

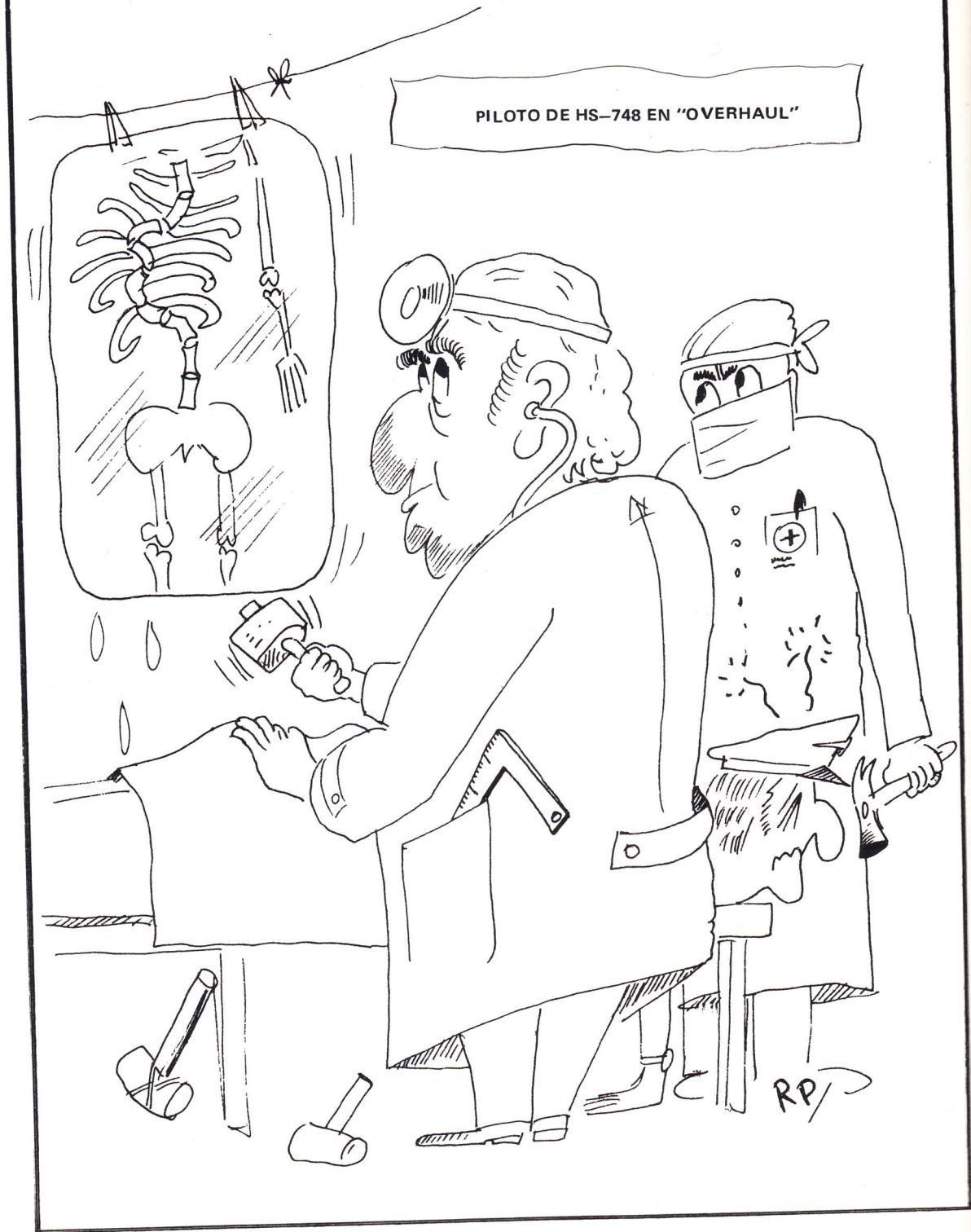


CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

DESPEGUE

ORGANO OFICIAL DEL
CIRCULO DE PILOTOS
JULIO 1971 Nº 10

PILOTO DE HS-748 EN "OVERHAUL"





DESPEGUE

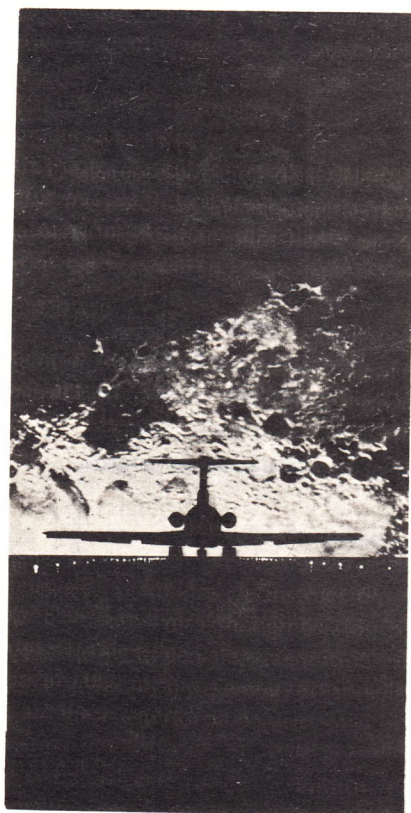
ORGANO OFICIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

PERSONALIDAD JURIDICA POR DECRETO N° 1545
DEL 3 DE MAYO DE 1962 DEL MINISTERIO DE JUSTICIA.
PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 25256 DEL 30 DE MAYO DE 1962.

AÑO 2

JULIO 1971

Nº 10



IMPRESOS ORIENTE
ELEUTERIO RAMIREZ 1083
TELEFONO 722500
SANTIAGO

INDICE

| | PAG. |
|---|-------|
| ORGANIGRAMA DE GERENCIA DE OPERACIONES | 2 |
| EDITORIAL | 3 |
| I F A L P A: ARTICULOS DE LA FEDERACION | 4-5 |
| APROXIMACION FINAL A PISTA 01 EN IQQ | 6 |
| MANUAL MEDICO I A T A..... | 7-10 |
| PROPORCIONALIDAD EN LAS RENTAS BASES DE LOS TRIPULANTES DE L A N..... | 11 |
| ¿DEBE UN TRIPULANTE NO PILOTO DESEMPEÑAR LA SUBGERENCIA DE OPERACIONES DE VUELO? | 12-13 |
| PROYECTO DE PIOCHA | 13 |
| EL ULTIMO VUELO DEL CARIB QUEEN | 14-19 |
| AUMENTO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE DE CARGA | 20-24 |
| REUNION I A T A EN DUBLIN..... | 24 |

Organigrama de Gerencia de Operaciones

El 17 de Noviembre de 1970 el Sr. Presidente de LAN Don Ignacio Aliaga S. expresa:

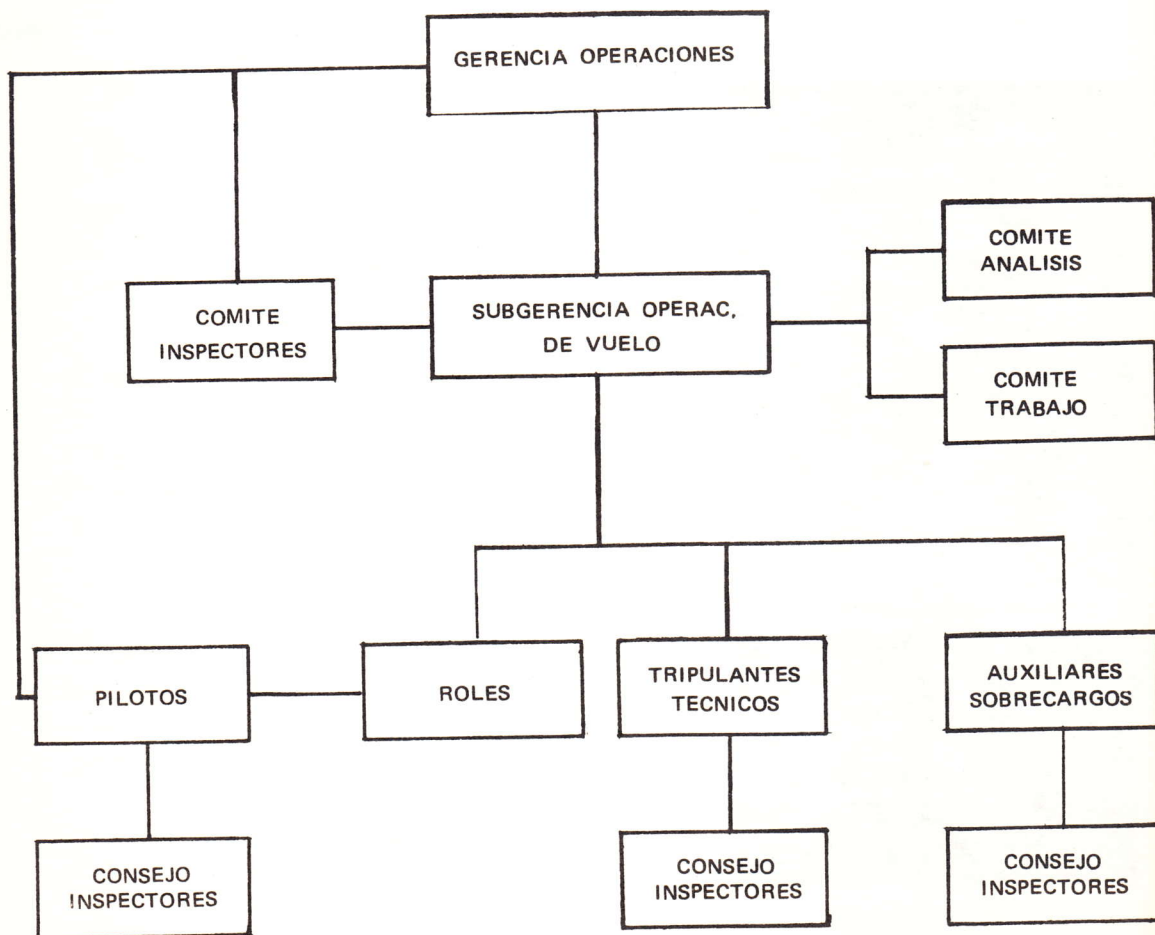
"A fin de dar cumplimiento al acuerdo entre el Círculo de Pilotos y la Empresa, el Departamento Pilotos dependerá en forma directa de la Gerencia de Operaciones, en consecuencia del Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo dependerán los Departamentos de Tripulantes Técnicos; Auxiliares y Sobrecargos y Roles.

