por ser indispensable disponer de una referencia) en cuyo texto se establece la categoría de primeros oficiales C.

Ahora bien, la escala porcentual asignada en nuestro Pliego, así como también establecida en el Reglamento de Tripulaciones, asigna al primer oficial C, la renta equivalente a un 40% de la asignada al Capitán A. Para el presente año esa renta base no podría ser inferior a E^o 4.614,00, ya que este grupo de pilotos quedó también al margen de los beneficios otorgados por el Acta de Avenimiento, cuya distribución se hizo de cierta manera con miras a hacer realidad dicha escala porcentual.

La posición del Sindicato de Pilotos, en relación con este problema, es que se fije el sueldo base mensual, por el presente año y con anterioridad al 1º de Octubre en E^o 3.844,62 para los primeros oficiales C.

Esta cifra es la aplicación de dos factores, que son: a) determinar por el presente año el 30% del sueldo base del Capitán A, correspondiente al Alumno Piloto, y b) agregarle un tercio de la diferencia entre este 30% y el 40% del primer oficial C, tercio que corresponde a la primera etapa de la reestructuración estudiada con la Empresa. Por lo tanto, la cifra de E^o 3.844,62 resulta equivalente al 33.33% del sueldo base mensual del Capitán A. De acuerdo a los mismos fundamentos, el próximo año este sueldo debe ser un 36,66% y, finalmente, en 1974 un 40% del mismo.

La Asamblea calificó de irregular e inaceptable la situación creada a este grupo en relación con el contrato de trabajo suscrito por la Empresa y en el cual se les asignaba un sueldo base de E^o 3.913.—, para posteriormente ofrecerles un sueldo inferior.

No podemos dejar de advertir, para la completa visualización de este problema, la situación también irregular según la cual se les estaría ofreciendo a este grupo un sueldo aún inferior al que hubiera correspondido en el presente año a los segundos oficiales, en circunstancias que la labor de unos y otros es totalmente distinta. No creemos que sea intención de esa Jefatura emplear a este grupo en una determinada función y pagarles por otra inferior.

Apelamos a Ud. para que resuelva satisfactoriamente esta situación y, acuerde, en consecuencia, remuneraciones con un sueldo base, a contar del 19 de Mayo del presente año, de E^o 3.844,62.

Por lo anteriormente expuesto, esta Directiva cumple en comunicar a Ud. lo resuelto por la Asamblea General del Sindicato Profesional de Pilotos, en el sentido que si esta solicitud no es satisfecha en el curso del presente mes, este grupo de copilotos recibirá la orden de este Sindicato para desempeñarse solamente como copilotos observadores en el lugar correspondiente del cockpit, ya que la actual remuneración no concuerda con la función que ahora desempeñan, con la consiguiente responsabilidad que ello involucra.

En espera de su respuesta, saludan atentamente a Ud.,

FERNANDO OCAMPO M.
Secretario

JORGE JARPA R.
Presidente

Actualidades.—

SEDE SOCIAL PARA NUESTRO SINDICATO

★ El aumento constante de pilotos que integran nuestro Sindicato hace cada día más indispensable la adquisición de una **Sede Social** que cumpla con las funciones de dar a los pilotos un lugar de reunión y esparcimiento, lo que indudablemente contribuiría a que nos conociésemos mejor.

Todos sabemos las molestias que causa el hecho de tener que andar de un lado para otro tratando de arrendar un local para efectuar las asambleas del Sindicato, ya que nuestras actuales oficinas no dan abasto para reunir 100 o más personas.

CAMBIO DE JEFE DE MATERIAL HS-748

★ El día viernes 17 de Noviembre a las 19.30 horas, se hizo entrega oficial de los cargos de Jefe de Material y de Inspectores de vuelo del material AVRO. Como Jefe de este material quedó el Capitán Sr. Patricio Baquedano y como Inspectores e Instructores de Vuelo los capitanes Sres. Luis Yáñez, Gustavo Vila, Víctor Pérez y Emilio Velasco, quienes vienen a reemplazar a los capitanes Sres. Alvaro Guzmán, Ricardo Pizarro, Renato Besoain y Roberto Parragué, los que se desempeñarán como Capitanes de Caravelle.

La reunión se llevó a cabo en la Sala de Directorio de nuestro Sindicato, oportunidad que se aprovechó para dar una detallada cuenta del trabajo realizado, destacando el hecho que en el periodo de 2 años se prepararon e instruyeron más de 50 nuevos pilotos entre capitanes y primeros oficiales, lo que indudablemente refleja la fructífera labor desarrollada.

