

DESPEGUE



**SINDICATO
Y CIRCULO
DE PILOTOS
LAN-CHILE**

**PUBLICACION
OFICIAL** —

octubre/71 Nº 11



DECLARA CONSTITUIDO, CONCEDE PERSONALIDAD JURIDICA Y APRUEBA LOS ESTATUTOS DEL SINDICATO QUE INDICA.-

HOY SE DECRETO LO QUE SIGUE:

Nº 573

SANTIAGO, 17 JUN. 1971.

VISTOS: estos antecedentes; lo informado por la Dirección del Trabajo en su oficio Nº 4220, de 3 de junio de 1971; lo dispuesto en el D.F.L. Nº 184 de 1969 y en el Decreto Reglamentario 323, de 1964;

DECRETO:

Declárase legalmente constituido, concédese personalidad jurídica y apruébanse los estatutos del "SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE", con domicilio en la Comuna de Santiago, Departamento del mismo nombre, en los términos de que da constancia el texto que se acompaña.-

TOMESE RAZON, COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE POR ORDEN DEL PRESIDENTE:

JOSE OYARCE JARA
Ministro del Trabajo y
Previsión Social.

Lo que transcribo a U., para su conocimiento.-
Saluda a U.,

JULIO BENITEZ CASTILLO
Subsecretario del Trabajo.



DESPEGUE

SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS LAN-CHILE
 Personalidad Jurídica por Decreto N° 573 del 17 de Junio de 1971 del Ministerio del Trabajo.

LAS PALMAS 2214
 OFICINA N° 34
 TELEFONOS: 496692
 231397
 SANTIAGO - CHILE

CIRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE
 Personalidad Jurídica 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 3

OCTUBRE 1971

N° 11



IMPRESOS ORIENTE
 Eleuterio Ramírez 1083
 Santiago

INDICE

	PAG.
SUGERENCIAS OPERACIONALES.....	2
EDITORIAL.....	3
AYÚDA DEL CIRCULO DE PILOTOS A LOS DAMNIFICADOS DE ILLAPEL.....	4
HUMBERTO BOELLERT.....	5
SEMINARIO INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DE LA AVIACION CIVIL.....	6-7
ORGANIGRAMA SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS LAN-CHILE.....	8-9
CARTAS DE F. M. de B.....	10
CONSEJO DE INSPECTORES.....	11
EL PUNTO DE TURBULENCIA DEL PILOTO.....	12
UN AVION LLAMADO BOEING 727.....	13-16

Sugerencias Operacionales

Por el Capitán Sr. Jaime Bordes

Con ocasión de la visita que realizara a Chile personal de Hawker Siddeley tuve la oportunidad de participar en una reunión referente a performance, procedimientos operativos y sistemas de listas de inspección de cabina. Además, me correspondió efectuar un vuelo con parte de este personal a Punta Arenas.

Por otra parte, tuve acceso al informe que fue enviado a la jefatura de operaciones de la Empresa referente a las observaciones resultantes de la visita de Hawker Siddeley.

Hay, sin embargo, dos puntos sobre los cuales quisiera llamar la atención en orden a comunicar a la jefatura de operaciones de la Empresa una permanente inquietud de los pilotos de este material.

1) **Modificación del sistema de listas de inspección**

Corresponde este punto a un propósito sostenido por las autoridades de operaciones en el sentido de regularizar procedimientos en todos los materiales de la Empresa. Al decir de los colegas provenientes de materiales Boeing, nuestros sistemas de listas de inspección están lejos de constituir la última palabra en este sentido. Parece más apropiado adoptar y adaptar un sistema de "scanning" de paneles y abreviar las listas.

Efectivamente, si bien es cierto que nuestras listas actuales fueron elaboradas con gran minuciosidad y no omiten ningún ítem, al parecer es posible cumplir con el mismo objetivo proveyendo listas que permitan el control de una ejecución hecha previamente y ordenada según sectores, verticalidad, horizontalidad o por paneles

Este tema fue vastamente discutido entre Mr. Dixon Stubbs y el Cap. Bucher, manifestándose el primero totalmente de acuerdo en estudiar un sistema de este tipo. Obviamente, no se debe esperar ningún tipo de informe acerca de esta materia, pues Hawker Siddeley se limita sólo a aprobar o rechazar con distintas dosis de entusiasmo lo que prepararan los operadores. En este caso específico, Mr. Dixon Stubbs encontró el sistema informalmente propuesto "absolutamente más razonable y lógico" y resulta difícil que cambie su apreciación al serle presentado un sistema completo y afinado.

En caso de iniciar un estudio en este sentido, me permito sugerir la asesoría del Cap. Herrera, creador del sistema antiguo a la vez que actual Inspector en B-727 donde se usa el sistema propuesto. Igualmente, alguno de los nuevos capitanes que provienen de material Boeing.

2) **Incorporación de instrumentos y alarmas**

Es notorio que nuestros paneles de instrumentos en el HS-748 son deficitarios y anticuados. Resalta la ausencia de un sistema de instrumentos integrados, un DME, radio-altímetro, etc.

Se podrá pensar que para entrar por referencias visuales a Taltal o a Vallenar es muy poco lo que nos sirve un ILS-DME o transponder, pero no es menos cierto que la mayor parte de las aproximaciones no se producen en Taltal o Chañaral y que gran parte de las veces el tiempo no permite sino entradas instrumentales.