"En lo que al Departamento de Roles se refiere la parte inherente a Pilotos será atendida por el

Departamento con instrucciones directas de la Gerencia de Operaciones.

"El Comité de Inspectores, de acuerdo al organigrama que se adjunta para el mejor entendimiento de los puntos anteriores, será presidido por el Gerente de Operaciones cuando el problema a tratar sea atingente exclusivamente a Pilotos.

"El Consejo de Inspectores de Pilotos, tal como el organigrama lo indica, es de dependencia exclusiva del Jefe de Pilotos y Gerencia de Operaciones."



Toda una serie de hechos están configurando una nueva dinámica en la conducción y marcha de nuestra empresa que es necesario destacar y apoyar. Efectiva participación de los trabajadores en todos los niveles que ha resultado claramente beneficiosa al permitir aprovechar la crítica constructiva, la idea que emana de cada sector laboral, la experiencia acumulada por los más antiguos, el discernimiento y estudio de los más capaces.

Hace pocos días atrás se reunieron en Santiago empleados de LAN provenientes de Alemania, Francia, España, Brasil, Uruguay, Argentina, Paraguay, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, EE.UU., y Tahiti, los que junto a la plana directiva de la empresa y con la concurrencia de representantes de todos los sectores hicieron un descarnado diagnóstico de nuestra realidad, analizando los errores cometidos en el pasado y los que aún perduran. En un franco y abierto debate cada uno expresó sus puntos de vista frente a la estructura organizativa, situación financiera, sistemas de ventas, políticas de personal y políticas de operaciones. Sin ninguna duda este evento señala un hito en la historia de LAN. Se vió caras de sorpresa en los ejecutivos al oír antecedentes insospechados que eran expresados por nuestros Gerentes Internacionales y recíprocamente hubo momentos en que nuestros representantes en el exterior fueron "periodísticamente golpeados" por los funcionarios de acá al serles entregados datos y cifras que ignoraban. En resumen fueron tres días de trabajo (week end incluido Domingo de 08:30 a 19:00 hrs. entre el 18 y el 20 de Junio) de extraordinario provecho tanto para el presente como para el futuro mediato e inmediato. Por supuesto que el Círculo de Pilotos estuvo presente.

Nuestra organización gremial a su vez está señalando derroteros en la avanzada de esta nueva LAN., propiciando y actuando seriamente en la reestructuración de los procedimientos de selección de postulantes de pilotos, en el nuevo Manual de Operaciones, Reglamento General de Tripulaciones, Comité de Análisis, Comité de Trabajo, Comité de Empresa, Directorio de la empresa, Asesoría a la Gerencia de Operaciones, Planes y Programas del Centro de Instrucción, etc.

Terminamos nuestro Editorial de hoy señalando una nueva iniciativa, cual es la conveniencia de llevar a cabo tan pronto sea posible un Symposium del Area de Operaciones, que reúna a representantes del sector vuelo, terrestre y mantenimiento. Estamos ciertos que un franco y descarnado análisis de nuestra realidad actual nos llevará paralelamente a mejorar las condiciones de seguridad de las operaciones, conjugándolas con una mayor economía o mejor aprovechamiento de nuestra potencialidad.

Los pilotos estamos muy concientes de que los problemas de LAN son nuestros problemas y por ello aportaremos algo más que buena voluntad: aportaremos nuestra experiencia y capacidad constructiva.



INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS' ASSOCIATIONS

ARTICLES OF FEDERATION

ARTICULOS DE LA FEDERACION

CONSIDERANDO que cada Asociación Miembro tiene sus objetivos básicos, el desarrollo de un sistema seguro y ordenado de transporte y la protección de los intereses de los pilotos de líneas aéreas; y

CONSIDERANDO que la extensión del transporte aéreo a todos los países del mundo justifica la afiliación de Asociaciones Nacionales en una Federación Internacional para el progreso del bien común; y

CONSIDERANDO que estas Asociaciones desean cooperar en llevar a cabo estos objetivos por medio del intercambio de ideas y la coordinación de sus actividades y planes en los intereses de sus miembros y de la gente de todos los países:

POR TANTO, las partes firmantes acuerdan:

- 1) luchar en todo momento por mantener el honor y la dignidad de sus miembros, de su Asociación y de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas;
- 2) cooperar entre ellos en todo lo que afecta su interés común;
- 3) respetar sus límites jurisdiccionales en relación a territorio y afiliación;
- 4) intercambiar información pertinente sobre materias de interés común;
- 5) respetar la maquinaria constitucional para solucionar las diferencias que puedan surgir entre Asociaciones Miembros y atenerse a las decisiones tomadas;
- 6) abstenerse de abusar o aprovecharse de la confianza depositada en ellos por la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas o de cualquier Asociación Miembro;
- 7) hablar sin temor o favor en la exposición de cualquier persona o Asociación culpable de una acción perjudicial para los intereses de los pilotos de líneas aéreas, o de cualquiera Asociación Miembro o de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas;
- 8) no permitir que consideraciones de tipo político, racial, color o credo influyan la libre y justa determinación de asuntos presentados para decisión;

- 9) observar fielmente las disposiciones, de la Constitución de la Federación ahora adoptada y sus futuras enmiendas; y
- 10) abstenerse de cualquier conducta perjudicial para los intereses de la profesión o que caiga fuera de las bien establecidas normas de conducta y ética.

Dentro del marco de este acuerdo, las Asociaciones Miembros pueden adoptar como suya cualquier Constitución que, en su juicio, fuere en el interés de sus miembros pilotos y de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.

Toda Asociación Miembro puede desistir en cualquier momento de las obligaciones expuestas, antes del 30 de Noviembre de cada año dando aviso escrito al Secretario Ejecutivo de la intención de retiro y dentro de los procedimientos de la Constitución. (Art. III, párrafo 5).

Estos Artículos son válidos hasta que sean enmendados o hasta que se disuelva la Federación de acuerdo con su Constitución.

Capitán Sr. RENE BOBE V.

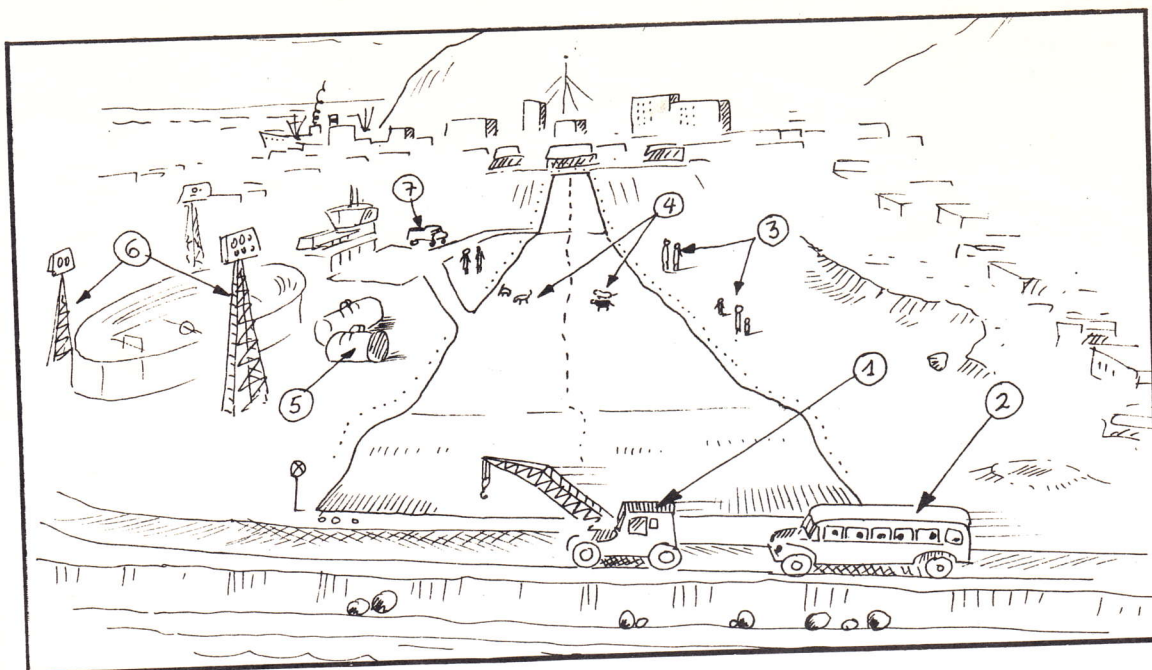
Con fecha 11 de Mayo de 1971 el Jefe de Pilotos expresa:

"Durante un breve período he tenido la oportunidad de apreciar la confusa situación en que se desarrolla actualmente la administración de nuestras operaciones de vuelo. Esta situación es, a mi juicio, nada más que la culminación de un proceso de crecimiento sin el respaldo adecuado de una idea clara de conducción y organización de estas actividades. El acostumbrado cambio sexenal, nos enfrenta periódicamente a una crisis de mando al nombrarse jefes y crear nuevas dependencias que no siempre corresponden a las reales necesidades de la empresa.

