

# DESPEGUE

CIRCULO DE PILOTOS Y SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE - JUNIO 1972 - Nº 14



COMANDANTES DE AERONAVE, SRES. CARLOS RIDERELLI Y RICARDO FUENZALIDA, QUIENES PARTICIPARON COMO DELEGADOS DEL SINDICATO DE PILOTOS EN LA XXVII CONFERENCIA MUNDIAL DE IFALPA, CELEBRADA EN FRANCIA, EL PASADO MES DE ABRIL.

E  
A  
e  
a  
ici  
tu  
je  
b  
s  
za  
IR  
qu  
el  
c  
so  
je  
d  
UE  
i  
bi  
e)  
UE  
s  
en  
L  
or  
; s  
f)  
ric  
O  
e  
Ar  
ta)  
F  
cur  
I  
d  
r



EN VUELO HACIA PTA ARENAS



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

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

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

**AÑO 3**

**JUNIO 1972**

**Nº 14**

**CIRCULO DE PILOTOS DE LAN**

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

**SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS  
DE LAN CHILE**

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

**DIRECTORIO:**

**Presidente:** RENE BOBE  
**Secretario:** RICARDO FUENZALIDA  
**Tesorero:** FERNANDO OCAMPO  
**Director:** RONALD BERGER  
**Director:** ALEJANDRO FORNES  
**Directores Adjuntos:**  
    **GUILLERMO MACQUEEN**  
    **MARIO BONTEMPI**  
    **JULIO MATHEI**  
    **CARLOS RIDERELLI**  
    **MAXIMO ASTORGA**  
**Abogado:** DAVID BRINER

**I N D I C E**

	<b>Pág.</b>
Editorial	
Cariño Institucional .....	2
27ª Conferencia Anual de IFALPA .....	3
Desvío forzado de un BOAC VC-10 ha- cia Benina, Libia .....	4
Procedimientos de Emergencia .....	5
Adquisición de aviones soviéticos ....	6
El Karate .....	8
Noticias y Comentarios .....	9
Un avión llamado Boeing 727 (conti- nuación) .....	11
Apoderamiento ilícito de aeronaves ..	15

## *Cariño Institucional*

*Siendo esta una Revista editada por los pilotos, no quisiéramos monopolizar el fenómeno del cariño institucional que sentimos todos los que laboramos en LAN-CHILE.*

*En sus cortos años de vida, LAN-CHILE ha sabido generar una mística muy singular, que hipoteca nuestro cariño por la Empresa, y que se irradia en todos los sectores de ella. Lo hemos dicho en otras ocasiones, y lo repetimos ahora; al piloto le cabe compendiar el esfuerzo y trabajo de todos los funcionarios de LAN, es la síntesis de toda una gama de especialidades, y en el éxito de nuestra misión profesional, está reflejado el éxito de la labor responsable de todos quienes trabajan en nuestra Empresa.*

*Existe, pues, la "mística de LAN-Chile"; esta mística nos mueve a sentirnos orgullosos de nuestra Institución, y a la vez celosos guardianes de su destino. Nos hermanamos con quienes laboran con responsabilidad y cariño por la institución que nos cobija; y nos sentimos distantes y enfrentados con quienes no lucen estas condiciones.*

*Saludamos, desde estas columnas, a todos aquellos que nos acompañan a sentir solidaridad y cariño por nuestra Institución; nos congratulamos, asimismo, de saber que la inmensa mayoría realza su quehacer funcionario con ese inestimable don espiritual; la mística institucional.*

*Impreso queda, pues, nuestra leal adhesión a nuestra Institución, en cuya alma depositamos parte de la nuestra.*

*...si te olvidare, oh, Jerusalén,  
que mi diestra se secare...*

Como se informó en nuestra revista anterior, en el mes de Abril del presente año se llevó a efecto la XXVII Conferencia Anual de la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas. Asistieron como representantes de nuestro Sindicato los Capataes Sres. Ricardo Fuenzalida y Carlos Riderelli. Debemos destacar las facilidades otorgadas por nuestra Empresa, gracias a las cuales fue posible nuestra participación.

La Conferencia fue organizada por el Sindicato de Pilotos de Líneas Aéreas Francesas, quienes, de acuerdo con las palabras de su representante oficial, ma-

## 27.a conferencia

nifestaron que era un gran honor para Francia recibir a los Pilotos de líneas aéreas del mundo en un acto de tanta trascendencia para la aviación civil internacional. Destacó que su país no había tenido la oportunidad de ser sede de una de estas Conferencias desde el año 1948.

Las Asociaciones miembros de IFALPA tienen como responsabilidad el desarrollo ordenado y seguro de todos aquellos elementos que conforman un sistema de transporte aéreo. IFALPA debe, además, velar por la protección de los intereses de los Pilotos de líneas aéreas. El intercambio de informaciones e ideas, la discusión de problemas comunes a través de grupos de estudio integrados por Pilotos especializados en distintas materias, como ingeniería aeronáutica, medicina de aviación, electrónica, asuntos legales, etc., son presentados a la Conferencia Anual donde después de volverlos a estudiar se adoptan como resoluciones que dan forma a los manuales técnicos e industriales de la Federación y van también a ser presentados como la opinión de los Pilotos en Organizaciones como OACI, IATA, FAA, etc.

Desde su creación, el año 1948, la Federación ha contribuido notablemente al

desarrollo de la aviación civil, prueba de ello es que en el año 1952 OACI acordó reconocer a IFALPA. Desde entonces un representante de nuestra Federación participa en todas las reuniones y podemos decir que la opinión de los Pilotos es escuchada y considerada. La relación OACI/IFALPA es cada día más estrecha y es así como desde el año 1970 contamos con un observador permanente en el más antiguo comité OACI, que es el de navegación aérea.

No sólo OACI reconoce y aprecia el trabajo de los Pilotos, podríamos decir que en toda reunión de Aviación Internacional, IFALPA está presente. Durante el año 1971 la Federación participó en las más diversas Conferencias, como por ejemplo, las jornadas de trabajo del Instituto IBERO AMERICANO de Derecho Aeronáutico y del Espacio en España, la reunión de los trabajadores aeronáuticos en Moscú, Congresos de

## anual de IFALPA

M E R M O Z 1 9 7 2

Medicina de Aviación en Londres y muchos otros.

En ésta su XXVII Conferencia, los temas tratados han sido numerosos, por lo que, debido a su extensión y por tratarse de materias de relevante importancia profesional, cada uno de ellos será desarrollado a través de nuestras páginas con la mayor claridad posible, lo que sin lugar a dudas será una fuente de estudio e información para todos nuestros asociados.

Podemos adelantar que existe una gran preocupación por los problemas derivados de los continuos secuestros, raptos y sabotajes que han sido objeto un gran número de aeronaves. Gran importancia se ha dado también a las próximas jornadas de trabajo del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, que tendrán lugar en nuestra capital el mes

de Septiembre de este año, ya que se tratará el Estatuto Jurídico Internacional del Comandante de Aeronave. La incorporación del avión supersónico en la aviación comercial es otra de las preocupaciones de la Federación y podemos decir con orgullo que contamos en la actualidad en nuestros manuales técnicos con toda una política operacional definida. El grupo de estudio que se dedica a medicina de aviación ha tenido también importante participación en la Conferencia, ya que ha presentado estudios concretos acerca de problemas que se están estudiando para ser incorporados al futuro Manual de Medicina de OACI. Cabe destacar que dentro de estos trabajos se menciona, por ejemplo, si procede o no mantener válida la licencia del Piloto de Transporte hasta los 60 años de edad, los electrocardiogramas

en los exámenes de los Pilotos, la diabetes y el uso de medicamentos que producen desórdenes metabólicos en el organismo de un Piloto, problemas derivados de la iluminación de instrumentos en la cabina, los efectos de la radiación y contaminación atmosférica y las afecciones a la columna vertebral.