Por otro lado, tenemos que es el HS-748 el avión escuela de nuestra flota. Resulta así

(Continúa en página 12)

Recién constituido el primer Directorio del SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE en Asamblea General Extraordinaria del día 31 de Julio ppdo., se vió abocado al estudio del grave problema que derivaba del hecho de haberse emitido con fecha 30 de Julio una Orden del Servicio cuyo número era el 956 y firmada por el Presidente de la Empresa, en uno de cuyos Vistos establecía: "Que el Sindicato Profesional de Empleados y Obreros de Línea Aérea Nacional agrupa al 850/o de los trabajadores de ésta, representados en todos los niveles de la empresa, que tiene una completa organización sindical, y que sirve de base en el esquema normal de comunicaciones entre trabajadores y Ejecutivos de la Empresa". Y que en uno de sus puntos resolutivos establecía: "Para tratar cualquier problema de nivel de Gerente hasta Presidente de la Empresa se requerirá la presencia de un Dirigente del Sindicato Profesional de Empleados y Obreros de LAN-CHILE en forma obligatoria".

Ante un hecho tan insólito y atentatorio contra claros principios laborales y sindicales, el Directorio de nuestro Sindicato reaccionó en forma oportuna, serena y enérgica.

Numerosas gestiones de nuestra parte que estimamos prudente no detallar, concluyeron dándonos pleno respaldo en los más diversos niveles de gobierno, partidos políticos y entidades gremiales nacionales.

Fue así como con fecha 31 de Agosto el Directorio de LAN como la más alta autoridad de la empresa procedió a derogar la citada Orden del Servicio Nº 956 la que por lo demás nunca fue aplicada durante su mes de vigencia en razón de la oposición que entre otros manifestó nuestro gremio.

Ayuda del Círculo de Pilotos a los damnificados de Illapel



DIRECTORES DEL CÍRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE EN EL AEROPUERTO EULOGIO SANCHEZ, ACOMPAÑADOS POR EL GERENTE DEL CLUB AEREO DE SANTIAGO, GENERAL (R) DON FERNANDO ORTEGA Y EL JEFE DE VUELO SR. LUIS PERALTA, EN EL MOMENTO DE EMBARCAR LAS CARPAS EN UNO DE LOS AVIONES DEL CLUB.

Sumándose a la cadena nacional de solidaridad con los damnificados del terremoto que afectó últimamente a nuestro país, el Círculo de Pilotos hizo entrega de quince carpas, con capacidad de 6 a 10 personas c/u, a los damnificados de Illapel. Se eligió esta ciudad, de acuerdo con la Oficina de Emergencias del Gobierno, por ser una de las más afectadas por el sismo.

El Directorio del Círculo resolvió concretar la ayuda con estas carpas, por haberse establecido que ellas eran elementos verdaderamente útiles en esta emergencia. Su costo fue de E° 28.661.-,

precio obtenido gracias a un importante descuento otorgado por la fábrica y que corresponde exactamente al monto del aporte de los pilotos.

La entrega se hizo el 5 de Septiembre en Illapel al Gobernador, Sr. Carlos Aguilera B., por intermedio de un documento que está en nuestros archivos. Los encargados de trasladar las carpas y de representarnos fueron el Capitán Sr. Ronald Berguer D. y el Oficial Sr. Ulises Murúa, quienes lo hicieron en dos aviones facilitados gentilmente por el Club Aéreo de Santiago para este efecto, a cargo de dos pilotos de ese Club que ofrecieron su colaboración.-

HUMBERTO BOELLERT

Enlutamos estas páginas, con el dolor de quienes fuimos sus compañeros; aún sorprendidos con la trágica noticia, no atinamos a formarnos un juicio cabal para apreciar lo que hoy nos falta; pero sabemos que algo nos falta y entendemos lo irreversible de este vacío.

Hoy podemos hablar sobre el compañero de tantas jornadas gremiales; mañana podemos hacerlo sobre el juicioso profesional; y siempre hablaremos sobre el gran amigo.

Nos sentimos un tanto amargados, en la medida que pareciera que nosotros, los Pilotos, nos tuteamos con los riesgos, los despreciamos, o simplemente los superamos. ¿Qué había al asecho de Humberto que no pudimos advertirlo?

Somos una pequeña familia, y cuando uno de nosotros desaparece se lleva parte de nosotros, jirones de nuestro propio ser.

Si tan sólo el egoísmo nos motivara, tendríamos que valorar lo que ahora no nos será útil; si tan sólo la solidaridad nos motivara, tendríamos que lamentarnos de no poderlo suplir; si tan sólo la vanidad nos motivara, tendríamos que reconocer nuestra fragilidad humana, tan disimulada cuando surcamos los cielos; si tan sólo la emoción nos motivara, tendríamos que reconocer el dolor con que lo hemos visto irse.

En las alternativas diarias de nuestro quehacer, todo se presume, menos la muerte. Inmersos en el cotidiano tráfago, en el que el horizonte y la perspectiva a menudo se esconden, no nos hemos detenido a pensar en nuestras propias vidas... o en la muerte; tal vez este mismo hecho hace más dramático nuestro dolor.

De las múltiples emociones que nos afectan, renace, como bálsamo vivificante, el recuerdo de nuestro compañero ido, y la sensación que prohijaremos todo lo que de su persona floreció. Sembraremos su recuerdo y cosecharemos su valer.

SEMINARIO INTERNACIONAL DE LOS
TRABAJADORES DE LA AVIACION CIVIL

Entre los días 7 al 13 de Septiembre de 1971 se llevó a efecto en la Unión Soviética (Moscú y Leningrado) un Seminario Internacional destinado a tratar el tema: "Progreso Técnico en la Aviación Civil y sus efectos sociales en los trabajadores".

La organización de este torneo estuvo a cargo del Comité Central del Sindicato de Trabajadores de la Aviación Civil de la URSS.

Chile estuvo representado por el presidente del Sindicato Profesional de Pilotos de LAN. Cap. Sr. René Bobe.