"Un ejemplo típico de la situación descrita es la creación de las dos nuevas oficinas de operaciones, a saber: Sub Gerencia de Operaciones de Vuelo y Departamento de Pilotos. Por razones de todos conocidas, se tuvo que adecuar el nuevo organigrama a la creación de estas dos oficinas, haciendo más evidente que los intereses de grupo y compromisos se anteponen a las reales necesidades o simplemente impiden la implantación de una política administrativa seria."

Extracto Documento presentado por el Dr. Feliciano Merayo Magdalena, Doctor en Medicina, al Simposio sobre "El Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave" Madrid, 11 y 12 de Diciembre de 1970.

En la vida del aviador existen cuatro períodos: "los años triunfales", son los dos a cuatro primeros años en donde existen pocas inhibiciones; como resultado de la edad y experiencia. El aviador encuentra la mayor satisfacción en el "señorío" de un poderoso y potencialmente peligroso instrumento. La segunda época está señalada por el "aumento de precaución", dura unos cuatro años durante los cuales el piloto comienza a sentirse consciente de "sus limitaciones". A continuación aparece el "miedo controlado" equilibrándose cualquier tendencia hacia el atrevimiento y descuido de los años anteriores con "las defensas profesionales" y finalmente los "años seguros" que desde los 38 junta la experiencia junto con el instinto conservador.



APROXIMACION FINAL A PISTA 01 DEL "AEROPUERTO" CAVANCHA EN IQUIQUE

- 1.- GRUA QUE NO RESPETA EL SEMAFORO
- 2.- MICRO QUE TAMPOCO LO HARA
- 3.- GENTE QUE ESPERA QUE PASE EL AVION PARA CRUZAR LA PISTA
- 4.- PERROS Y MAS PERROS
- 5.- ESTANQUES QUE CONTRAVIENEN EL DTO. 2. 1. 5 ANEXO 14 OACI PAG. 24
- 6.- LUCES DEL ESTADIO QUE CONTRAVIENEN LOS PUNTOS 2. 1. 4 - 2. 1. 6 ANEXO 14 OACI PAG. 24
- 7.- BOMBA DE INCENDIO QUE NO ALCANZARIA A APAGAR EL INCENDIO DE UN PIPER.

FRASES CELEBRES

CONTROL VUELO PROPONE
 PERO
 EL CAPITAN AL MANDO ES QUIEN
 DISPONE

Manual Médico IATA

Traducido por el Dr. Luis de la Serna y Espina, Jefe del Servicio Médico de IBERIA.

Con la colaboración de:
Don José Luis Jorganes Gómez y Srta. Beatriz Canelas García.
Editado por IBERIA.

CONTENIDO

- Cap. 1 Normas Médicas para pilotos
- Cap. 2 Cuidado y atención del personal de vuelo
- Cap. 3 El Ambiente de la Cabina en la Altura
- Cap. 4 Conservación del Oído
- Cap. 5 Vuelos de Pasajeros enfermos e incapacitados
- Cap. 6 Botiquines para primeros auxilios
- Cap. 7 Enfermedades cuarentenarias
- Cap. 8 Desinsectación de la Aeronave
- Cap. 9 Desinfección de la Aeronave
- Cap. 10 Riesgos en el transporte de la carga
- Cap. 11 Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas
- Cap. 12 Colaboración médica en caso de Accidentes Aéreos
- Cap. 13 Enfermedades tropicales.

Por ser de sumo interés para todos los pilotos, a partir de este número publicaremos la primera parte del Capítulo 2º del Manual Médico IATA, el cual trata del cuidado y atención del personal de vuelo.

Este manual consta de 13 capítulos y fue traducido al español por el Dr. Luis de la Serna y Espina, jefe del servicio médico de IBERIA.

Para aquellos que se interesen por profundizar sobre esta materia tan interesante les informamos que el Manual Médico se encuentra a su disposición en la oficina del Círculo de Pilotos.

CUIDADO Y ATENCION DEL PERSONAL DE
VUELO

El piloto profesional debe llevar una vida muy equilibrada, tanto física como psicológicamente. Hay que tener en cuenta que la vida que lleva el personal de vuelo puede poner en peligro su equilibrio fisiológico y psicológico; y precisamente por esta razón las actividades realizadas fuera de servicio tienen gran importancia. Aunque se ha comprobado que el personal de vuelo no envejece más pronto que en otra profesión o actividad, el proceso mismo del envejecimiento es muy importante, para lo cual sería muy útil crear un buen programa de medicina preventiva para dicho personal, a fin de reducir la marcha de este proceso en muchos casos.

Reconocimientos Médicos

El médico encargado del personal de vuelo debe ser muy competente en varias de las muchas especialidades existentes en el campo de la Medicina. Deberá estar también muy bien preparado en fisiología espacial y conocer las condiciones de trabajo del personal de vuelo. Su influencia será muy eficaz únicamente si dicho personal confía en él completamente. Debe prestar atención a las actividades rutinarias de cada día para evitar a la larga malas consecuencias. Su labor no será únicamente curativa sino también preventiva, tomando así en cuenta tanto los factores profesionales como aquellos ajenos a la profesión.

En cualquier situación, ya sea en un caso patológico o en un reconocimiento periódico, el médico deberá realizar una labor cuidadosa. OACI ya ha establecido la frecuencia de estos reconocimientos, y aunque todos los países y líneas aéreas adoptan las normas de OACI, en algunos casos éstos sufren un ligero cambio en cada país, de acuerdo a sus propias necesidades.

Gracias a estos reconocimientos periódicos, el médico llega a estar bien informado sobre las condiciones físicas del tripulante (apetito, funciones digestivas, sueño, procesos secundarios, accidentes, resistencia a la fatiga), y también sobre su equilibrio psicológico (dificultades en la vida privada, preocupaciones, adaptación profesional, contactos sociales con los otros miembros de la tripulación y con el personal).

Estos reconocimientos deben incluir:

- un examen clínico completo
- análisis de orina
- recuento globular de ambas series
- composición química de la sangre, incluyendo determinaciones de glucosa, lípidos (colesterol) y nitrógeno ureico.
- exploración radiológica de tórax
- electrocardiograma, y si fuera necesario electroencefalograma.

Resultará una larga lista que se completará con cualquier otra prueba que se considere necesaria: p. e. análisis de heces para investigar la existencia de parásitos y sus huevos, velocidad de sedimentación, electroforesis proteica y consulta con un especialista cuando así se indique: (gastroenterólogo, urólogo, cardiólogo, neurólogo o psiquiatra).

Higiene Cotidiana

Es muy importante aconsejar al personal de vuelo que se atenga a las instrucciones básicas sobre el cuidado de su salud personal. Varias de estas instrucciones serán de mucha utilidad para la tripulación y les facilitará una mejor adaptación a su trabajo. En algunos casos, estas normas preventivas redundarán en una prolongación de la vida y una continuidad de su carrera profesional.

Alimentación

Una dieta defectuosa es causa de trastornos digestivos los que pueden alterar la habilidad profesional: a la larga puede dañar la salud del hombre y acortar su vida profesional. Ello es dependiente, en gran parte, del cumplimiento de algunas instrucciones sobre alimentación.

Alimentación en su relación con el vuelo

Antes del vuelo.- Los tripulantes no deben permanecer con el estómago vacío. Deberán comer 1 ó 2 horas antes de partir, preferentemente una comida frugal, rica en hidratos de carbono y proteínas, pero de poco contenido en grasas. Deberán evitar aquellos alimentos que produzcan gases, los condimentos, salsas de carne, fritos, feculentos, mariscos, quesos grasos o cualquier otro de difícil digestión.

Durante el vuelo.- Los tripulantes deberán tomar mucho líquido, preferentemente agua natural y jugos de fruta, evitando las aguas minerales o carbónicas. Reducir al mínimo la ingestión de café y té. Alimentarse frugalmente, evitando las comidas que produzcan fermentaciones. Son desaconsejables las comidas a bordo, en vuelos cortos; éstas deberán tomarse antes del vuelo. En las escalas bastarán bocadillos y fruta. En vuelos largos se podrán hacer varias tomas muy ligeras de alimentos y su composición será como ya se ha indicado en este mismo apartado. Siempre y cuando se sirvan las comidas de pasajeros, éstas deberán ser ligeras, evitando los platos ya mencionados anteriormente. La tripulación deberá tomar una comida ligera por cada 8 horas de vuelo.

En las escalas.- Se podrá ingerir una comida ligera caliente, siguiendo las instrucciones indicadas.

Después del vuelo.- Se aconseja a los tripulantes que tomen una comida substancial, incluyendo una cantidad adecuada de proteínas.