En cuanto a problemas industriales de la Federación, ésta da gran importancia a la asistencia mutua, procedimientos disciplinarios, condiciones de servicios y en forma muy especial los problemas de instrucción.

Como resultado de esta Conferencia podemos decir que gran parte de los trabajos presentados fueron aprobados como recomendaciones y política de la Federación y, es por esta razón que publicaremos algunos de ellos.

## DESVIO FORZADO DE UN BOAC VC-10 HACIA BENINA, LIBIA

Durante la noche del 21 de Julio de 1971, una aeronave BOAC VC-10 en ruta de Londres a Khartoum, fue obligado por las autoridades Libias, a la entrada del espacio aéreo de ese Estado, a efectuar un aterrizaje no contemplado en su itinerario, en el aeropuerto de Benina (Benghazi).

El Piloto al mando trató de salir fuera del espacio aéreo Libio, pero fue amenazado que sería derribado por aviones cazas.

Después del aterrizaje, dos de los pasajeros fueron desembarcados. Posteriormente el avión fue autorizado para regresar a su país de origen, sin daño alguno para el resto de los pasajeros ni la aeronave. Los pasajeros desembarcados eran dos dirigentes políticos Sudaneses, los que fueron entregados a las autoridades del Sudán, donde fueron juzgados y condenados a muerte.

IFALPA, al tener conocimiento de este hecho, de inmediato envió un cable a las autoridades del Gobierno Libio, manifestando su más enérgica protesta ante este hecho tan insólito, que violaba el principio internacional de libertad de tránsito, ya que Libia es un Estado signatario de la

OACI, y como tal debería respetar los acuerdos de la Convención de Chicago y los Anexos. La Asociación Británica de Pilotos, por intermedio de su Gobierno, también protestó enérgicamente.

Posteriormente IFALPA, se entrevistó con el Embajador de la República Arabe Libia y, además con el Secretario General de las Naciones Unidas.

En Septiembre de 1971, por invitación del Gobierno de la República Arabe Libia, una delegación de IFALPA participó en una reunión en la cual se trató el incidente del BOAC VC-10, llegando a un acuerdo en que ambas partes declaran su apoyo total a los principios establecidos en los acuerdos internacionales que regulan la Aviación Civil en el mundo y muy en particular aquellos que condenan el apoderamiento ilícito de las aeronaves.

Ante los peligros derivados de hechos como éste, IFALPA está tratando por todos los medios posibles de obtener un reconocimiento de los países signatarios de OACI, de los convenios internacionales que contemplan los delitos contra las aeronaves.

# PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

La responsabilidad de iniciar y efectuar una exitosa evacuación de emergencia de pasajeros depende totalmente de los tripulantes del avión y de la eficiencia con que cumplan los procedimientos establecidos, así como de su capacidad física para poner en práctica tales procedimientos cuando el avión se detiene. Si la supervivencia de los pasajeros depende tanto de los miembros de la tripulación, es indispensable que éstos últimos se protejan en la mejor forma posible, ocupando los asientos destinados para ellos y haciendo amplio uso del cinturón del asiento, como también de los arneses de hombro (shoulder harness), en todos los despegues y aterrizajes.

En un accidente, apenas el avión se ha detenido, el único factor vital es el "TIEMPO", que es indispensable, limitado e incontrolable. Si estalla un incendio, podrá haber dentro de la cabina un brevísimo lapso de 50 a 120 segundos de atmósfera que permita la supervivencia. El tiempo es el ingrediente esencial y nunca deberá derrochársele. El tiempo máximo para evacuación será obtenido por la tripulación que conozca sus procedimientos y equipos tan cabalmente que no pierda ni siquiera un segundo.

Muchas evacuaciones son necesarias como resultado de incidentes de aterrizaje o despegue. En esos casos, puede desarrollarse una situación de emergencia con extraordinaria rapidez; a causa de esto, tal vez convenga considerar la necesidad de asignar a los miembros de la tripulación de cabina, durante los aterrizajes y despegues, asientos situados lo más cerca posible de las puertas, de modo que, en caso de emergencia, puedan abrirse

las puertas, extenderse los "slides" e iniciarse el desplazamiento de los pasajeros con una demora mínima. Los asientos de los tripulantes de cabina deben estar provistos de "shoulder harnesses" y, de preferencia deben mirar hacia atrás, si se trata de "jump seats".



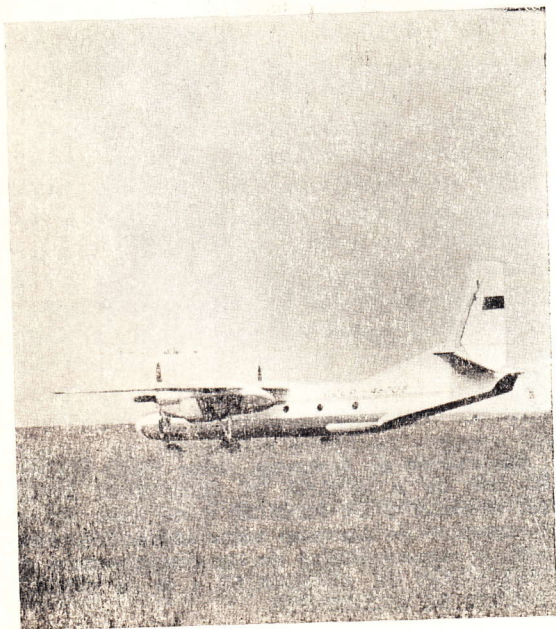
**Comandante de Aeronave, señor JULIO MATHEI S., Jefe de la OFICINA DE SEGURIDAD AEREA del SINDICATO DE PILOTOS, quien tiene con el Comandante de Aeronave señor ALEJANDRO FORNES, la responsabilidad de los departamentos de PREVENCIÓN DE ACCIDENTES y el de INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.**

# Adquisición de Aviones Soviéticos

El Directorio de LAN CHILE en sesión N° 31, de 19 de Abril de 1972, tomó el Acuerdo N° 373, aprobando la adquisición de aviones ANTONOV, de fabricación soviética, en el número que sea necesario, destinados al Servicio Regional Puerto Montt, que atiende las provincias de Chiloé y Aysen.

Se trata de los aviones ANTONOV AN-24RB y AN-26, equipados con dos motores turboprop AI-24 T de 2.820 c.h.p. cada uno y un motor turbojet auxiliar del tipo RU 19-300 de 900 kg., instalado en la nacelle del motor derecho turboprop. Este motor jet auxiliar sirve como APU, y suministra empuje adicional para aumentar el peso de despegue y mejorar las performances de ascenso. Asimismo puede utilizarse en caso de falla de uno de los motores turboprop normales.