Participaron en este Seminario:

IFALPA (Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas)

IFATCA (Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo)

ILO (Organización Internacional del Trabajo)

TUITW (Federación Internacional de Sindicatos de Trabajadores del Transporte)

Y delegados de Sindicatos y Asociaciones de los siguientes países:

URSS	EE. UU.
AUSTRALIA	REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA
	REPUBLICA FEDERAL ALEMANA
AUSTRIA	GRAN BRETAÑA
BELGICA	HUNGRIA
CANADA	INDIA
CEYLAN	ITALIA
CHILE	IRLANDA
CONGO	
CHECOESLOVAQUIA	JAPON

DAHOMY
DINAMARCA
FINLANDIA
FRANCIA
POLONIA
RUMANIA
SUIZA
YUGOESLAVIA

COREA
MEXICO
MOROCCO
HOLANDA
NIGERIA
NORUEGA
SIRIA

Durante tres días un gran número de delegados intervinieron con trabajos muy interesantes analizando el tema de la convocatoria desde el punto de vista de sus respectivos países.

El natural intercambio de antecedentes y experiencias entre los delegados aportó a cada uno de los asistentes la mayor satisfacción por tratarse de que prácticamente todos eran dirigentes sindicales.

El hecho de estar representando 33 países que hablaban 20 idiomas diferentes no constituyó ninguna dificultad para el mutuo entendimiento debido a que se contaba con un eficiente y muy completo equipo de traductores.

Al término de este Seminario se emitió la siguiente declaración conjunta que fue aprobada por unanimidad:

DECLARACION

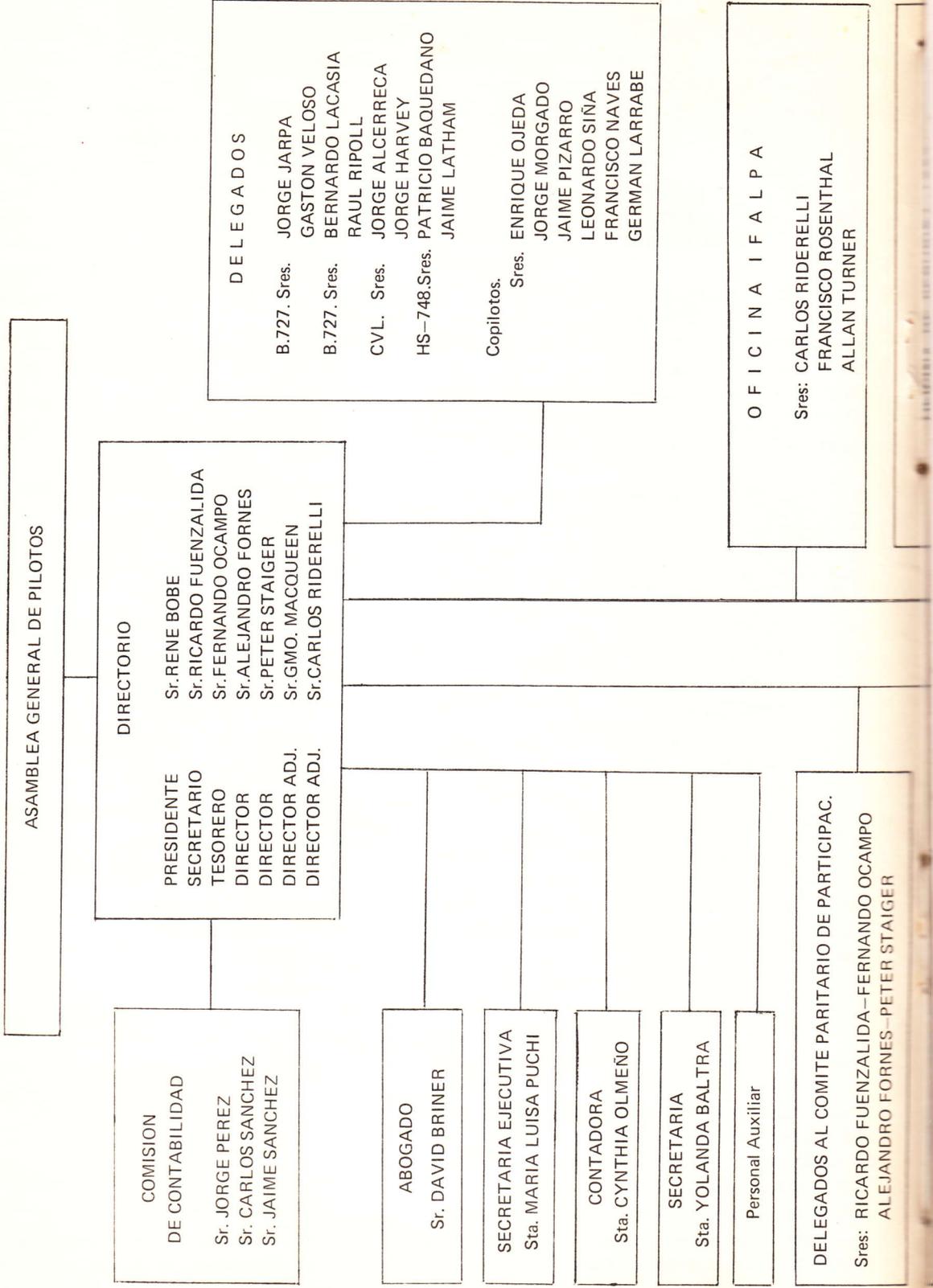
del Seminario Internacional de Sindicatos de Aviación Civil sobre el tema "Progreso tecnológico y sus consecuencias sociales para los trabajadores de la Aviación Civil".