Durante las escalas en países cálidos la comida será menos rica en calorías que en las zonas templadas o frías. La carne estará muy bien

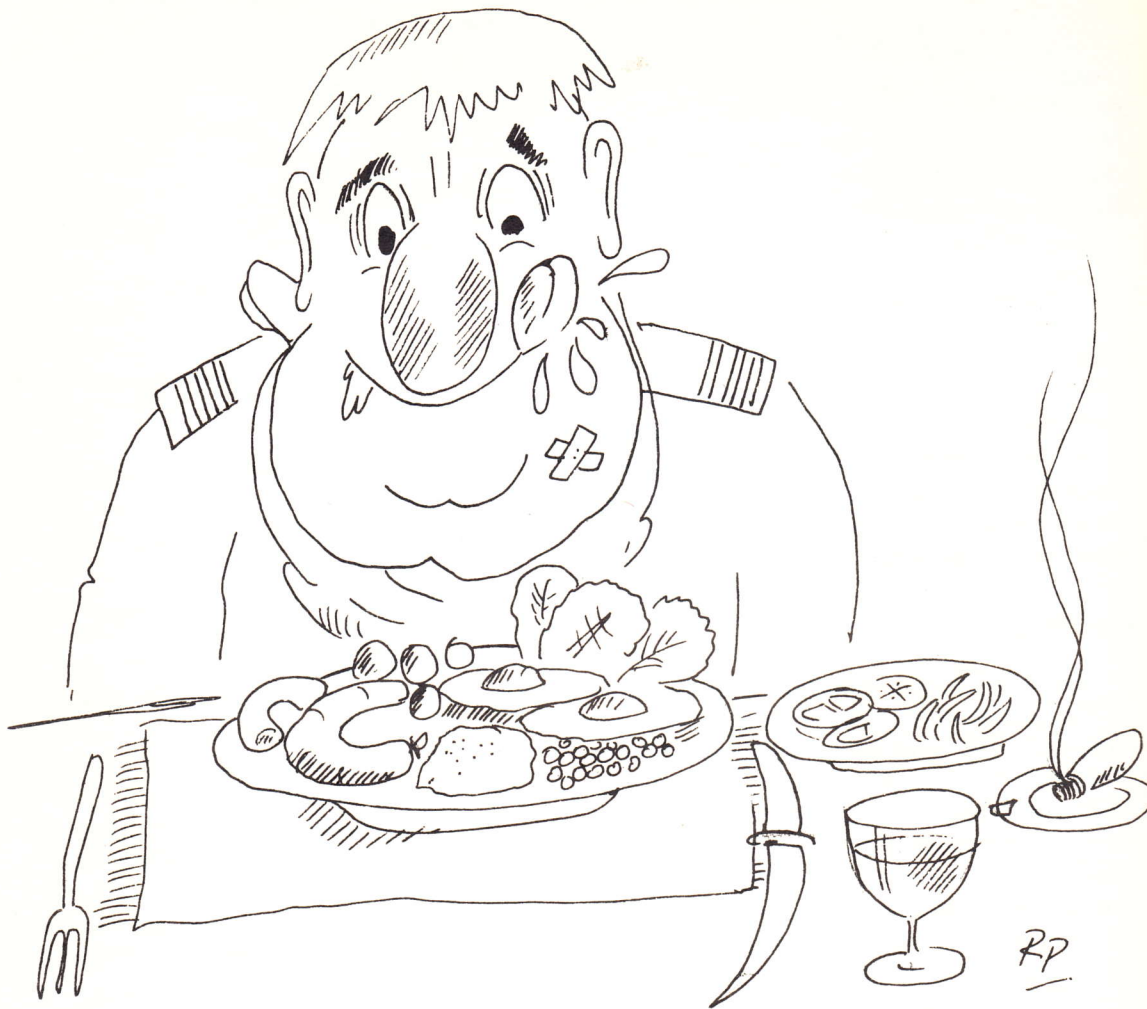
cocida; se deberán evitar el cerdo, las grasas y pasteles con crema. Por otra parte deberá ingerirse agua en gran cantidad (unos 3 a 4 litros al día) para mantener un equilibrio hidromineral y un balance de eliminación por diuresis adecuados. Para evitar la deshidratación ha de ingerirse cloruro de sodio en cantidad de 3 a 5 gramos por día, y en países muy cálidos se deben alcanzar los 10 gramos diarios.

Dieta diaria.- Deberán seguirse las costumbres locales en coordinación con las preferencias individuales. Sin embargo, hay ciertas reglas básicas que han de ser observadas:

- La comida no deberá ser rica en calorías para evitar la obesidad. Tres mil calorías por día es una dieta básica muy aceptable.
- Deberá prestarse especial cuidado a que exista una proporción adecuada entre los diferentes tipos de carnes, aunque se permita un gran margen en la elección: la relación de los principios inmediatos en la dieta diaria cubrirá la siguiente proporción: proteínas un 15%; hidratos de carbono 60%; grasas 25%.
- Es necesario aportar diariamente una adecuada cantidad de vitaminas (Vitamina C anti-infecciosa; Vitamina A para proporcionar una óptima visión nocturna). Es opinión de médicos especialistas en nutrición que no hace falta administrar vitaminas suplementarias cuando éstas ya van incluidas en la comida diaria.

Vinos y licores

Está prohibido tomar vinos o licores durante el vuelo o en las 12 ó 24 horas que preceden al mismo. La razón es que el alcohol se elimina muy lentamente (unos 10 miligramos por hora). A concentraciones bajas de alcohol en sangre (de 0,03 a 0,05%) ya se producen disturbios en el sistema senso-motor, trastornos en la visión y en las reacciones corticales. Unos 30 gramos de Whisky harán subir el nivel de alcohol en sangre hasta una concentración de 0,05%. Además, el alcohol queda retenido más tiempo en el tejido nervioso cerebral que en la sangre. El alcohol



interfiere los procesos celulares enzimáticos de oxidación; en consecuencia, es una causa de hipoxia y reduce la tolerancia individual a la altura. El alcoholismo crónico es, desde luego, incompatible con la profesión aeronáutica, y constituye una causa para el pase permanente a tierra.

Tabaco

Muchos tripulantes fuman moderadamente y otros lo hacen con exceso. No creemos necesario poner incapié en el peligro que representa tal costumbre respecto al cáncer bronquial. Además de irritar los pulmones, trastorna el sistema nervioso vegetativo, ya que la nicotina es un vaso-

constrictor. En algunos casos éste puede ser un factor causal de la hipertensión. Existe una mayor afinidad entre el monóxido de carbono y la hemoglobina, que entre el oxígeno y la hemoglobina, por lo que el uso del tabaco durante el vuelo puede originar una hipoxia relativa. Se ha comprobado que la existencia del monóxido de carbono en la sangre puede disminuir la tolerancia a la altura en unos 1.500 m. y debido a la afinidad entre el monóxido de carbono y la hemoglobina aquel se elimina muy lentamente.

Por ello, sería aconsejable el exponer a los tripulantes la conveniencia de suprimir el tabaco durante el vuelo y aún algunas horas antes del mismo.

PROPORCIONALIDAD EN LAS RENTAS BASES DE LOS TRIPULANTES DE LAN

A fines de 1969 con motivo del estudio de nuevas rentas para el personal de LAN y como consecuencia de la publicación del DFL N° 3 y del D. S. N° 260 ambos de fecha 27 de Junio de 1969, el CIRCULO DE PILOTOS obtuvo la firma de un Acta de Acuerdo que entre otras cosas fijaba por primera vez cierta proporcionalidad en las rentas de los pilotos, la cual en principio fue aplicada a los estudios de nuevas rentas.

En esa misma oportunidad, aún cuando no quedó por escrito, se obtuvo la aprobación del Presidente de LAN., del Vicepresidente, de los Gerentes de Operaciones, Finanzas e Ingeniería y personal calculista, para que se aceptara nuestra posición de que las rentas de los Tripulantes de Mantenimiento guardara cierta proporción con la de los pilotos, tomándose como base para ello los cuadros de Lufthansa donde un T/M de Segunda tiene la misma renta que un Piloto Segundo Oficial, y un T/M de Primera tiene la misma renta que un Piloto Primer Oficial.

Explicaciones posteriores de todo tipo nunca nos han convencido del cómo y por qué se llegó a deformar una sana política de evaluación de funciones.

En el hecho solamente los pilotos tienen una carrera funcionaria definida y clara, y mantienen un cuadro proporcional entre sí para sus remuneraciones.

Los demás tripulantes aún conservan los vicios derivados de la antigua costumbre de evaluar "la persona" y no "la función". Con ello se ha creado un caos de remuneraciones cuya única justificación es el no atreverse a ordenar algo que pueda herir susceptibilidades.

EL CIRCULO DE PILOTOS estima absolutamente necesario que se ordene "ahora" todo el sistema de proporcionalidad de remuneraciones en base a las funciones desempeñadas, como única forma de lograr la clarificación necesaria en esta materia con lo que habrán de evitarse problemas mayores a corto plazo.

Nuestra posición es que el siguiente debe ser el cuadro tipo en las remuneraciones proporcionales de los tripulantes:

| | |
|--|----------------------|
| CAPITANES A (CAPITANES DE BOEING 707)..... | 100°/o (Indice base) |
| CAPITANES B (CAPITANES DE BOEING 727 y CVL)..... | 90°/o |
| CAPITANES C (CAPITANES DE DC6B / AVRO / DC3)..... | 80°/o |
| PRIMER OFICIAL A (COPILOTOS DE JET)..... | 60°/o |
| PRIMER OFICIAL B (COPILOTO DE AVION CON HELICE)..... | 50°/o |
| NAVEGANTE DE 1a. y TRIP. DE MANT. DE 1a. (JET)..... | 50°/o |
| SEGUNDO OFICIAL (COPILOTO OPERADOR DE SISTEMAS)..... | 40°/o |
| NAVEGANTE DE 2a. y TRIP. DE MANT. DE 2a. (HELICE)..... | 40°/o |
| RADIOTRIPULANTES..... | 35°/o |
| SOBRECARGOS Y AUXILIARES DE 1a..... | 25°/o |
| SOBRECARGOS Y AUXILIARES DE 2a..... | 20°/o |

Cabe destacar que el personal de Sobrecargos y Auxiliares tiene en la actualidad rentas que lo sitúa a un 90°/o promedio respecto de los Capitanes A., de tal modo que no debe haber dudas respecto a nuestra posición de apoyarlos para obtener una revalorización justa y adecuada a las funciones que cumplen.

¿DEBE UN TRIPULANTE NO PILOTO DESEMPEÑAR LA SUBGERENCIA DE OPERACIONES DE VUELO?

Existen varias consideraciones que es necesario analizar en relación con el tema que hoy nos preocupa, las que desarrollaremos en forma clara y objetiva.