Ambos aviones poseen excelentes características para su operación en la zona



na sur-austral de Chile, y en el caso del AN-26 se trata de un avión ideal para atender cualquier situación de emergencia nacional, para prestar ayuda a zonas aisladas por catástrofes, ya que además de ser autosuficiente para operar en tierra en carga y descarga de grandes bultos debido a su sistema de teclas y cintas transportadoras, con una gran puerta de carga tipo rampa, puede lanzar carga por medio de paracaídas, o transportar 24 camillas.

La diferencia fundamental entre ambos modelos reside en que el AN-24 RB está diseñado para pasajeros, y eventualmente para operación combinada de carga y pasajeros, mientras que el AN-26 básicamente ha sido diseñado para el transporte de carga.

El AN-24 puede solicitarse en versión de hasta 50 pasajeros, existiendo otras versiones para 48 ó 32 pasajeros.

El peso máximo de despegue es de 21.800 kg., igual que para aterrizaje.



La carga de pago es de 5.500 kg.

El Take-off run es 630 metros y el landing roll es de 590 metros.

Altitud óptima de vuelo es de 6.000 metros.

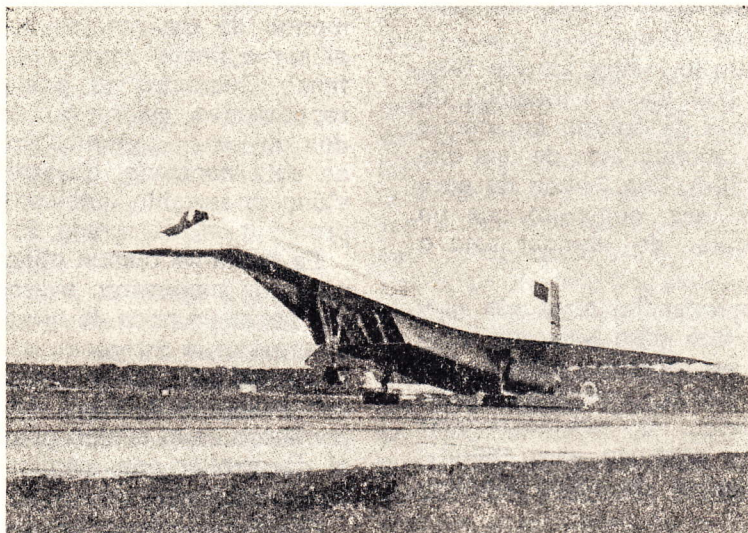
El Techo de servicio en operación normal es de 9.000 metros, y con falla de un motor es de 5.000 metros.

La velocidad de crucero es de 450 km/hr.

Estos aviones entrarán a reemplazar a los nobles, pero ya envejecidos DC-3, permitiendo cumplir los deseos del Gobierno

de dar un fuerte impulso al desarrollo de esa zona.

Si bien es cierto que las actuales condiciones de infraestructura resultan inadecuadas para una operación comercial de aviones del tipo 5 toneladas de carga de pago, debe tenerse presente la decisión del Gobierno de adecuar en forma urgente todos los aeródromos de la zona para que se encuentren listos a la fecha de llegada de estos nuevos aviones. Por otra parte, la Unión Soviética ha comprometido todo el apoyo logístico requerido para que sus aviones operen al 100% de su capacidad y eficiencia.



**TU - 144 ¿Una posibilidad para que LAN Chile ingrese en la era supersónica?**

# EL KARATE

Karate es el nombre general con que se conoce a diferentes tipos de artes marciales, cuyo origen común fue el que nació en China y se le conoce como Kempo.

Las guerras e invasiones permitieron que el Karate fuera rápidamente conocido en todos los países asiáticos y donde adquiriera diferentes nombres y estilos de acuerdo a la contextura de los pueblos que lo adoptaron. Así tenemos que en Japón se practica el Goyo-Riu, en Corea el Tae-Kuon-Do, el Okinawa-Te en las islas del mismo nombre, etc.

Como su nombre lo indica, kara-te (significa manos vacías) es la aplicación de las armas naturales de cuerpo en ataque y defensa, lo que acompañado de una disciplina mental y filosófica, hacen de este arte algo mucho más completo que un sistema espectacular de liquidar uno o más adversarios.

Se requiere un acondicionamiento prolongado y específico para alcanzar habilidad física que sea efectiva para el Karate. Demanda fuerza, velocidad, foco, equilibrio y precisión. Hay que desarrollar un trabajo duro y continuo para adquirir el potencial requerido de estos elementos.

En las primeras etapas el karateka deberá invertir como mínimo una hora, dos o tres veces a la semana, para acondicionar su cuerpo y mente. Posteriormente cuando haya alcanzado mayor grado de perfección, tendrá que dedicarse a la práctica del Karate casi todos los días. Por supuesto, esto no es necesario para alguien que lo estudia y practica a medias para mejorar el estado físico solamente.

Además del auto control físico, existen otros aspectos fundamentales para el desarrollo de esta técnica, siendo uno de ellos el mental, el cual se manifiesta en la completa concentración a la que debe llegar el estudiante para desarrollar casi sin pensar, como una acción refleja, los

diferentes movimientos que involucran un determinado sistema de defensa y ataque simultáneo. Esta concentración absoluta da como resultado una canalización de energía física y mental, la cual es productora de la potencia, precisión y rapidez característica de este arte marcial.

El tercer aspecto del karate, el espiritual, es tal vez el más difícil de explicar. El origen del Kempo (el más antiguo entre los diferentes tipos de karate) se remonta a más de 2.000 años, donde comenzó como un tipo de desarrollo físico mental de los monjes budistas, el cual, al ser aplicado como una manera de defensa, demostró su gran eficacia. Estas repeticiones de movimientos, acompañados de una gran concentración en lo que se está haciendo, desarrollan en el individuo un notable auto-control, además de producir un alto grado de relajamiento.

Es bastante común observar que personas, que empezaron a practicar el karate por hacer un poco de ejercicio o por mera diversión, se interesan cada vez más en el aprendizaje, pues sienten cada vez más con mayor intensidad la tranquilidad y confianza en sí mismo que se experimenta al desarrollar ese equilibrio físico-mental antes señalado.

Quizás sea ésta una de las principales causas por lo cual el karate se ha desarrollado tan rápidamente en el Occidente, no siendo el nuestro una excepción, ya que contamos con numerosas escuelas en las cuales practican más de 4.000 personas.

Debido a que en nuestra asociación hay bastantes interesados en participar en esta actividad, se tratará de formalizar un contrato con la Escuela Internacional de Kempo Karate para la realización de un curso que, en su etapa primaria abarca un período de cuatro meses y que habilita para continuar en cursos más avanzados desarrollados en dicha escuela.

El Sindicato de Pilotos ha encomendado al Cap. Sr. Osvaldo Farías la organización y divulgación de estos cursos para nuestros asociados.

# IFALPA:

## SEGURIDAD A NIVEL MUNDIAL

### INTRODUCCION

Después de tres años de lucha continua contra los aerosequestros y actos de sabotaje, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, acordó durante su vigésima-sexta Conferencia Anual, celebrada en Buenos Aires en Marzo de 1971 que se utilicen todos los medios posibles para acelerar la ratificación de las Convenciones de Tokio; La Haya y Montreal, y presionar para que se incrementen las medidas de seguridad en todos los aeropuertos del mundo.