Moscú, 7-13 Septiembre 1971

1. El Seminario Internacional de Trabajadores de la Aviación Civil sobre "Progreso tecnológico y sus consecuencias para los trabajadores de la Aviación Civil", se celebró en Moscú del 7 al 13 de Septiembre de 1971.
 2. Los participantes representando sindicatos del transporte aéreo y asociaciones de distintas afiliaciones de 34 países de todos los continentes; y las organizaciones internacionales tales como IFALPA (Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas), la TUI (Sindicato Internacional de Trabajadores del Transporte) junto a representantes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Federación Internacional de Asociaciones de Controles del Tráfico Aéreo (IFATCA), han intercambiado opiniones y experiencias sobre este importante tema.
 3. Durante las discusiones se llegó a la conclusión de que el desarrollo tecnológico en el transporte aéreo ha llevado a importantes cambios en las condiciones de trabajo y de vida del personal de vuelo y terrestre, que pueden resumirse en los siguientes tres aspectos:
 - intensificación del trabajo;
 - complejidad del trabajo y nuevas responsabilidades; y
 - seguridad laboral y protección de la salud de los trabajadores.
 4. Esta situación ha creado una serie de problemas tanto para el personal terrestre como para el personal de vuelo que deben solucionarse para mejorar sus condiciones de vida y de trabajo.
 5. Esta situación ha traído consigo un trabajo más duro e intensivo, mayores riesgos y aumento de la fatiga; aparición de nuevas enfermedades profesionales, descenso en los grados, duplicidad en el trabajo, estancamiento del progreso personal, reducción de los salarios, descalificación, además de otros elementos tales como el ruido, altura, tensión nerviosa, horarios irregulares, cambios frecuentes de clima y hora que causan desórdenes nerviosos y psicológicos y que dañan la salud de los empleados.
- Ante todo se deja constancia que los beneficios sociales están muy atrasados en relación al avance tecnológico.
6. El Seminario ha tomado nota con gran satisfacción de que los trabajadores de la aviación civil de muchos países han librado una decisiva lucha en defensa de sus propios intereses.
 7. Los trabajadores de la aviación civil están interesados y con justicia, en obtener una satisfacción garantida de sus necesidades vitales, tales como:
 - seguridad de trabajo, salario y progreso;
 - reducción de las horas de trabajo sin disminución del salario o aumento de la carga de trabajo;
 - mantención y mejoramiento de derechos y beneficios sociales, provisión de feriado adicional y descanso;
 - mejoramiento de la seguridad social y de los beneficios de jubilación o retiro;
 - garantías ante la imposición de un aumento del trabajo y cualquier tipo de horas adicionales de trabajo y ante horas extraordinarias en aumento.
 - una política de capacidad/hombre adecuada y que salvaguarde los intereses de los trabajadores y, además, jornada completa sin disminución de la remuneración;
 - medidas apropiadas relativas a la protección de la salud y seguridad laboral;
 - entrenamiento vocacional y re-entrenamiento pagados por el empleador y durante las horas de trabajo;
 - acuerdo sobre el asunto de la composición de tripulaciones, duración de los vuelos, duración del trabajo diario, calificaciones necesarias para cada tipo de aviones, desarrollo de carreras, etc.
 - revisión de cargos y profesiones afectadas por el desarrollo tecnológico;
 - elaboración de la definición de cada cargo, si no existe aún;
 - garantía del libre ejercicio de los derechos de sindicalización y de democracia, consulta

(Continúa en página 16) 7

ORGANIGRAMA DEL SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN-CHILE



COMISION ESTUDIO CONVENIO COLECTIVO DIRECTORIO Y DELEGADOS.	Sres: JULIO MATTHEI ALEJANDRO FORNES	DPTO. INVESTIGACION ACCIDENTES
COMISION ESTUDIO REGLAMENTO TRIPULACIONES Sres: RICARDO FUENZALIDA—HERNAN TAPIA FERNANDO OCAMPO—CARLOS RIDERELLI ALEJANDRO FORNES—KENNETH MACKENZIE		
COMISION ESTUDIO NUEVO MANUAL DE OPERACIONES Sres: MARIO RIEDEMANN—JULIO MATTICH JOSE SIERRA—EUGENIO HERRERA PETER STAIGER	CONTROL APLICACION REGLAMENTOS DE VUELO Sres: GUILLERMO MACQUEEN KURT PFEFFER CARLOS SANCHEZ MANUEL ZUNIGA GERMAN MILITZER	
COMISION ESTUDIO PLANES Y PROGRAMAS INSTRUC. Sres: KURT PFEFFER—CARLOS SANCHEZ MANUEL ZUNIGA—GERMAN MILITZER	COMITE DE ANALISIS DE OPERACIONES Sres: HERNAN TAPIA RAUL RIPOLL LEONIDAS MEDINA ENRIQUE COLZANI	
COMISION BASAMIENTO PILOTOS EN MADRID Sres: JORGE JARPA—GUILLERMO MACQUEEN ENRIQUE OJEDA	PUBLICACIONES, PRENSA Y PROPAGANDA Sres: CARLOS RIDERELLI RENATO BESOAIN ROBERTO PARRAGUE GUSTAVO VILA	
COMISION PLANTA Y REMUNERACIONES PARA 1972 Sres: RICARDO FUENZALIDA—MARIO BONTEMPI SERGIO RIESLE—RONALD BERGER—PETER STAIGER ENRIQUE OJEDA—JORGE MORGADO	RELACIONES PUBLICAS Y GREMIALES Sres: JORGE ALCKERCA JORGE HARVEY JAMES CONRADS	
COMISION SITUACION TRIBUTARIA Y TOPE RENTAS Sres: JORGE JARPA—KURT THIELE MARIO BONTEMPI		

Santiago, 27 de Septiembre de 1971.