La existencia misma o justificación de dicha Sub-Gerencia no nos merece duda alguna, como asimismo nos parece perfectamente lógica y racional la existencia de la Sub-Gerencia de Operaciones Terrestres, la que conjuntamente con la primera dependen de una Gerencia de Operaciones. Se resguarda así la debida coordinación de toda el área de operaciones, sin imponer limitaciones a cada una de estas sub-áreas en aquellos aspectos que les son propios.

Chile, que en modo alguno posee el número suficiente de profesionales aeronáuticos directivos como es posible encontrar en países desarrollados, debe confiar múltiples tareas a sus pilotos más experimentados en servicio activo, en razón de que éstos se encuentran sometidos a un proceso permanente de selección, perfeccionamiento, intercambio de experiencia a nivel internacional y exigidos a estudiar y visualizar las más modernas técnicas que se están viviendo en el mundo contemporáneo aeronáutico.

Tanto el cargo de Gerente de Operaciones como el de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo deben ser desempeñados por pilotos en servicio activo, ya que las obligaciones y atribuciones que les competen caen directamente en el campo de actividades que únicamente los pilotos dominan en forma amplia, completa y en propiedad. Más aún tratándose de que corresponde al Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo el reemplazo del Gerente toda vez que éste se encuentre en vuelo, vacaciones, comisiones, enfermo, etc.

La experiencia realizada durante la anterior administración de designar Gerente de Operaciones a un piloto retirado demostró claramente constituir un error, puesto que en un período relativamente corto tal persona quedó totalmente desvinculada de la realidad técnico profesional que se estaba viviendo, y ello debido al rápido e incesante cambio que se opera en el campo aeronáutico. La delicada función que cumple tras su escritorio un Gerente de Operaciones necesita de la vivencia que únicamente se logra tras los mandos de un avión.

En la actualidad la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo no está siendo aún desempeñada por un piloto por lo que se ha tenido que recurrir a un organigrama ficticio para que el actual Sub-Gerente no tenga ingerencia con los pilotos, ya que mal podría controlarlos o dictarles normas operativas que le son desconocidas, todo lo cual no hace sino crear dificultades, roces innecesarios y situaciones absurdas en un área donde justamente debe tenerse la mejor organización racional, coordinación y unidad orgánica.

Es un hecho que la actual administración tenía ya designado al Sub-Gerente de Operaciones antes de que se tuviera el nombramiento de los jefes superiores y aún antes de que existiera la Sub-Gerencia misma, es decir, no se siguió ni el procedimiento tradicional de nombramiento escalonado desde arriba para tener el visto bueno del jefe inmediato, ni tampoco se procedió a una consulta a las bases. ¿Por qué? No lo sabemos ni lo entendemos.

Dentro del cuerpo de pilotos hay más que suficiente número de personas sobradamente calificadas para ocupar dicho cargo.

En forma muy clara y honesta los pilotos han manifestado una y otra vez de que en modo alguno se pretende o se desea inferir un agravio a la persona que actualmente ocupa el cargo de Sub-Gerente de Operaciones de Vuelo, ya que además de ser un antiguo funcionario de LAN es compañero muy apreciado por sus condiciones personales y técnicas, contando con la amistad y confianza de todos los pilotos que han tenido la oportunidad de conocerlo y tratarlo. Estimábamos perfectamente lógico que en la nueva administración debía asumir un cargo de responsabilidad puesto que posee atributos más que suficientes, destacándose su rectitud personal, inteligencia y preparación, no obstante lo cual parece increíble que se le haya asignado en el único lugar donde resultaba conflictivo por su condición jerárquica dentro del cockpit que lo inhabilita para ser jefe de sus jefes.

¿Qué pasaría si mañana es nombrado Piloto Jefe de un material o Inspector de Vuelo un Copiloto? ¿Podría controlar, inspeccionar, dictar normas operativas o ser jefe administrativo de los Capitanes? Y ello aún cuando se tratare del más competente y excepcional copiloto en lo personal y profesional.

La empresa necesita en otras áreas personas como el actual Sub-Gerente de Operaciones de

Vuelo y en las cuales no tendría los problemas actuales que están repercutiendo en forma grave y que tienden a agudizarse por situaciones concretas que se están produciendo con demasiada regularidad.

El propio Presidente de la República ha demostrado ser muy celoso en sus prerrogativas jerárquicas y es realmente justo y necesario que así sea ya que lo contrario es promover un caos anárquico donde es indispensable una organización racional.

A nuestro juicio la Sub-Gerencia de Operaciones de Vuelo debe ser ocupada por un piloto con no menos de 10 años de antigüedad en LAN y con experiencia de Comandante de Aeronave. Así podría dirigir sin resistencia alguna a los pilotos, Tripulantes de Mantenimiento, Navegantes, Radiooperadores, Sobrecargos y Auxiliares; reemplazar en forma lógica al Gerente de Operaciones y coordinar los diferentes servicios a través de los Jefes de cada grupo o especialidad.

La seguridad de vuelo se empieza a resguardar a través de una organización racional en lo administrativo y en lo técnico, ya que allí emanan las directrices y ordenamiento en lo profesional y en lo humano.

PROYECTO DE PIOCHA PARA PILOTOS LAN-CHILE



Extractado de la Circular N° 1 de la Gerencia de Operaciones de fecha 7 de Enero de 1971 dirigida a todos los Tripulantes de la Empresa, referencia: Transcribe O/S N° 1, fecha 5 de Enero de 1971. "Atraso despacho aviones LAN".

Parr. 5º. Los Capitanes de la Empresa tendrán la calidad de Supervisores de las operaciones de la misma y, como tales, informarán por escrito de cualquiera anomalía que observen y/o harán las sugerencias tendientes a mejorar la calidad de nuestros servicios.

el último vuelo del Carib Queen

Traducido y condensado por
R. PARRAGUE

El avión agotó todo el combustible sobre el Caribe, transformando así un agradable vuelo en una pesadilla.

23 personas perdieron la vida cuando este avión tuvo el triste privilegio de ser el primer Jet que efectuase un amarizaje forzoso en mar abierto.

Este relato fue hecho en base a declaraciones de testigos oculares y basado en el artículo escrito por W. Steventon Bacon. Publicado en la revista "Popular Mechanics" en Diciembre de 1970.

A las 11.00 horas de aquella radiante mañana del 2 de Mayo de 1970 el vuelo 980 de la ALM (Dutch Antilles Airlines) se disponía a despegar del aeropuerto JFK de New York con destino a la Isla San Maarten en el Caribe.

El avión un DC-9 33 CF con capacidad para 115 pasajeros era comandado por el Capitán Balsey De Witt, el primer oficial era Harry Evan y el navegante Hugh Hart. Además iban tres tripulantes de cabina: un sobrecargo y 2 auxiliares.

El plan de vuelo programado permitía el vuelo directo a San Maarten, teniendo como alternativa para recargar combustible en ruta un Aeropuerto en Bermudas y San Thomas V.F. como alternativa de destino.

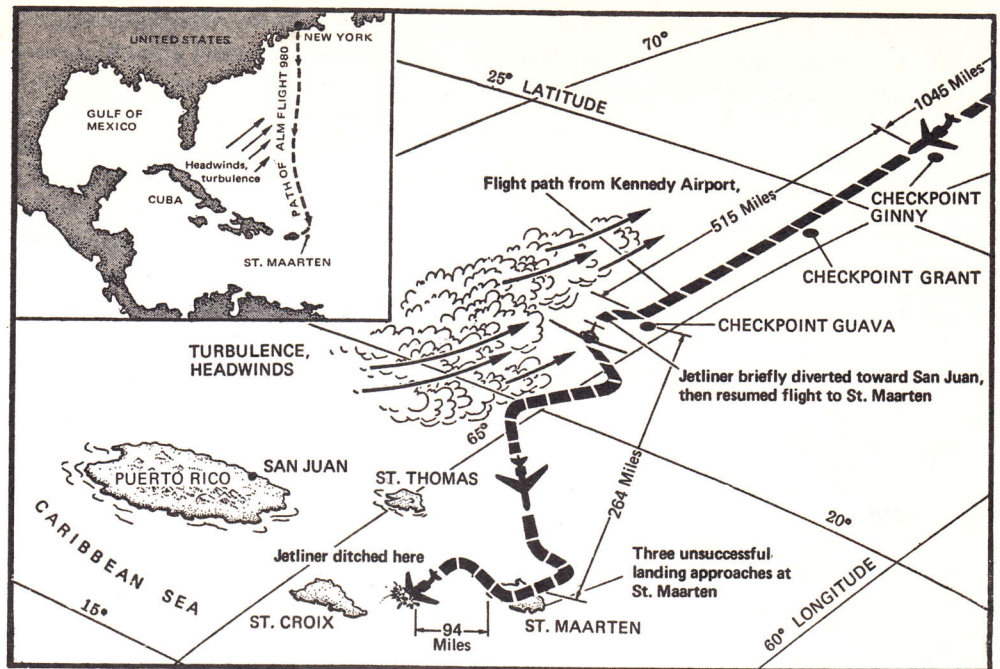
Este plan había sido calculado en base a una velocidad de crucero Mach 0.78 teniendo otro alternativo con una velocidad correspondiente a Long Range.

La cantidad de combustible, un total al despegue de 28.450 libras permitía el cumplimiento de todo el plan de consumo (app. 19.000 lb) llegando al destino con un remanente de sobre 7.000 libras.

A las 10.45 horas el último de los 57 pasajeros había abordado el avión y 15 Min. después el ALM 980 era autorizado para dirigirse a la pista 13.

Sin mayor demora por tráfico aéreo, el despegue se registró a las 11.14 horas, momento en que el avión entraba en contacto con el control de salida que lo autorizó a ascender y mantener un nivel de vuelo de 290.

El navegante calculó que arribarían al pequeño aeropuerto de San Maarten a las 02.40 horas EDST (Eastern Daylight Saving Time).