Para obtener éxito en la formidable tarea de acelerar la maquinaria jurídica individual de los Estados, es necesario todo el apoyo de las Asociaciones locales miembros de IFALPA. A fin de lograr esto cada piloto de las líneas aéreas debe estar al tanto de los problemas que confronta y de las vías y medios para resolverlos.

La campaña de IFALPA tendiente a solucionar la crisis que ha acosado a la aviación durante los últimos años ha sido detallada en estas páginas puestas generosamente a nuestra disposición por nuestros colegas de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas ALPA: (USA.) tanto la política industrial como la diplomática, a corto y largo plazo.

Además de redactar este informe sobre el estado actual de la lucha mundial contra la interferencia ilegal a la aviación civil, los funcionarios ejecutivos de IFALPA exhortan a los pilotos de todas las aerolíneas del mundo a brindar su irrestricto apoyo a los esfuerzos de sus asociaciones nacionales respectivas y de IFALPA, al objeto de lograr la pronta ratificación de las Convenciones mencionadas y que se incrementen las medidas de seguridad en los aeropuertos y en vuelo.

Capitán Ola Forsberg  
Presidente de IFALPA

### La Campaña

Los artículos de la federación redactados por los fundadores de IFALPA en 1948 in-

cluyeron entre sus objetivos básicos "el desarrollo de un sistema de transporte aéreo seguro y ordenado... y la coordinación de las actividades y planes de las asociaciones en beneficio de sus miembros y los pueblos de todos los países".

Desde entonces, cuando en Londres se reunieron unas 13 asociaciones (representando a cerca de 10.000 pilotos) la organización ha hecho sus mejores esfuerzos por desarrollar, entre otras cosas, un sistema de transporte aéreo seguro y ordenado. En ese proceso ha atacado prácticamente todos los problemas operacionales que se han presentado.

En el transcurso, IFALPA ha crecido casi inadvertidamente, albergando a 60 asociaciones nacionales que representan a unos 50.000 pilotos. Sin embargo, aún con la estatura de una organización mundial por una parte, y con la acumulación de pericia y cordura de cada piloto por la otra, el éxito de la Federación no es completo mientras no se logre la supresión de hechos delictivos contra los viajeros, las aeronaves y los aeropuertos.

La aviación está siempre dispuesta a elevar la mente del hombre, así como su cuerpo, fuera de un mundo troglodita hacia otro donde imperen condiciones seguras a bordo de hermosas máquinas tripuladas por gente calmada y satisfecha de su labor que le facilitan el éxito en los negocios o el placer de unas vacaciones radiantes. Pero hasta ahora ese panorama se ha visto amenazado. Esos grandes avances técnicos —mayor velocidad, mayor radio de alcance, más comodidad en el aire y en tierra— casi le han sido negados por actos reñidos con la ley que van desde atrasos por la amenaza de bombas hasta la utilización de armas y explosivos en pleno vuelo.

¿Dónde estamos en 1972? Es verdad que el número de atentados criminales se ha reducido de unos 80 en 1969 a la menos alarmante cifra de 50 en 1971. Y una proporción significativa de esos delitos ha sido frustrada en diversas etapas de su perpetración. También se ha registrado un cambio en el tipo de motivaciones; desde las predomina-

temente políticas hasta las provocadas por la demencia o por la avaricia.

Sin embargo, sea cual sea el motivo, el aerosequestro puede seguir costando vidas. Representa todavía un desafío absoluto a la meta de "un sistema de transporte aéreo seguro y ordenado". Por lo cual sigue perfilándose como el problema principal de IFALPA.

La campaña de la federación contra el aerosequestro y el sabotaje ha sido encaminada desde el principio hacia la realización de ciertas metas a corto y largo plazo. En las de corto plazo se ha enfocado la atención en los problemas relacionados con los actos individuales de agresión y en el rápido desarrollo de métodos y procedimientos de seguridad para reducir al mínimo la incidencia y efectos de que existan armas o explosivos en cualquier lugar cercano a una aeronave. En esta área, IFALPA ha hecho una contribución substancial persuadiendo a aquellos gobiernos que no están completamente al tanto del problema a que tomen medidas vigorosas contra el aerosequestro y el sabotaje. Para estos fines la actual política de "acción" de la federación comprende tres elementos principales:

(1) Protección a los pasajeros y tripulantes en caso de un nivel inaceptable de seguridad (ej. aeropuertos que están en situación de inferioridad en cuanto a la atención a asuntos de seguridad).

(2) Acciones contra los estados que no condenen el aerosequestro y el sabotaje y/o no actúen positivamente para prevenir tales crímenes.

(3) En los países que ya sea individual o colectivamente a través de la ONU no inicien y desarrollen medidas internacionales para una aplicación adecuada de las leyes en vuelo, cesar totalmente las operaciones a fin de atraer la atención del público a los riesgos a que es innecesariamente expuesto.

La influencia de IFALPA ha sido demostrada en varias ocasiones y por diversos métodos. El más eficaz de ellos (medidas preventivas en caso de boicot) aplicado en caso de detención ilegal de tripulantes. Sin embargo IFALPA no ha limitado sus esfuerzos (como pudiera haber sucedido en el más estricto sentido) a la protección de los tripulantes. Cuando han estado amenazados los intereses del público ha protestado energicamente, ha enviado representaciones al exterior y lanzado campañas de prensa. Y ha hecho esto, ya se trate en casos de simples

inconveniencias debido al desvío de una aeronave secuestrada, o de arresto arbitrario de algún pasajero en tránsito.

La seguridad de los pasajeros y tripulaciones en vuelo o en tierra ha sido enmarcada dentro de la cuestión de si la aviación ha alcanzado en su más de medio siglo de desarrollo un sistema legal, o introducido sus propias normas de anarquía privilegiada.

Aparte de alguna decadencia en la seguridad de los aeropuertos, el finteo de tácticas caso por caso ya ha sido en gran parte eliminado. Lo que ahora se necesita es el fortalecimiento a largo plazo de la aplicación de la ley. En este sentido la meta primordial de IFALPA ha sido que el aerosequestrador "no tenga lugar seguro a donde dirigirse" por medio de la aplicación de severas condenas de carácter universal y/o la extradición. Las Convenciones Internacionales que se han llevado a cabo durante los dos últimos años han contado con el sólido apoyo de las representaciones de IFALPA ante la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) en cada etapa de sus concepciones. Ahora que éstas existen, la Federación está encaminando sus esfuerzos a lograr la ratificación y el cumplimiento que requieren. Si determinado país las ha firmado y ratificado, o sólo firmado; si no ha hecho ninguna de las dos cosas pero ha declarado que "intenta hacerlo"; o si sencillamente no ha hecho nada al respecto, IFALPA está evaluando el resultado final; ¿Continúa ese país atrayendo a los delincuentes? Si así es, entonces sea cual fuere el caso, es asunto que merece la atención de IFALPA.

Es de esperarse que habrá problemas en la meta de lograr amplia adherencia al principio de extradición de los aerosequestradores, ante todo porque el concepto de extradición obligatoria es conflictivo con las prerrogativas tradicionales de los Estados soberanos a decidir a quiénes debe aplicarse y bajo qué circunstancias. Puede también considerarse que la extradición entra en controversia con su amplia vinculación al derecho de asilo político (frecuentemente invocado por los aerosequestradores). En relación a esto la alternativa de la Convención de La Haya a que los Estados apliquen "severas condenas" no representa necesariamente una debilidad si no se lleva a cabo.