Señores
Círculo de Pilotos LAN-CHILE
Presente.

Queridos amigos:

Jamás pensé que tuviera que ser yo quien cerrara con esta carta, los muchos años de esfuerzo y lucha de Humberto por formar, mantener y dar vida al Círculo de Pilotos de LAN-CHILE.

Sé que Uds. guardarán con cariño y respeto su memoria. Las honras que le tributaron, tan ajenas a su manera de ser, las guardaré como el reconocimiento de sus amigos al hombre íntegro que tuve la dicha de conocer y amar como esposo y las recordaré para dárselas a conocer a mis hijos cuando tengan la edad suficiente para entender lo que ellas significan.

Les recuerda a todos, uno por uno, con el afecto grande que Humberto les tributó, una mujer de piloto.

Gracias

Francisca Mediavilla de Boellert.

Santiago, 30 de Septiembre de 1971.

Señores
Sindicato de Pilotos de LAN-CHILE
Presente.

Queridos amigos:

Al recordar los homenajes que Uds. le rindieron a Humberto, siento el orgullo de mujer que conoció y comprendió a su esposo, al ver que sus amigos y compañeros también le comprendieron mucho más allá de lo que él mismo quiso demostrar.

Sus desvelos y preocupaciones por LAN, sus amigos y compañeros pilotos, sus colaboradores, fueron entendidos y en su nombre acepté todas las honras que se le tributaron, que él, de haberlo podido hacer, no lo habría aceptado.

Reciban con mi agradecimiento, el sentimiento de su afecto por Uds., que yo hice mío desde siempre.

Muchas gracias

Francisca Mediavilla de Boellert.

Consejo de Inspectores

Las actividades de vuelo que se llevan a efecto día a día en nuestra Empresa, tienen como elemento principal en la conducción de los mismos al Piloto. La capacitación y el control profesional de éstos la desarrollan los inspectores de pilotos en cada uno de los materiales de vuelo con que cuenta la Empresa. Cada grupo de estos instructores está encabezado por uno de ellos, el más antiguo, que hace las veces de Jefe de Material.

Es nuestra inquietud dar a conocer en "Despegue" a todos ellos, como una manera de destacar la importancia que ellos tienen en las Operaciones de Vuelo.

Empezaremos por los Jefes de los cuatro materiales con que cuenta la Empresa, dejando para los próximos números a los Pilotos Inspectores.

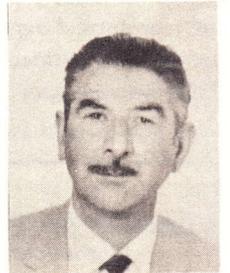
KURT PFEFFER EICKENRODT

Nació en Hannover, Alemania, el 17 de Julio de 1925. Por ser su madre chilena, él también es ciudadano chileno. Ingresó a la Empresa el 18 de Enero de 1949. Ha volado en LAN los siguientes materiales: Loodestar, Electra, DC-3, DC-6B, Caravelle y B-707. El 22 de Marzo es nombrado Inspector Jefe de Material B-707. Por ser este material el de mayor categoría con que cuenta la Compañía, se considera al Jefe de este Material, el decano de los Pilotos Inspectores. Tiene 18.820 horas voladas al servicio de LAN y cumplió su noveno millón de kilómetros el 20 de Abril de 1971. Casado con Marianne Fhricke, tienen dos hijas: Karena (9) y Sandra (7).



MANUEL ZUÑIGA ESPINOZA

Nació en Valparaíso el 30 de Diciembre de 1923. Ingresó a LAN el 1 de Enero de 1948. Ha volado Electra, Lodestar, DH Dove, DC-3, Martin 202, DC-6B y Caravelle. Desde el año 1968 se desempeña como Jefe de Material Caravelle. En Mayo de este año, fue elegido el Mejor Compañero dentro del Cuerpo de Pilotos. Tiene 19.800 horas de vuelo y ya cumplió 5 millones y medio de kilómetros. Casado con María Andres tienen dos hijas: María Cecilia (19) y Patricia Eugenia (17).

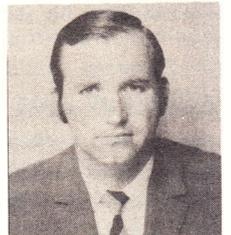


CARLOS SANCHEZ LUNA

Nació en Valparaíso el 20 de Mayo de 1928. Ingresó a LAN en Abril de 1957. Comenzó como copiloto de Martin 202, DC-3 y DC-6B. Luego fue ascendiendo a Capitán de DC-3, Convair, DC-6B y B-727. El 15 de Marzo del presente año fue nombrado Jefe de Material B-727. Tiene 11.500 horas voladas en LAN cuenta con cinco millones y medio de kilómetros. Casado con Eliana Cornejo tienen tres hijos: Claudia (17), Rodrigo (15) y Andrea (13).

GERMAN MILITZER SALINAS

Nació en Santiago el 8 de Marzo de 1940. Ingresó a la Empresa en Marzo de 1963 y comenzó su carrera como copiloto de DC-3; luego ascendió a Primer Oficial de DC-6B. El primer material que voló al mando fue el DC-3, pasando posteriormente a volar HS-748. En Enero de 1971 fue nombrado Jefe de este Material, cargo que en este momento está abandonando, para integrarse al curso de Caravelle. Cuenta en su bitácora con 5.764 horas de vuelo y cumplió su segundo millón de kilómetros en Mayo de 1970. Casado con Patricia Espinoza, tienen dos hijas: Solange (2) y Paula (9 meses).



El Punto de Turbulencia del Piloto

Cuando un ala soporta una carga demasiado pesada, se desploma; el flujo de aire se aparta de su tranquila trayectoria en el momento que puede llamarse su "punto de turbulencia".