Con más de 28.000 lb. de combustible después del despegue y considerando lo favorable que se presentaba el pronóstico de tiempo en ruta, quedaba casi totalmente descartada la escala técnica en Bermudas para reabastecerse.

Volando en condiciones VMC, el ALM 980 alcanzó rápidamente el nivel 29.0 y 23 min. después navegando con el equipo LORAN, reportó posición TUNA al centro control.

A medida que el vuelo progresaba hacia el Sur, las condiciones meteorológicas comenzaron a desmejorar y debido a CAT moderada (Clear Air Turbulence), la velocidad fue reducida de 78 a mach 76. Con esto el pronóstico no se estaba cumpliendo. Aproximándose al punto de notificación Ginny y volando cerca de grandes Cumulusnibus, la turbulencia aumentó considerablemente.

Basándose en la indicación del radar, el Capitán De Witt planificó una desviación para evitar las células de tormenta que a cada momento aumentaban en la pantalla, y pensando que sobre 29.0 la turbulencia sería mayor, pidió autorización para descender a 27.0, pero al alcanzar este nivel y estando ya al Sur de Ginny encontró turbulencia fuerte por lo que solicitó mantener nivel 25.0 reduciendo la velocidad a Mach .72. Volando en estas condiciones, el navegante calculó un viento de nariz estimado en 20 a 25 nudos que hacía que la velocidad terrestre disminuyera cada vez más.

A las 02.02 horas P.M. el ALM notificó la intersección Grant atrasado con respecto a la estimada, pero esta diferencia no era para preocuparse pues se debía a las maniobras efectuadas para evitar la turbulencia y además que el remanente aún permitía el total cumplimiento del plan de vuelo.

A las 02.24 horas P.M. reportó la posición Guava volando a nivel 25.0 y con 8.600 libras de combustible. Desde ese punto el vuelo dejaba la seguridad de las rutas establecidas para volar directamente a su destino apoyado en el equipo de navegación Loran,

Haciendo un cálculo rápido el Capitán estimó que arribarían a San Maarten con un remanente

de 6.000 lbs. o sea, 1.000 lbs. menos que lo estimado, pero aún así esta diferencia no afectaba a la planificación del combustible para el vuelo. Mientras tanto el navegante Hart calculó el rumbo y la corrección de deriva exacta contribuyendo así a la máxima economía de combustible.

La nueva estimada era a las 03.00 horas P.M. o sea, estaban llegando con 20 min. de atraso debido al mal tiempo en ruta.

A las 02.30 horas P.M. los letreros de "no smoking" y "fasten seat belts" se encendieron en la cabina de pasajeros lo que indicaba que el vuelo estaba próximo a su destino. Ningún aviso había sido hecho, hasta el momento, por el Capitán, mediante el "public address" debido a que no funcionaba.

El centro de control de San Juan autorizó al ALM 980 a proseguir directo a San Maarten y a descender a 10.0.

El primer oficial Hart agazapado sobre la pantalla de radar intentaba identificar la Isla de entre los numerosos cumulus nimbus que habían en el área.

Quince Min. antes de Juliana (aeropuerto de San Maarten) el ALM 980 abandonó nivel 25.0 para 10.0, pero una información procedente de San Juan puso en conocimiento del Capitán De Witt que San Maarten estaba bajo mínimos para aterrizar y que en ese momento era afectado por lluvia moderada continua.

De inmediato De Witt solicitó nivel 21.0 y autorización para dirigirse a San Juan como alternativa.

Ya con rumbo a San Juan la torre de Juliana estableció contacto con el ALM 980 en 118.7 y le reportó un tiempo del momento en el que daba un parcial nublado a 1.000 pies y un cubierto a 5.000; la visibilidad la reportó de 3 a 4 millas reducida por lluvia.

Esta información, la cual fue repetida por el controlador de torre, puso al Cap. De Witt ante una difícil situación que requería de una rápida decisión, y así fue como considerando la cercanía del destino, lo aceptable de las condiciones meteorológicas y el remanente de combustible, De Witt decidió efectuar una aproximación a Juliana. Descendiendo a 10.000 pies se aproximó haciendo homming al NDB de Juliana, y luego puso rumbo 090 para no interferir el posible tráfico volando al Sur de San Maarten y descendió a 6.0.

Aún en condiciones IMC y bajo una fuerte lluvia, el DC-9 llegó al NDB de Juliana a las 03.13 p.m., o sea, con 33 minutos de atraso respecto a las primeras estimadas, lo que significaba un consumo extra de 3.300 lbs.

Continuando con el descenso reglamentario, De Witt descendió a la altura mínima de 600 pies, y ordenó al primer oficial que tratase de hacer contacto visual con las luces Vasi. El primer oficial Evan mirando ansiosamente hacia adelante, no podía ver sino la lluvia golpear contra el parabrisas.... de pronto entre desgarros de nubes vió el mar pero ni señales de la costa o de las luces de la pista. Después de algunos largos segundos apareció la débil iluminación del aeropuerto, pero muy al costado del avión lo que obligó a De Witt a rehusar para efectuar una nueva aproximación.

"Lo tenemos a la Vista" dijo la torre "autorizado para efectuar cualquier tipo de virajes".

Evan volvió a consultar con la torre el techo y visibilidad, la que reportó que se mantenían los

1.000 pies y las 2 a 3 millas de visibilidad.

Esto se comprobó más tarde que era demasiado optimista debido a la poca experiencia de los observadores de Juliana.

Al aproximarse por segunda vez, el DC-9 no entró en la trayectoria indicada por las luces VASI quedando muy alto sobre el cabezal, por lo que el capitán decidió rehusar esta segunda tentativa y volver a efectuar una tercera.

Durante la fase final de esta última aproximación todo parecía ir bien, pero como era afectado por un fuerte viento de cola, volando con configuración de aterrizaje y 128 nudos llegó sobre el cabezal y nuevamente aplicó máxima potencia pues era demasiado tarde para aterrizar y frenar antes del final de la pista.

"Si hubiese reducido la potencia a Idle para aumentar mi razón de descenso, me habría sido imposible rehusar", fue lo que declaró más tarde el capitán De Witt.

Después de la segunda aproximación habían leído 3.800 libras de remanente, lo que les permitía dirigirse a San Thomas, siendo esta la alternativa más cercana.

Eran las 03.26 p.m. y en la cabina de pasajeros se empezaba a notar cierta intranquilidad, pues no se les informaba nada de lo que estaba ocurriendo. Desde este momento las primeras señales de la tragedia que se avecinaba empezaron a manifestarse.

El DC-9 continuó su ascenso hasta 4.000 pies dejando atrás el radiofaro de San Maarten.

Hart miró los indicadores de combustible y con espanto vió que sólo indicaban 850 lbs., muy poco para llegar al punto más próximo. De pronto las agujas comenzaron a oscilar entre 850 y 1.850 lbs. para luego volver a indicar 850 lbs. "debe ser por la turbulencia y el ángulo de ascenso, posiblemente al nivelar nos indiquen lo correcto" pensó para sí.

Hart promediando la indicación tomó como correcta 1.350 lbs. y sugirió a De Witt que tratase de llegar a Saint Croix que se encontraba más próximo, ya que a 100 lbs. de consumo por minuto el vuelo tenía sólo 14 minutos de combustible y Saint Croix estaba a sólo 10, lo que le daba un margen de 5 minutos.

Ahora las agujas de los indicadores se habían estabilizado, pero no indicando 1.350 lbs., sino que permanecían fijamente indicando 850 lbs. Al parecer ese era todo el combustible que quedaba.

Habiendo tenido experiencias anteriores relacionadas con desperfectos en los indicadores de combustible, el Cap. le dijo a Hart que esa indicación no podía ser la correcta, pues desde la última aproximación a San Maarten hasta ese momento deberían quedar por lo menos 2.000 lbs. de remanente. Sin embargo, el reloj marcaba los últimos minutos del vuelo 980.

De Witt comunicó a San Juan que estaba corto de combustible y que solicitaba 120 de nivel. Lentamente comenzó a ascender y al cruzar 7.000 pies tuvo que aceptar la realidad al comprobar que las agujas habían descendido e indicaban sólo 500 lbs.... Al parecer no había duda, tenía que creerle a los indicadores y aceptar que tenía sólo 3 a 4 minutos para decidirse a efectuar un amarizaje forzoso. Al dejar 7.0 aún en ascenso una luz roja de baja presión de combustible fue la primera señal que puso en estado de emergencia a la tripulación.

Eran las 03.40 y De Witt comunicó a San Juan que habían posibilidades de amarizar y que a partir de ese momento comenzaba a descender. En esta etapa las declaraciones son un poco confusas, de modo que ha sido imposible coordinarlas bien.

Según lo declarado por el Purser Wilfred Spencer, el capitán le había informado que estaban escasos de combustible de modo que podían verse ante la obligación de efectuar un amarizaje. "¿Debo informar a los pasajeros?", preguntó Spencer. "Sí, hágalo" fue toda la respuesta. Spencer volvió a la cabina de pasajeros y comenzó a dar las instrucciones necesarias con el fin de prepararlos para la emergencia. Pero según declaración de éstos, el anuncio no tenía ningún carácter de urgencia ya que muchos lo confundieron con aquellas melosas demostraciones llenas de sonrisas y disculpas.

Algunos pasajeros estaban de pie, otros sin sus cinturones de seguridad abrochados, no se había tomado ninguna de las medidas estipuladas para el impacto en el mar, el Capitán aún no daba un informe exacto de la situación y, sin embargo, de un momento a otro estarían amarizando. En resumen, una total desorganización ante una situación tan delicada.

En aquellos últimos minutos De Witt conectó todos los booster de combustible y los motores los seleccionó a "ambos", para aprovechar hasta la última gota.