No obstante, la experiencia ha demostrado que el castigo impuesto a los aerosequestradores por ciertos países "políticamente atracti-

vos" puede ser insignificante o nulo. El disuasivo de "inevitabilidad" de severas condenas carece de valor. Es en este aspecto donde IFALPA considera que deben adoptarse nuevos conceptos sobre la extradición y condenas si se quiere que la aviación continúe siendo un instrumento de civilización y no se convierta en el comodín conveniente de los criminales o los descontentos.

Es a fin de garantizar la adopción de estos conceptos que IFALPA luchará de manera persistente durante 1972 por la total ratificación de los instrumentos legales y reforzará estas medidas mediante una propuesta conjunta con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) al secretario general de las Naciones Unidas, y subsiguientes visitas a muchos de los Estados especialmente preocupados por que se erradique este desagradable fenómeno. Es de esperarse que a través del mundo prevalecerá el sentido común, y que antes de llegar a una etapa en que deba recurrirse al máximo de sanciones, éste conducirá a declarar fuera de la Ley, universalmente y de manera efectiva, al mas atroz de los crímenes: el aerosequestro.

Capitán C. C. Jackson  
Secretario Ejecutivo, IFALPA

---

#### Los Tratados

##### CONVENCION DE TOKIO.— 1963.

**PENAS A LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE AERONAVES:** La Convención de Tokio estipula que el estado emisor del registro de la aeronave es competente de ejercer jurisdicción sobre delitos cometidos a bordo. Faculta al comandante a evitar la comisión de tales actos y a desembarcar a la persona que los cometa. En caso de captura ilegal y por la fuerza de una aeronave, cometida por una persona a bordo, obliga a los estados participantes a tomar medidas para que el control de la aeronave sea restaurado a su comandante autorizado o que éste mantenga el control.

**CONVENCION DE LA HAYA.— 1970. SUPRESION DE LA CAPTURA ILEGAL DE AERONAVES:** La Convención de La Haya de-

manda el retorno del control de la aeronave a su comandante, asistencia a los pasajeros y tripulantes para que continúen el vuelo y la aprehensión y procesamiento del secuestrador. Cada estado contratante conviene en castigar el delito con severas condenas.

##### CONVENCION DE MONTREAL.— 1971.

**SUPRESION DE ACTOS ILEGALES DE INTERFERENCIA CONTRA LA AVIACION CIVIL (APARTE DEL AEROSEQUESTRO):** la Convención de Montreal establece severas penas por atentados contra la vida de las personas a bordo de una aeronave en vuelo, y por actos intencionales, tales como el sabotaje y la colocación de bombas que ocasionen daños graves a la aeronave o hagan peligrar la seguridad del vuelo.

---

A mediados de 1968, la comunidad internacional de aviación civil comenzó a percatarse de que estaba siendo amenazada por violentos y peligrosos actos de captura ilegal. El secuestro y el sabotaje habían dejado de ser pesadillas infrecuentes. Estaba tomando forma una moda mortífera.

Durante la 16ª Asamblea General de la Organización Internacional de Aviación Civil, celebrada en Buenos Aires en Agosto de 1968, el presidente de IFALPA expresó la creciente preocupación de los pilotos de líneas aéreas de todo el mundo, e hizo un llamamiento a la acción internacional para combatir la amenaza. La Asamblea compartió esa preocupación y aprobó una resolución instruyendo al Consejo de OACI para que estableciera la maquinaria necesaria para el desarrollo de convenciones internacionales apropiadas. El Consejo de OACI actuó prontamente y para fines de 1968 la Comisión Legal de OACI tenía el mandato de alta prioridad de redactar un proyecto de convención relacionado con la captura ilegal de aeronaves civiles.

Hubo consenso de que la Convención de Tokio, producida cinco años antes y que en ese entonces seguía sin ser ratificada, era inadecuada para copar con el problema. La Convención de Tokio trataba generalmente de ofensas y otros hechos delictivos cometidos a bordo de aeronaves civiles y requería "endurecerla" demasiado para hacerla aplicable al aerosequestro y al sabotaje.

La 24ª Conferencia de IFALPA celebrada

en Amsterdam en Marzo de 1969 tomó nota de que OACI había ya redactado un proyecto de convención sobre el aereosecuestro. El mismo requería la consideración final de la Comisión Jurídica antes de ser sometida a una Conferencia Diplomática para su aprobación, firma de los Estados y eventual ratificación.

El desarrollo de las convenciones internacionales es históricamente laborioso y lento. A pesar de que la impaciencia de la era del jet del grupo de pilotos iba en aumento a medida que el índice de secuestros y actos de sabotaje mostraba proporciones alarmantes, la comunidad internacional actuaba con celeridad sin precedentes a través de OACI.

El proyecto se terminó en 1969 y se acordó la celebración de una Conferencia Diplomática en 1970. La amenaza iba en aumento: Se cometían asesinatos, se destruía la propiedad. Los pilotos eran criticados por no tomar acciones drásticas que pudieran ponerle alto. Entre nosotros había dudas y disentimiento. Estábamos frustrados y furiosos ante nuestra aparente impotencia. IFALPA celebró una conferencia especial a fines de 1969 con el objetivo primordial de decidir si podríamos paralizar al mundo al objeto de forzar a los estados y a las agencias internacionales, a actuar más rápida y efectivamente. Para entonces, Diciembre de 1969, la ONU había emitido una resolución condenando esos actos criminales y exhortando a los estados a cerrar filas contra la amenaza.

IFALPA decidió seguir el curso menos espectacular y más organizado de continuar sus actividades dentro del marco de los programas actualmente establecidos por las agencias internacionales, más la continuación de sus representaciones ante los gobiernos nacionales a través de las Asociaciones Miembros.

La Conferencia Diplomática fue programada para celebrarse en La Haya en Diciembre de 1970.

Los requerimientos básicos fueron:

- 1) Un tratado enérgico.
- 2) El aereosecuestrador debía ser declarado delincuente internacional. Un delincuente contra la humanidad.
- 3) Jurisdicción universal, delincuencia universal —ningún espacio seguro— ningún lugar donde ocultarse.

4) Procesamiento y severos castigos o extradición.

5) Ninguna excusa política.

Estas fueron nuestras demandas en muchas reuniones apoyadas por algunos estados y la mayoría de las organizaciones no gubernamentales, y que tuvieron la oposición de otros varios estados. Desde el comienzo solicitamos que cualquier estado que no actuara enérgicamente contra esos delincuentes no merecía los beneficios de la aviación civil internacional y debía privársele de ellos por medio de una acción internacional en interés de la seguridad; este tipo de acción es responsabilidad de los estados involucrados en la aviación civil, y no responsabilidad de algunos grupos dentro de la industria.

Durante 1970, la Comisión Jurídica de OACI se dedicó a preparar un proyecto de tratado sobre la interferencia ilegal (sabotaje), para complementar el inminente tratado de La Haya sobre secuestros aéreos. La Comisión dispuso reunirse en Londres en Octubre y realizar una segunda Conferencia Diplomática en 1971.