Los pilotos también tienen un "punto de turbulencia". Teniendo una aeronave convenientemente equipada y adecuadamente mantenida, las instalaciones y medios terrestres de ayuda convenientes y las condiciones meteorológicas dentro de su dominio, la planeación compleja y cuidadosa del piloto será factor que haga del vuelo por instrumentos, y particularmente

de las aproximaciones por este medio, un vuelo rutinario y seguro.

Cuando un piloto sobreestima su aptitud para volar por instrumentos, o cuando sucede algo inesperado en el punto decisivo de una aproximación, o cuando la fatiga y una defectuosa planeación sean la causa de que tenga que hacer demasiadas cosas demasiado rápidamente habrá alcanzado su "punto de turbulencia". El resultado será desastroso. El aire, aún más que el mar, no perdona ni el descuido ni la incompetencia.

*(Continuación de
Sugerencias Operacionales.)*

doblemente beneficioso dotarlo de los mismos sistemas del resto. Pero este equipamiento, que constituye una facilitación al trabajo diario, es un indudable avance profesional y a larga una gran economía en el entrenamiento de pilotos, es antes que nada cuestión de seguridad aérea. Como desgraciadamente existe la generalizada y antigua costumbre de evaluar la seguridad aérea contrabalanceándola con el presupuesto, estimo que nos tendremos que dar por muy satisfechos si la Empresa decide aceptar ciertas sugerencias mínimas en este sentido.

En mi personal opinión, el mínimo de equipamiento adicional en el HS-748 lo constituiría un horizonte artificial de emergencia, un doble sistema CL-2 y un sistema conspicuo de alarma de falla de instrumentos.

La duplicación de horizonte y CL-2, no creo necesario entrar a fundamentarlos. En cuanto al sistema de alarma me refiero específicamente a que a bordo tenemos sólo dos instrumentos con

indicación de falla: el VOR-ILS con un par de banderolas "off" que aparecen normalmente en vuelo, — por equipos apagados o falta de alcance —, acostumbrándose la vista a su presencia, sin relacionar con **falla**; el otro es el escondido sistema de cruz y punto del CL-2 a un solo lado. El horizonte no tiene indicación de falla.

Creo que es imprescindible dotar a nuestra flota de un adecuado sistema de indicación de falla de instrumentos. Un sistema mediante una alarma auditiva o claramente visible, o una combinación de ambas, permite al piloto tener la inequívoca certeza de que en ese momento se le ha producido una **falla de instrumentos**.

Consultado el personal de Hawker Siddeley, respondió que efectivamente se podía equipar cualquier HS-748 con los máximos adelantos y que el hacerlo o no dependía exclusivamente de la importancia que cada operador le adjudica a la seguridad aérea y a lo que están dispuestos a gastar para implementarla.

Un Avión Llamado Boeing 727

Condensado y traducido del libro *LOUD & CLEAR* de Robert J. Serling por Of. IFALPA C.P.

Es el primer avión de transporte comercial trimotor norteamericano desde los días en que voló el famoso Trimotor Ford.

Boeing en su interés por que el 727 fuese un suceso comercial en líneas aéreas nacionales e internacionales, invirtió no menos de un billón de dólares en el proyecto.

Fue concebido inicialmente en el año 1956, dos años antes que volase el primer avión jet de itinerario en líneas aéreas, aún cuando la Boeing se encontraba sumergida en un vasto y amplio programa de pruebas para su poderoso 707. No menos de cuarenta proyectos de diseño salieron de sus ingenieros, en los cuales Boeing se imaginaba y ofrecía, lo que las líneas aéreas parecían necesitar, un jet capaz de operar económica y eficientemente distancias cortas y medias, aeropuertos incapaces de aceptar los grandes jets, etc.

A mediados de 1958 cuando definitivamente la fábrica Boeing designó a un grupo de ingenieros para trabajar en el proyecto 727, ya el 707 cumplía exitosamente más de 5 meses de operación.

Los mayores contratiempos fueron los encontrados por las sugerencias de diseño de parte de las grandes líneas aéreas como Eastern, TWA, United, las cuales por un lado pensaban que lo más práctico era reducir el tamaño del 707 y dejar este nuevo avión cuádrimotor, por otro lado otros pensaban que lo mejor era construir un bimotor. Sólo Eastern desde un comienzo sugirió un avión trimotor, pero los ingenieros estaban un poco pesimistas, ya que los problemas técnicos, como asimismo la ubicación del tercer motor eran materias de grandes estudios y más que nada de gran costo. Se debía considerar la existencia de una gran competencia. Douglas por un lado vendía la idea de un DC-8 pequeño, que denominarían DC-9, (el DC-9 vuela hoy día exitosamente pero con dos motores). La fábrica De Havilland estaba bastante avanzada con un proyecto de un jet trimotor conocido como el Tridente. El bimotor francés Caravelle volaba en Europa y se corrían rumores de que algunos transportadores norteamericanos estaban interesados en su adquisición. (United fue la única línea aérea que compró 20 Caravelles).

De acuerdo con los estudios de costos, los economistas de Boeing indicaban que podría existir un mercado para 180 jets del tipo 727, siempre que su precio no fuese superior a los 2 millones de Dls. Después de nuevos estudios, de diseño y costos de producción, etc., todo indicaba que el 727 tendría un valor aprox. de 3 millones de Dls. e inclusive a ese precio Boeing debería vender a lo menos 200 aviones para recuperar su inversión.