El navegante Hart preguntó a una auxiliar si estaban todos preparados para el amarizaje a lo que ella respondió afirmativamente. Hart volvió al cockpit para ayudar al capitán a determinar la dirección del viento y de la marejada.... sólo estaban a 1.200 pies del agua y esta estaba tan picada que el oleaje alcanzaba hasta 8 pies tornándose blanco debido al fuerte viento que parecía soplar de todas las direcciones.

El DC-9 cruzó los 500 pies continuando su descenso hacia el mar, Harry Evan efectuó de memoria el procedimiento de amarizaje encendiendo los letreros de no fumar y ajustarse los cinturones, despresurizó el avión y conectó el inverter de emergencia para tener control de los planos de dirección.

Estaban sólo a 20 pies del mar con el flap en 15 grados manteniendo una velocidad de 145 a 150 nudos, cuando se encendieron todas las luces de baja presión de combustible. Rápidamente De Witt ordenó full flaps ya que en esos momentos se produjo el flame out de ambos motores.

Sin potencia el DC-9 planeó a 90 nudos e impactó el mar con un ángulo de 6 grados.

Eran las 03.49 y se encontraban a 30 millas náuticas de Saint Croix.

Estrellándose contra las grandes olas el avión se sumergió completamente y el agua comenzó a filtrar con enorme fuerza por las roturas del fuselaje, luego éste salió a flote y quedó en la superficie, siendo duramente castigado por el fuerte oleaje.

En la cabina de pasajeros existía una gran confusión pues aquellas personas que no se habían amarrado sus cinturones de seguridad yacían amontonadas unas sobre otras, algunas muertas otras heridas obstruyendo los pasillos y los accesos a las puertas de escape.

Hart y Spencer habían colocado una balsa para 25 personas en el pasillo cerca del galley, con el fin de lanzarla al agua por las puertas de servicio, pero cuando se disponían a tirarla al parecer se enganchó la cuerda de la botella de aire y ésta comenzó a inflarse dentro del avión separando la cabina en dos y dejando solamente las salidas de emergencia sobre las alas para la evacuación de los pasajeros, a pesar de

que éstas no habían sido abiertas. De Witt abandonó el avión por la ventanilla del cockpit nadando hasta el ala, desde donde logró abrir las dos ventanillas del lado izquierdo por las que salieron dos pasajeros.

En tanto Evans se encontró nadando sin saber como salió del avión.

En la cabina de pasajeros uno de ellos no sabe como abrió una de las ventanillas del costado derecho y ordenó que salieran por ellas todas las personas que pudiesen, logrando evacuar 27 pasajeros.

El avión alcanzó a estar a flote durante 10 minutos para luego hundirse a una profundidad de 5.000 pies llevando en su interior a 19 pasajeros y a la auxiliar Margaret Abraham.

No habiendo podido lanzar las balsas al agua, algunos pasajeros flotaban a la deriva, mientras otros se aferraban a un neumático del avión que se había desprendido.

Hart encontró flotando la balsa del deslizador y de inmediato procedió a inflarlo, transformándolo así en la única balsa para las 43 personas que comenzaban a temer ser atacadas por los tiburones.

El primer avión en llegar al lugar de la tragedia fue el PANAM 454 que determinó la posición de los naufragos mediante un fix con el radar y la reportó de inmediato al guardacosta. Luego un anfibio voló sobre el lugar pero le fue imposible amarizar debido al mal estado del mar.

Otro avión sobrevoló el lugar y lanzó dos balsas que cayeron a cierta distancia del deslizador, y cuando Hart y De Witt se aprontaban a alcanzarlas a nado, aparecieron dos helicópteros del portaviones Guadalcanal al que se le había notificado el accidente. Estos helicópteros procedieron al rescate de 13 pasajeros mientras que los 26 restantes fueron rescatados por los helicópteros de Roosevelt Roads. Dos murieron en el agua y un tercero murió al llegar a Saint Croix.

Este accidente, por el cual no se puede culpar a fallas mecánicas ni al factor humano, ha dejado una gran lección que debemos aprender, pues este tipo de accidentes seguirán ocurriendo no necesariamente en rutas sobre el mar, sino que sobre tierra o en vuelos costeros, en los que se presenta la urgente necesidad de aterrizar o amarizar de emergencia.

Son muchas las interrogantes y sería muy interesante saber la opinión de todos Uds. al respecto:

- ¿Deben los aviones bimotores de mediano alcance efectuar vuelos sobre grandes extensiones de mar?
- ¿Se puede confiar 100% en los indicadores de combustible para saber el remanente exacto?
- ¿Deben los aeropuertos, como el de San Maarten, ser operados por vuelos IFR de larga distancia?
- ¿Son los equipos de balsas salvavidas manejables en caso de emergencia?
- ¿Sería conveniente insistir en una mejor preparación para las tripulaciones con el fin de actuar adecuadamente en este tipo de emergencias?

Uds. tienen la palabra. Pero antes de terminar también sería interesante saber como habrían juzgado Uds. al Capitán De Witt y a su tripulación.

F I N

AUMENTO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE DE CARGA

4.4.1 ESTADO DE SITUACION

El transporte de carga por LAN incluyendo el tráfico nacional e internacional, ha crecido en una tasa media de 14^o/o anual, durante los últimos cinco años. La carga internacional de LAN se ha más que cuadruplicado en los últimos tres años. A pesar de que el promedio de utilización de los vuelos cargueros internacionales sólo alcanzó un 62^o/o de utilización durante 1970, en los vuelos de regreso desde Miami y Mendoza se obtuvo un 90^o/o de utilización media.

Este excesivo factor de utilización en peso de los aviones cargueros provoca en Miami continuos endosos hacia otras Compañías y mantener carga en espera durante varios días, todo lo cual se manifiesta en un mal servicio a nuestros usuarios.

Por otra parte en los vuelos nacionales, a pesar de que la carga en general no ha aumentado significativamente, se ha llegado a la saturación de los vuelos desde la capital a Punta Arenas, habiéndose tenido una utilización media durante 1970 de un 81,1^o/o en los DC-6A. Por este motivo se produce en SCL algo semejante de lo que ocurre en Miami; llegándose incluso, a contratar vuelos Charter a otras Compañías Nacionales.

Las cifras de utilización obtenidas en el último semestre lo demuestran:

| | Santiago-P.Arenas |
|------------|-------------------|
| Julio | 95.0 |
| Agosto | 97.0 |
| Septiembre | 99.0 |
| Octubre | 96.0 |
| Noviembre | 96.5 |
| Diciembre | 97.0 |

Por otra parte la carga de retorno a Santiago creció en el último año en un 9^o/o, llegando en algunos meses también a factores de utilización del orden del 90^o/o. Esta situación es imposible ser mejorada con el actual material.

En los últimos meses se ha debido fijar cuotas de toneladas a embarcar a los usuarios permanentes. De aumentarse la oferta hacia Punta Arenas crecería el transporte en aproximadamente 80 toneladas mensuales, como se explicó anteriormente. El dato se ha obtenido de conversaciones directas con los embarcadores. Paralelamente es conveniente señalar que el déficit de embarque afecta principalmente a fruta, verdura, pollos y huevos.

Por otra parte existe un rechazo de un 30^o/o aproximadamente del embarque de carga de Miami hacia el Sur, equivalentes a 220 toneladas mensuales, que podrían transportarse con un aumento en la oferta.

En resumen se transportarían 80 toneladas más mensuales en las rutas nacionales y 220 toneladas en las rutas internacionales.

4.4.2 COMPRA DE AVION PARA ATENDER TRANSPORTE DE CARGA

Como solución al problema de transporte de carga se postula la compra de un Boeing 727 de pasajeros con el fin de liberar un avión B.727 COMBIPLANE y transformarlo definitivamente a Carguero.

Este avión carguero reemplazaría al DC-6A que realiza los vuelos a Punta Arenas y a Miami y a los DC-6B que hacen el transporte de carne desde Mendoza.

Por otra parte, en cuanto al servicio de pasajeros, se tendrá una flota homogénea de tres aviones B.727, de 113 asientos cada uno, evitándose de este modo los problemas que involucra el avión Combiplane, como ser continuos atrasos en las postas por carga y descarga, poca aceptación de los pasajeros, etc.

4.4.3 PRODUCCION

Por concepto de la compra del B.727-100 la capacidad de producción aumentará en 111,6 millones de As-Kms anuales que corresponde a la diferencia entre los 64 asientos del Combiplane actual y los 113 asientos del nuevo avión, lo que significa un 5,6^o/o de aumento sobre la capacidad actual que se utilizaría en dar un mejor servicio a Chile.

Por otra parte la transformación del Boeing 727-100C a carguero produce un aumento de la capacidad de carga en Ton-Kms de 78^o/o sobre los actuales DC-6A y B; el DC-6A tiene una capacidad de 11,5 Toneladas, mientras que el Boeing 727C de 17,5 Toneladas.

Esta transformación no significará una mayor inversión ya que los aviones Combiplane están diseñados especialmente para ser transformados en forma rápida y sin cambios en la estructura.

4.4.4 INVERSION

Costo de un avión B.727-100 usado y aprovisionamiento inicial de repuestos
US\$ 4.000.000.

4.4.5 FINANCIAMIENTO

| | | |
|---|--|----------------------|
| - | Ingresos propios provenientes de la venta de aviones | US\$ 800.000 |
| - | Aporte fiscal diferido | 3.200.000 |
| - | T O T A L | <hr/> US\$ 4.000.000 |

4.4.6 Gastos Adicionales

El mayor gasto de este proyecto estará dado por la diferencia del costo de operación de los aviones B.727 y DC-6A.