Sería conveniente entonces que aquellos que se interesasen para llevar adelante el proyecto de compra de una propiedad adecuada, se abocaran al estudio del financiamiento y los gastos que ésta demandaría. Una vez hecho esto se podría poner a consideración de la Asamblea.

Somos 179 por lo tanto entre todos podríamos hacer un esfuerzo e invertir una parte de nuestros sueldos con el fin de llegar algún día a tener un **Club Social** donde pudiésemos practicar deportes y tener reuniones tanto gremiales como sociales, lo que al mismo tiempo serviría para dar un respaldo a nuestra Organización.

Quedaron también designados los delegados del material ante todas aquellas reparticiones relacionadas con el vuelo, los que tendrán la obligación de estrechar los lazos que nos unen a todos aquellos que tienen que ver directa o indirectamente con las operaciones aéreas.

Al final de la ceremonia de entrega los inspectores salientes fueron objeto de una manifestación por parte de sus sucesores, que consistió en una comida de camaradería durante la cual imperó el ambiente grato y sincero que siempre ha caracterizado a estas reuniones entre camaradas del aire.

Sea nuestro mejor deseo de éxito para este nuevo equipo de pilotos que tendrán la delicada misión de mantener el alto grado de eficiencia y seguridad en el material AVRO, contribuyendo así, al fortalecimiento del sólido prestigio que los pilotos hemos sabido dar a nuestra Línea Aérea.

PILOTOS NAVEGANTES

★ Dando cumplimiento a uno de los puntos acordados en nuestro último Pliego de Peticiones, los Primeros Oficiales del Material Caravelle, iniciaron un Curso de Navegación, con el fin de obtener dicha especialización y desempeñarse como

pilotos navegantes en los vuelos transoceánicos.

Se estima que a comienzos de 1973 comenzarán su instrucción en ruta y así obtener la licencia que los autoriza para desempeñar el cargo.

SE PIDE COLABORACION

☆ Estimados compañeros: Revista "Despegue" es la publicación en que se manifiestan las inquietudes y aspiraciones de nuestro Sindicato, por lo que todos Uds. tienen la obligación de colaborar en ella.

Todo aquel que desee, puede hacer llegar su aporte oportunamente con el fin de publicarlo. Reiteramos que estas contribuciones pueden ser

artículos técnico - aeronáuticos, actualidades por material de vuelo, anécdotas, chistes, dibujos, etc.

Es el deseo del Directorio del Sindicato que ojalá sean todos los pilotos los que ayuden a llevar adelante nuestra Revista, ya que con nuestro esfuerzo puede llegar a ser un excelente medio de difusión e información de nuestras actividades tanto gremiales como profesionales.

V I A T I C O S

Los pilotos de LAN siempre están siendo afectados por problemas debidos a una especie de despreocupación, o falta de interés, por parte de las autoridades de la Empresa. Son asuntos que les atañen exclusiva y directamente, como administradores de una Línea Aérea Comercial; y que deben ser solucionados oportuna y adecuadamente para permitir un desarrollo normal de las operaciones aéreas, las que constituyen, evidentemente, la finalidad práctica de la existencia de tal Empresa.

Es así como nos debatimos en medio de una crónica carencia de los elementos necesarios, materiales y conceptuales, que conforman la infraestructura de un sistema moderno de transporte aéreo comercial. Sin embargo, la Empresa continúa funcionando gracias a que las operaciones aéreas se mantienen dentro de marcos aceptables de seguridad y normalidad, a pesar de todas estas deficiencias.

Cabe entonces preguntarse: ¿cuál es la explicación de este fenómeno? ... y la respuesta es obvia:

La superación de estos factores negativos descansa en los pilotos. La Empresa, tradicionalmente, ha permitido que los pilotos absorban una carga progresiva de exigencias físicas y psíquicas que va mucho más lejos de lo que naturalmente corresponde a sus funciones. Así, por ejemplo, además de la lista ya existente de deficiencias técnicas, operacionales, laborales, sociales, etc., que los pilotos están superando a su costa para lograr mantener las operaciones de vuelo en forma normal, desde un tiempo a esta parte, tienen que pagar, en gran medida, de su bolsillo sus gastos de alimentación fuera de Santiago..., debido a que la Empresa no se ha decidido a buscar una fórmula adecuada para cancelarles los viáticos correspondientes. Esto equivale a rebajar los sueldos de los pilotos y es un problema cuya solución, igual que todas las