A todo esto el cliente potencial de Boeing más interesado que era United Airlines, insistía en la necesidad de que el nuevo avión fuese cuadrimotor y exigía garantías económicas de operación que eran prácticamente imposible conseguir en un avión jet. TWA, que ahora pensaba como Eastern en un trimotor, manifestó su no interés en un bi-reactor principalmente por razones de seguridad en sus rutas de corto y medio alcance ya que debían operar tramos considerables sobre agua.

Como se resolvieron los problemas de diseño es en realidad una larga Historia; ¿dónde colocar el tercer motor?. Después de muchos ante-proyectos se decidió ubicarlo dentro del fuselaje en la parte posterior, dejando el intake de la turbina sobre el fuselaje bajo la alta cola tipo T. El diseño ahora ya dejaba de ser el problema, tenían que resolver lo antes posible la parte performance y para eso se recurrió a la United Airlines que estaba considerando el trimotor como una seria posibilidad de que fuese el avión que reemplazaría a los jet-prop y los aviones con motor a pistón en sus rutas domésticas de medio y corto alcance. Una de las decisiones más populares que tomó Boeing para que tuviese aceptación el 727 en el concierto nacional e internacional de la aviación comercial fue que el fuselaje tendría el mismo ancho y diseño que su hermano mayor el 707, lo que permitiría ubicar 6 asientos por corrida dándole naturalmente una capacidad mayor de pasajeros de lo que originalmente tenían pensado. Asimismo nació el diseño de la nueva ala. Eastern exigía que el avión fuese capaz de utilizar el aeropuerto La Guardia de Nueva York, donde la pista más corta es de más o menos 5.000 pies. El resultado fue, un nuevo sistema de flaps de ala, Trippleslotted, que alcanzó la casi imposible tarea de transformar un ala de 32 grados de ángulo flecha diseñada para crucero de altas velocidades, en un ala con un 25º/o de aumento en su superficie lo que le permitiría obtener bajas velocidades de aproximación. A este nuevo concepto de flaps, Boeing introdujo los slots y los flaps de borde de ataque, lo que llevó a comentar a un capitán de una línea aérea, "En este avión uno no baja el flap, en realidad desarma la casi totalidad del ala".

Como pasa en casi todos los diseños de aviones, el 727 de su diseño original aumentó en peso y tamaño, si se considera que en esos momentos la Pratt & Whitney entregaba un nuevo motor del tipo fan-jet que era más grande y más potente que el original.

Los Problemas continuaban, cuando habían 80 órdenes puestas por el avión, un inesperado problema con el tren de aterrizaje se presentó, Boeing asignó 50 ingenieros solamente para rediseñar el tren, los que después de gran trabajo llegaron a concretar un diseño que es el que utiliza actualmente el avión.

Uno de los momentos más dramáticos que se vivió en desarrollo del programa 727 fue cuando se destruyó deliberadamente un avión en un banco de pruebas, donde se le aplicaron cargas en partes estructurales más allá de los que por diseño debía soportar. Las alas por ejemplo se deflectaron a tal punto que excedieron en un 10º/o los cálculos estructurales a los cuales se produciría la fatiga del material. Pero no sólo fue la parte estructural la que le brindó satisfacciones a la Boeing, los vuelos de prueba demostraron que el avión era 15 nudos más rápido que los cálculos que tenían de las pruebas efectuadas en el túnel de viento, el consumo fue un 3º/o menor que el garantizado por Boeing a las líneas aéreas, los costos de overhaul un 10º/o bajo lo estimado, además de una mayor capacidad de pasajeros, carga y volumen en las bodegas de lo que Boeing se había comprometido.

El primer 727 salió de los hangares de la Boeing, en Renton el día 27 de Noviembre de 1962,

para esa fecha ya 5 líneas aéreas habían ordenado de firme 127 trireactores, UNITED, TWA, AMERICAN, EASTERN y LUFTHANSA.

Uno de los primeros 727 salió en una demostración mundial cubriendo más de 95.000 millas sin un defecto, la reacción general ante este nuevo y moderno diseño de avión fue de alegría y aplausos por su economía, seguridad, confort y eficiencia.

Eastern fue la primera línea aérea que voló el 727 en itinerario el 1º de Febrero de 1964. En los siguientes 18 meses, cerca de 200 trireactores volaban en las rutas de 16 líneas aéreas y Boeing tenía ya 200 órdenes adicionales. El 727 en realidad fue un suceso sin precedentes para las líneas aéreas, pasajeros y pilotos.

Como todo nuevo avión de transporte comercial que se pone en servicio de pasajeros, un comité que representa a la ALPA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas) efectuó un profundo examen al Boeing 727, encontrando que el avión representaba lo más avanzado en diseño para su época, lo que sin lugar a dudas mejoraría las operaciones aéreas comerciales.

En Agosto 16 de 1965, comenzó una serie de trágicos accidentes, los que no pudieron opacar el brillante provenir de este nuevo avión comercial.

Uno de los pasajeros que abordó el vuelo 389 de United Airlines el 16 de Agosto, era Clarence N. Sayen, quien fue presidente de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas por 11 años consecutivos, dejando voluntariamente el cargo el año 1962.

Clancy como todos lo llamaban cariñosamente, era un hombre de recia personalidad, amén de ser el mismo calificado profesional y, por sobre todo un visionario de las luchas gremiales del sector que él representaba. Estructuró una sólida institución gremial en la que depositó sus mejores esfuerzos, tenacidad y espíritu solidario.

Obtuvo de esta organización la mayor respetabilidad, haciendo conciencia pública, de que esta organización no sólo representaba intereses gremiales, sino que, y muy principalmente era una institución profesional y técnica.

Inició una gran cruzada de seguridad aérea, participó en foros y su voz fue escuchada en congresos y reuniones técnicas de alto nivel. Su inquietud por estos problemas presagiaba su fatal destino, ya que una fina y cruel ironía hizo que desapareciera precisamente en una catástrofe aérea junto con otros 23 pasajeros en el vuelo 389 de La Guardia Nueva York a Chicago.