En Julio de 1970, OACI convocó una sesión extraordinaria de su Asamblea General para considerar la cuestión de la seguridad aérea. Esta Asamblea aprobó resoluciones respecto a los aspectos prácticos del problema. Definió las medidas que debían adoptarse para mantener al saboteador lejos de la propiedad, y al secuestrador al margen de los aviones. Estas y otras medidas están contenidas en un Manual de Seguridad de OACI que ha sido distribuido entre todos los estados contratantes y entre muchas organizaciones no gubernamentales. La Asamblea también resolvió que se debía pedir a todos los estados que asistieran a la Conferencia de La Haya, concretar un buen tratado, firmarlo, ratificarlo, y cumplir sus disposiciones. La resolución internacional pareció ser eficaz y los pilotos se sintieron alentados en alguna forma. La curva de la violencia pareció nivelarse y hasta descender.

Luego, en Septiembre de 1970, la guerra de guerrillas contra la aviación civil, que había causado ya la muerte de pasajeros y tripulantes inocentes en diferentes lugares, volvió a resurgir como una pesadilla en las pistas de aterrizaje. Por consiguiente, en Octubre, la Comisión Jurídica de OACI se reunió en Londres con urgencia y con el recuerdo de muchas víctimas en su conciencia. Fue proyectado un tratado que en Septiembre de

1971 llegó a ser conocido como El Tratado de Montreal.

En Diciembre de 1970 se firmó la Convención de La Haya.

En tres años habían comenzado de la nada dos tratados internacionales.

El autor entiende que esta es una conquista comparativamente productiva. ¿Qué dicen esos tratados, y qué harán?

Ambos tratados estipulan que:

1) Un secuestrador o saboteador, o un cómplice, comete "un delito", delito que es reconocido internacionalmente.

2) El delito debe ser castigado con "penas severas".

3) Todos los Estados ejercerán jurisdicción sobre el delito, siempre que:

a) el delito sea cometido en territorio de ese estado.

b) el delito sea cometido contra o a bordo de un avión registrado en ese estado.

c) el avión a bordo del cual sea cometido el delito aterrice en su territorio con el presunto delincuente todavía a bordo.

d) el presunto delincuente esté presente en su territorio y no sea extraditado.

4) El Estado en cuyo territorio es hallado el presunto delincuente, si no lo extradita, estará obligado, sin excepción alguna, haya sido o no el delito cometido en su territorio, a someter el caso a las autoridades competentes para su procesamiento.

5) El delito deberá considerarse para ser incluido como causante de extradición en todos los tratados de extradición existentes (o acordados en el futuro) entre los países contratantes.

6) Estos procedimientos deberán seguirse con la ayuda mutua de los estados, intercambio de información, solución de los conflictos, e informes al Consejo de OACI de procedimientos bajo el tratado.

Todos los estados opuestos a los 120 estados contratantes de OACI pueden ratificar o acceder a estos tratados. Cualquier estado contratante puede denunciarlos.

La opinión general parece ser de que estos fueron tratados. Ciertamente podrían haber sido más enérgicos, pero también podrían haber sido más débiles, para obtener mayor aceptación.

En otra parte de este artículo aparece una lista detallada de los países que los firmaron y ratificaron. Por lo tanto la aviación civil de todo el mundo debe estar vigilante y atenta, ¡porque el terror continúa! Nos habíamos enfrentado al refugiado, al demente, al maniático, al profesional con motivos políticos y ahora nos enfrentamos al delincuente común que busca obtener dinero como rescate.

Como el propósito de este artículo es relatar el origen de estos dos tratados, es acertado mencionar un objetivo por el cual IFALPA luchó desde el principio aunque sin éxito. En la reunión de la Comisión Jurídica realizada en Londres en Octubre de 1970, Estados Unidos y Canadá presentaron propuestas de sanciones contra aquellos estados que no tomen las medidas necesarias contra los aerosecuestradores o los saboteadores.

En tanto IFALPA considera tales sanciones como de naturaleza "operacional" aplicadas como un asunto de responsabilidad de los estados para la seguridad de la aviación civil, las implicaciones políticas de tal acción han sido causa de que la mayoría de los estados se opusieran a ellas.

Pese a este concluyente resultado en las Convenciones de La Haya y Montreal, la moción no está totalmente descartada, aunque hasta ahora ha sido relegada, ya que interesa como una seria consideración internacional.

IFALPA ha participado en todas las reuniones relativas a estos tratados, desde la Asamblea General de OACI en 1968. Reconocemos que los tratados por sí mismos no pondrán fin a estos violentos delitos; que son parte de sistemas de enfoque al problema, porque siempre habrá seres irracionales que no serán atemorizados por los más enérgicos tratados internacionales. Sin embargo, deben ser redactados para que desempeñen su propio cometido en la lucha. Deben ponerse en vigor. El nombre del juego es continuar la presión.

Capitán A. D. Hills  
Vice-Presidente de IFALPA

## El Papel de las Naciones Unidas

En el momento de escribirse este artículo, debe estar por realizarse una reunión entre el secretario general de las Naciones Unidas y una delegación conjunta de IFALPA e IATA. Es una reunión cuya importancia se acrecentó desde que se hizo evidente que un considerable número de aerolíneas parecen tener en vista un acercamiento a sus respectivos gobiernos a fin de acelerar las ratificaciones como contra-productivas.

Este punto de vista no es comparado por los pilotos. Al buscar el acercamiento a nuestros gobiernos no sólo presionamos para las ratificaciones, sino que estamos solicitando más persuasión inter-gubernamental así como aeropuertos más seguros.

La primera fase, que comenzamos por nuestro propio esfuerzo, constituyó la búsqueda de contactos con las Naciones Unidas en 1969. Comenzamos ahora la segunda, la de ratificación, nuevamente por nuestro propio esfuerzo en lo que se refiere a contactos con los gobiernos, haciendo nuevas propuestas a las Naciones Unidas.

Creemos ahora, como lo creíamos en 1969, que sin la iniciativa de la ONU no hay oportunidades de éxito. La mayoría de los secuestros y actos de sabotaje han sido motivados políticamente. Aquellos que no lo han sido, cuando tuvieron éxito, finalizaron en un país donde el secuestrador esperó conseguir asilo político. Desde que estos problemas son políticos por naturaleza, esperamos que la ONU, además de su compromiso inicial, preste atención al progreso de la ratificación de los tratados y considere el asunto de las sanciones para su ratificación mundial a adhesión a su cumplimiento para estar protegidos.

Como dijimos anteriormente, esperamos que la ONU inicie las dos próximas etapas de mayor actividad, para poner fin a la actual amenaza contra la aviación civil. La primera etapa, ahora completada, podría ser llamada "sentando las bases", la segunda "asegurando la ratificación" y la tercera "salvaguardando el cumplimiento".

### Sentando las Bases

A principios de Septiembre de 1969, inmediatamente después del secuestro de Damasco, que finalizó con la explosión del Boeing

707 de TWA, los principales funcionarios de IFALPA se reunieron en París para discutir la situación, extremadamente alarmante, de interferencia a la aviación civil. Se decidió entonces sugerir la idea de que las sanciones fueran aplicadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas —el único organismo existente que tiene el derecho de imponer sanciones de acuerdo con la Carta de la ONU— y que esa sugerencia debería ser apoyada por todos los medios disponibles, incluyendo la amenaza de un cese mundial de operaciones durante 24 horas. Además, los funcionarios pidieron una entrevista con el secretario general de la ONU para obtener su valioso consejo y presentarle la mencionada petición.