COSTO HORA DIRECTO DE OPERACION B.727C

| OPERACIONES DE VUELO | E° | US\$ |
|-------------------------|-------|-----------------|
| Pilotos y Copilotos | 800 | — |
| Ingen. de Vuelo | 100 | — |
| Seguros | | 50 |
| Combustible | 1.214 | 120 |
| Tasas Aeronáuticas | 100 | 18 |
| Gtos. Tripulación | 160 | 16 |
| MANTENIMIENTO | | |
| Obra de Mano | 276 | 16 |
| Materiales | | 66 |
| AMORTIZACION | | |
| | | 88 |
| TOTAL | | E° 2.650 |
| | | US\$ 374 |
| E° 2.650 a 17 por Dólar | | 156 |
| TOTAL | | US\$ 530 |

COSTO MENSUAL

| | | | |
|-------------------------------|---|------|-----------|
| 240 Horas de vuelo a E° 2.650 | = | E° | 636.000 |
| 240 Horas de vuelo a US\$ 374 | = | US\$ | 89.760 |
| US\$ 89.760 a 17 E° por dólar | = | | 1.526.000 |
| Total Gasto en E° | = | E° | 2.162.000 |

4.4.7 COSTO HORA DIRECTO DE OPERACION DC-6A y B

| Operaciones de Vuelo | E° | US\$ |
|----------------------|-----|------|
| Pilotos y Copilotos | 390 | — |
| Ing. de Vuelo | 95 | — |

| | | |
|----------------------|-------------------------|-----------------|
| Radio-operador | 90 | — |
| Seguros | | 10 |
| Combustibles | 620 | 60 |
| Tasas aeronáuticas | 120 | 15 |
| Gastos Tripulantes | 28 | 5 |
| MANTENIMIENTO | | |
| Obra de Mano | 1,122 | — |
| Materiales | — | 50 |
| AMORTIZACION | | |
| | | 10 |
| T O T A L | E° 2,465 | US\$ 150 |
| | E° 2.465 a 17 por Dólar | 145 |
| | | US\$ 295 |

MENOR COSTO MENSUAL

| | | |
|-------------------------------------|---|---------------------|
| 375 Horas de vuelo DC-6B a E° 2.465 | = | E° 924.400 |
| 375 Horas de vuelo a US\$ 150 | = | US\$ 56.200 |
| (US\$ 56.200 a E° 17 por dólar) | = | <u>E° 955.400</u> |
| Total Costo Mensual en E° | = | E° 1.879.800 |

4.4.8 INGRESOS ADICIONALES DEL PROYECTO

| | Toneladas Mensuales | Precio Unitario | Ingreso Total |
|-----------------|------------------------|--------------------|------------------|
| Nacionales | 80 | E° 3.664 | E° 293.100 |
| Internacionales | 220 | US\$ 286 | US\$ 62.900 |

4.4.9 RESULTADO ECONOMICO DEL PROYECTO

| | E° | US\$ |
|----------------------------|---------|--------|
| A) INGRESOS | 293.100 | 62.900 |
| B) GASTOS | | |
| — Un Boeing 727 | 636.000 | 89.760 |
| — Adiestramiento | | |
| Trip. Amortización mensual | | 8.300 |
| — SUB-TOTAL | 636.000 | 98.060 |
| — Menor Gasto DC-6 | 924.400 | 56.200 |

TOTAL GASTO

| | | |
|-------------------|---------|--------|
| Menor Gasto Mens. | 288.400 | |
| Mayor Gasto mens. | — | 41.860 |

C) RESULTADO MENSUALEn Escudo

| | |
|----------------------|-------------------|
| Ingresos adicionales | E° 293.100 |
| Menor Gasto | E° 288.400 |
| EXCEDENTE | E° 581.500 |

En Dólares

| | |
|----------------------|--------------------|
| Ingresos adicionales | US\$ 62.900 |
| Gastos Mayores | US\$ 41.860 |
| EXCEDENTE | US\$ 21.040 |

Reunión IATA en Dublín

Entre los días 26 y 29 de Abril del presente año se efectuó en Dublín la tercera reunión de I. A. T. A., para tratar sobre la Instrucción de Tripulaciones de Vuelo.

En representación de LAN—CHILE asistió el Capitán Peter Staiger, quién al parecer llegó de sorpresa al meeting pues nadie sabía que nuestra Empresa estaría representada.

Analizando el informe entregado por el Capitán Staiger nos podemos dar cuenta que la instrucción de las tripulaciones de vuelo es algo tan importante que en todas las grandes empresas internacionales prácticamente no se concibe hablar de reducir los programas de instrucción con el fin de fomentar la economía. Estas empresas estiman lógico y necesario el reemplazo acelerado de los materiales y equipos de instrucción ya anticuados por elementos más modernos, los cuales aunque más caros significan al ser adquiridos una economía a futuro y al mismo tiempo, un apreciable aumento en el factor seguridad de vuelo.

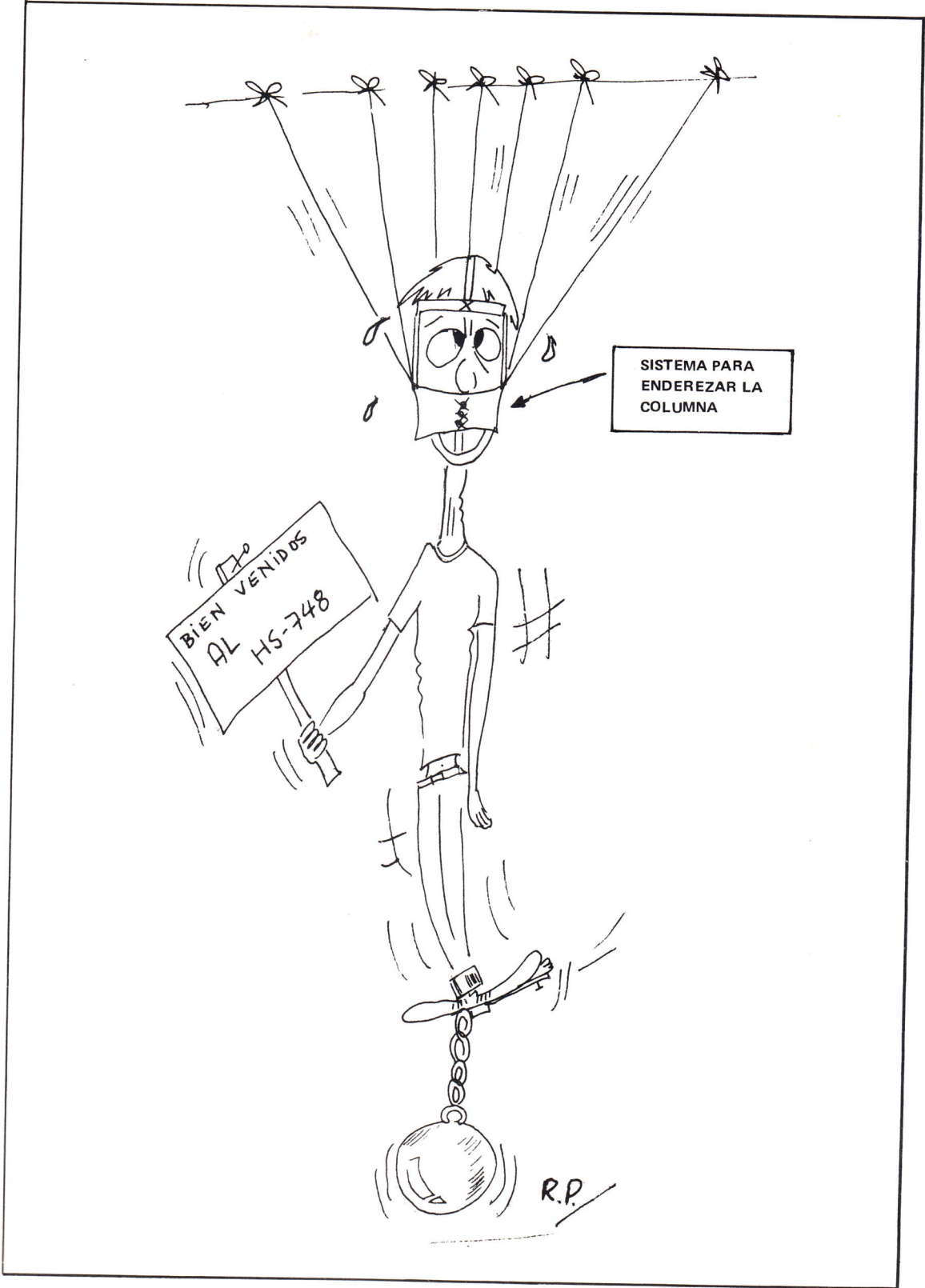
La selección de Pilotos instructores-inspectores de vuelo fue otro de los temas tratados sobre el cual se llegó a coincidir en la conveniencia

que estos sean pilotos de línea calificados para desempeñar estos cargos.

Se hizo mención a la diferencia notable que existe entre un Piloto inspector y otro instructor, lo que es muy atendible, pues un inspector puede que no tenga condiciones para hacer instrucción, sin por esto dejar de reconocer su capacidad como Piloto.

La preparación de los instructores o la instrucción que éstos deben recibir antes de ejercer sus cargos fue ampliamente analizada pudiéndose comprobar que las grandes empresas le dan mucha importancia a la formación de sus instructores de vuelo pues de ellos dependerá en el futuro el standard profesional de las tripulaciones.

El informe entregado por el Capitán Staiger es bastante completo y explicativo ya que trata otros temas muy interesantes que por ser algo extensos no podremos publicar en este número. De todas maneras este informe se encuentra en nuestras oficinas de administración a disposición de Uds. por si se interesasen en conocer más detalles al respecto.



BIEN VENIDOS
AL HS-748

SISTEMA PARA
ENDEREZAR LA
COLUMNA

R.P.