Caminaba a orillas del lago Michigan, en un día gris y con ambiente de lluvia, el guardia a cargo del sector con un amigo cuando sorpresivamente vieron caer desde lo alto una bola de fuego que se destacaba en el ambiente oscuro de esos momentos, la luz producida por este extraño fenómeno fue acompañada casi simultáneamente por un estruendo de proporciones. La hora 9:21 P.M., Clarence Sayen, el resto de los pasajeros, tres tripulantes de cockpit y tres auxiliares murieron en esta tragedia. El vuelo 389, un Boeing 727 entregado a la United hacía solamente once semanas, se había desintegrado en miles de pedazos, bajo 240 pies de agua del lago Michigan.

El primer accidente fatal de cualquier nuevo avión de transporte, trae de inmediato miedo y suspenso. Pero el 727 tenía en realidad muy pocos problemas derivados de su nuevo diseño y sistemas. No había mayores antecedentes, pero la investigación tomó como primer rumbo buscar algún defecto producto del avanzado diseño. La ubicación de los restos no ayudó gran cosa, el departamento de

investigación de accidentes (CAB) teme a todos aquellos casos en que los restos de aviones deben recuperarse de aguas profundas ya que no sólo es difícil sino prácticamente imposible, recuperarlos en su totalidad. De seis accidentes no resueltos investigados por el CAB desde 1938, cuatro de ellos han ocurrido en lugares donde los restos han sido encontrados en aguas profundas. Donde no hay cuerpo del delito, si así se puede decir, el misterio permanece sin resolver. Todo parecía que el primer accidente del 727 pasaría a ser incluido en esta frustrada categoría. Nada parecía insinuar la tragedia que vendría. El capitán Melville W. Toule, quien voló para la Capital Airlines antes que ésta se fusionase con United, era antiguo y competente piloto. El radar O'hare (Chicago) tomó el vuelo en forma rutinaria para llevarlo a la aproximación final.

El primer oficial, Roger Whitezell, había dado recién su posición y altura, seguido de un lacónico "Roger United 389". Su autorización siguiente fue de descenso de 14.000 pies a 6.000 pies. La última altura asignada era de 6.000 pies, inmediatamente bajo la capa de nubes. Las condiciones de tiempo eran buenas, sin reporte de turbulencia.

La búsqueda de los restos del vuelo 389, fue efectuada por hombres rana del ejército, guarda costas y se usaron todos los medios imaginables desde redes de pescador hasta los más sofisticados equipos de sonar. Después de tres meses de intenso trabajo, se habían logrado recuperar 45.000 lbs. de material, casi la mitad del peso del avión, se encontraron 65 de los 91 asientos, 9 ventanillas, 6.000 lbs. en partes de la cola, una penosa colección de los instrumentos de cockpit, gran parte del motor izquierdo y del central, sólo parte del motor derecho, dos ventanas de emergencia y sólo 21 de los 30 cuerpos.

(Continúa)

(Continuación de
Seminario Internacional de...)

al sindicato antes de la introducción de cualquier técnica nueva que pueda afectar a los trabajadores;

compartir los bienes que traen consigo la modernización y el progreso tecnológico traducido en el adecuado aumento de la remuneración, reducción de las horas de trabajo y una seguridad social mejorada, nuevos acuerdos que protejan más eficazmente los intereses de los trabajadores en la nueva situación producida por las antes mencionadas innovaciones tecnológicas, y nuevas técnicas.

8. Los participantes al Seminario consideraron que los intereses de los trabajadores podían ser protegidos eficientemente, reforzando el poder de representación de los trabajadores.

La unión de esfuerzos de las organizaciones y asociaciones sindicales, sin tomar en consideración sus orígenes y afiliaciones, es indispensable para obtener el logro de las

necesidades vitales comunes de los trabajadores de la aviación civil. Es necesario lograr la más estrecha cooperación y unidad de acción de los sindicatos de este sector, tanto a nivel nacional como internacional. Una de las principales condiciones para garantizar el éxito en la lucha de los trabajadores de este sector es la cooperación mutua y solidaridad entre las diversas categorías de trabajadores de la aviación civil. Sería deseable proceder a la elaboración de una plataforma de exigencias comunes para presentar una lucha unida y de esfuerzos conjuntos en las reuniones de la OIT y las diversas conferencias referentes a problemas de los trabajadores de la aviación civil.

9. El Seminario expresó su firme convicción de que a pesar de sus diferentes orígenes y de las diferentes afiliaciones nacionales e internacionales, los sindicatos de la aviación civil pueden y deben expresar su solidaridad con esta lucha, con miras a un mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo y del progreso social.

LARYMAL

PILOTGRAMA

	SU PRO- FESION	COSTILLA ING.	— - - -	EX COLEGA	REY FRANCES	LOCO	LEGENARIA	OREJA ING.	VIAJE AEREO
FUNDADOR LAN									
CIUDAD									40 7/16 30 1/2
LINEA AEREA			•				• • •		
THE LEFT ••••			NUESTRA FEDERACION		••• ••••			RIG INV.	
VEHICULO		SUP. AERODINAMICA		LOCALIZACION	ASPA				AVION-CANADA
CACHON				EMERGEN		ASEAIS			
NOTA MUSICAL			DROGA		REBALA	↓		• -	
MAL ULA	SUBSTRAYADORA			200 - 1/2	ASTRONAUTA			COMBIMENTO	
RIO EN U				ATA	NOTA INV.	VISITA			
PERDIDA DEL OLFATO			10-1			ENTRA			
							DIA		