A sugerencia del secretario general, los funcionarios principales se pusieron en contacto directo con varios gobiernos, a través de las Asociaciones miembros de IFALPA, de modo que se efectuaron valiosos sondeos entre las naciones miembros del Consejo de Seguridad. Se hizo evidente, sin embargo, que el veto sería usado por uno o dos de los "Cinco Grandes"; así que la idea de las sanciones fue desechada.

Afortunadamente un grupo de naciones, encabezado por Holanda, llevó el asunto a la Asamblea General de la ONU, donde se aprobó una resolución con un sólo voto negativo y unas pocas abstenciones. Esta resolución fue de carácter general, pero se sentaron las bases para una mejor comprensión entre las naciones de los serios riesgos que estaba corriendo la aviación civil con consecuencias políticas sobre toda una región, como lo probó la debacle de Jordania. Quienes redactaron esa resolución durante el Otoño de 1969 en la Sexta Comisión Jurídica de las Naciones Unidas y en los vestíbulos del edificio de la ONU, consideraron ésto como el simple comienzo de una serie de acciones dentro del Organismo Mundial, destinado a conocer el pensamiento de las naciones y en último término, a concluir acuerdos que pacificarían la aviación civil.

Después de los increíbles acontecimientos de Jordania, en el Campo Dawson, en El Cairo, en Septiembre de 1970, Filipinas reactualizó en la ONU el asunto de la interferencia ilegal a la aviación civil. Y el incansable Dr. Piet-Hein Houben, de Holanda, comenzó a prodigar a varias delegaciones un punto de vista para conseguir una resolución real y de buen criterio en la sesión de la ONU de 1970. La nueva resolución, aprobada en Diciembre



de 1970, con ningún voto en contra y sólo unas pocas abstenciones, es extremadamente importante porque contempla las ideas básicas de los tres tratados de OACI y porque las potencias signatarias han acordado en principio cumplir las obligaciones de las tres Convenciones.

Es muy difícil decir hasta qué punto influyeron las actividades de la ONU en las distintas acciones emprendidas por OACI durante el mismo período. Sin embargo es obvio que los métodos utilizados para poner en práctica las resoluciones, dieron a la ONU un conocimiento completo de los peligros latentes y demostrados de estos actos de violencia.

#### Asegurando la Ratificación

Tomó seis años conseguir las 12 ratificaciones requeridas para poner en vigencia la Convención de Tokio. Hoy ha sido ratificada por 48 estados. La Convención de La Haya entró en vigor a poco menos de un año de ser firmada y ratificada por 15 estados. La Convención de Montreal, firmada en Septiembre de 1971, no está aún en vigor.

Se ha dicho muy a menudo que el proceso de instituir tratados internacionales es demasiado lento y engorroso como para que sus efectos puedan ser apreciados en un futuro inmediato. ¡No es así! La maquinaria establecida para producir las leyes internacionales y las resoluciones sobre la piratería aérea y el sabotaje nunca han tenido efectos más rápidos en la historia de la legislación internacional. Los problemas están relacionados con la lentitud de las ratificaciones y las nuevas disposiciones que se van incorporando.

Considerando el Tratado de Tokio observamos que a casi 10 años de su iniciación lo han ratificado mucho menos de la mitad de las naciones del mundo. Sin la ratificación mundial esos tres tratados son de dudoso valor. Lo que estamos tratando de conseguir es que el aero-pirata o el saboteador "no tenga lugar a dónde ir".

No hay ningún procedimiento acordado para acelerar las ratificaciones, y la comunidad de la aviación está sola en su misión como grupo de presión o "fuerza social racional", sin poder político.

En este momento crítico estamos recurriendo una vez más a las Naciones Unidas con el

pedido de que tome la iniciativa y persuada a los gobiernos para que aceleren la ratificación, y supervisando tal cosa sobre una base de continuidad vea que realmente lo hagan.

#### Salvaguardando el Cumplimiento

Luego de que la resolución de la ONU de 1970 fue adoptada por la Asamblea General, los autores de este importante documento esperaron con optimismo que tendría lugar una tercera fase de negociaciones durante la sesión de la ONU de 1971. El objetivo habría sido un acuerdo político para poner en práctica las medidas contra aquellos estados que violaran cualquiera de los tratados que hubiesen ratificado o accedido o rehusado a dar, por lo menos, una declaración de su intención de defender las obligaciones comprendidas en ellos en caso de existir alguna razón que haya probado que la ratificación era imposible.

El doctor Houben, la fuerza orientadora durante las dos sesiones pasadas, había dejado su puesto en la misión holandesa ante las Naciones Unidas e IFALPA no había podido encontrar a alguien dispuesto a continuar la obra donde él la había dejado.

Aunque las medidas de fuerza habían sido propuestas al Consejo de OACI por vías distintas por Estados Unidos y Canadá, fueron presentadas a la Comisión Jurídica de OACI para su estudio posterior. Esta comisión discutió las propuestas en lo que sólo podía ser una base exploratoria. (Sólo dos semanas habían transcurrido desde su adopción por el Consejo y los delegados habían tenido escasa oportunidad de recibir instrucciones precisas de sus respectivos gobiernos) y sometió el problema a una sub-comisión jurídica con el único propósito de redactar un expediente sobre la idea.

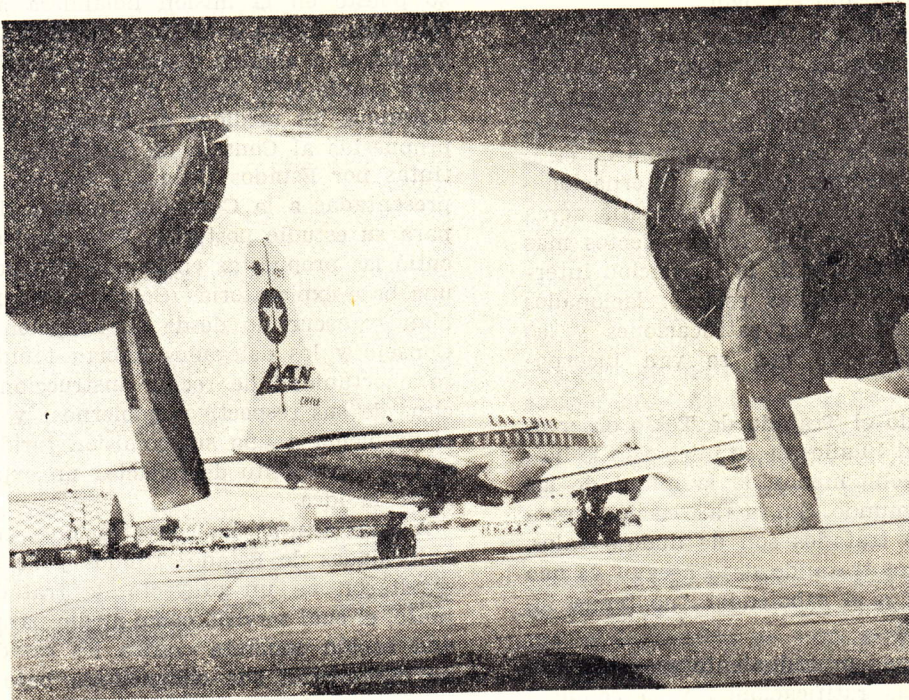
A estas alturas, las conversaciones entre las autoridades de Estados Unidos y de Canadá resultaron en un proyecto de tratado conjunto, el cual serviría como medio para tomar una acción concreta contra los estados que no cumplieran sus obligaciones bajo la ley internacional e nel caso de incidentes que involucraran interferencia ilegal o captura de una aeronave. Las complejidades de las leyes internacionales comenzaron a incidir en el trabajo de la sub-comisión, y a nivel de Asamblea un considerable conjunto de opiniones

sostuvo que la aplicación de sanciones era un asunto de exclusiva competencia del Consejo de Seguridad de la ONU. Finalmente, la Asamblea de OACI calificó el asunto como material de "trabajo no común", cerrando por el momento un debate inconcluso y divisivo.