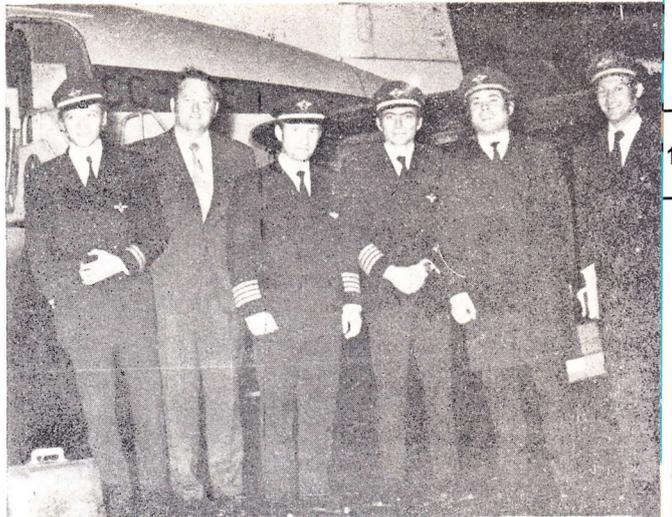


demás, corresponde únicamente a la Empresa. No nos preocupa solamente el perjuicio económico que significa este nuevo problema, sino que además, en forma muy especial, la inquietud, incompatible con sus funciones, que crea en estos profesionales, ya que, ante la incomprensión de que son víctimas, tienen que ver alterada su tranquilidad pensando en ingratas formas de "hacer presión" para que se les trate con justicia.

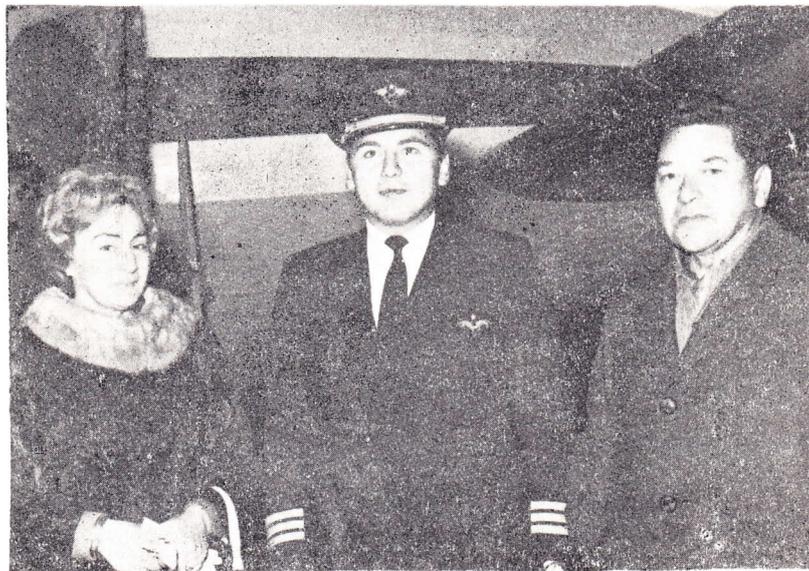
No desconocemos, sin embargo, el esfuerzo que están realizando nuestros colegas que desempeñan cargos ejecutivos en la Empresa por promover una solución rápida a éste y otros problemas, por el contrario, al comentar esta situación deseamos brindarles nuestro sincero apoyo para que pronto logren convencer a las autoridades, a quienes corresponde y tienen el deber de resolverlos, de la prioridad que debe darse a los asuntos operacionales, en razón de la misión y el objetivo que tiene nuestra Línea Aérea.



El Capitán señor Hugo Alvarez, acompañado de su tripulación, es recibido por el Capitán Fernando Ocampo y el Inspector del material, Capitán señor Patricio Baquedano.



El Capitán Sr. Kenneth Mackenzie junto a su tripulación. Lo acompañan, además, el Capitán señor Ronald Berger y el Capitán señor Roberto Parragué.



El ex-Comandante de LAN-Chile, señor Hernán Pérez y señora, reciben a su hijo Hernán

✽✽

Durante estos últimos meses han efectuado sus primeros vuelos como Capitanes de Aeronave, los Sres.: Oscar Aguayo, Hugo Alvarez, Hipólito Gaytán, Rodrigo Jiménez, Kenneth Mackenzie, Enrique Ojeda, Hernán Pérez, Alberto Reid, Claudio Baquedano, Luis Bórquez, Andrés Cortés, Michael Crew y Victor Escudero. A la llegada de estos vuelos, el Sindicato de Pilotos se hizo presente por intermedio de sus Directores, quienes ofrecieron un champañazo a cada uno de ellos.