Es nuestra firme creencia que nada saldrá de OACI antes de que la ONU haya conside-

rado la cuestión de ejecución e imparta a la idea su aprobación política. Por esta razón, nuestra proyectada reunión con la ONU, junto con la IATA asume importancia decisiva como un paso adelante en la campaña contra los aerosequestros.

Capitán O. Forsberg  
Presidente de IFALPA



# NOTICIAS Y COMENTARIOS

## BARBAS Y MELENAS... OFF.

El señor Sergio Kurth, Gerente de Operaciones, ha dispuesto que los tripulantes de LAN, además de cuidar de la presentación impecable del uniforme, deben mantener una presentación personal de acuerdo a la función tan especial que corresponde a estos funcionarios, es decir, reflejando el orden y disciplina inherentes a la calidad de tripulantes. Para ello, entre otras normas, ha señalado la prohibición de usar el pelo largo o el uso de barbas y similares.

Nuestro Sindicato apoya irrestrictamente tal disposición. Más aún, la aplaude.



## COMISION BIPARTITA DE REESTRUCTURACION

El SINDICATO DE PILOTOS se ha incorporado a la COMISION BIPARTITA DE REESTRUCTURACION, organismo que se encuentra estudiando la racionalización de escalafones, niveles de renta y carrera funcionaria.

El art. 22 de los Estatutos de LAN señalan estas tareas al COMITE DE EMPRESA, por lo que resulta difícil de explicar la necesidad de haber creado esta Comisión, que al igual que otras 10 ó 12 Comisiones en funcionamiento, han tomado funciones ya asignadas en la Ley y en los Estatutos de LAN-CHILE.

## COMITE PARITARIO DE PARTICIPACION

El Comité Ejecutivo Nacional de la Comisión CUT-Gobierno que estudia la participación de los trabajadores en la administración de las empresas, ha entregado sus observaciones al proyecto de reglamento elaborado en LAN por el COMITE PARITARIO DE PARTICIPACION, organismo integrado por Ejecutivos de la empresa y representantes de los Sindicatos.

Cabe señalar la lentitud con que se está operando en esta materia, toda vez que se estimaba entrar a aplicar tales disposiciones a mediados del año pasado. Basados en el plazo inicial estipulado, se dejó de aplicar las únicas disposiciones legales vigentes que obligan al funcionamiento de un COMITE DE EMPRESA en la forma señalada en el DFL. 3 y DS. 260, de 27 de Junio de 1969.

Es hora de obtener una definición, reestableciendo el funcionamiento del COMITE DE EMPRESA o concretando en un plazo muy breve la nueva modalidad de participación de los trabajadores. La ley obliga a ello.

## ELECCIONES DE DIRECTORIO

A fines de Julio deben efectuarse elecciones de Directorio en el SINDICATO y en el CIRCULO DE PILOTOS. La fecha exacta será dada a conocer por Circular en algunas semanas más.

La directiva tramitará ante la Inspección del Trabajo la autorización para establecer un período de votaciones que permita participar a la totalidad de los pilotos, evitando que se marginen por fuerza mayor aquellos que se encuentren fuera de la base Santiago, en un día determinado.

A objeto de evitar dispersión de votos, sugerimos la presentación de LISTAS conteniendo cinco nombres, las que deben ser entregadas en nuestras oficinas para difundirlas a todos los pilotos, con la propaganda que entreguen los patrocinantes.

## ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL CIRCULO DE PILOTOS

La organización gremial más antigua de LAN-CHILE, el CIRCULO DE PILOTOS, ha cumplido once años el día 27 de Mayo. Este nuevo aniversario ha servido para reafirmar la unidad y madurez gremial de los pilotos.

Tanto a través del CIRCULO DE PILOTOS como del SINDICATO DE PILOTOS, se está desarrollando una labor positiva en beneficio de los asociados y de efectiva colaboración en el estudio y ejecución de diversas tareas encaminadas a que nuestra empresa se desarrolle y progrese. Es así, como los pilotos no se limitan al cumplimiento de su labor profesional, altamente especializada y fundamental para la marcha de la empresa, sino que además aportan su concurso a la solución de diversos problemas de beneficio general en favor de LAN, de todo su personal, y aquellos que inciden en la consecución de los planes del Gobierno para un óptimo aprovechamiento de nuestro potencial aeronáutico.

# UN AVION LLAMADO BOEING 727

(Continuación)

En los Jets con turbinas atrás, con la cola llamada "T" (estabilizador horizontal colocado casi en el tope del plano fijo vertical), la pérdida del flujo de aire a través del timón de profundidad y estabilizador horizontal puede ser más rápida y mucho más crítica que en los aviones con cola convencional, porque este tipo de avión es pesado, de cola por naturaleza, y se agudiza con ésto la tendencia de nariz arriba, debido a la localización más alta del estabilizador horizontal, éste no recibe ninguna ayuda del flujo de aire del ala. Aún antes de las pruebas del BAC-111, la Boeing eliminó las posibilidades del stall plano en el 727, principalmente a través del diseño de los bordes de ataque del ala y elevador, proveyéndolo de sistemas de aviso del stall extremadamente eficientes, además de una conexión simple y directa entre la columna de control y los timones de profundidad. El último de éstos, provee al piloto de un medio adecuado para compensar rápidamente cualquiera tendencia de los elevadores de irse hacia arriba en una condición de stall.

Similares adelantos fueron hechos al BAC 111 después que la Boeing facilitó a la BAC todos los datos obtenidos en pruebas de túnel y vuelos, acerca del stall plano, mientras muchos todavía pensaban que un stall había sido el asesino del vuelo 389, no había ninguna evidencia para respaldar ésto, es más, todas las evidencias apuntaban hacia lo contrario. Considerando la experiencia del Cap. Toule, y también los más que adecuados avisos de stall del 727, era inconcebible que al avión se le hubiera dejado entrar en stall.

No había solución para el accidente del vuelo 389, ni siquiera una explicación plausible. Una oscura y no contestada pregunta pendía sobre el 727, se hizo más grande a las 0802 P.M. Est. del 8 de Noviembre de 1965 cuando un segundo tri-reactor cayó, muriendo 58 de las 60 personas a bordo, incluyendo la tripulación.

El Cap. William O'Neill iba en su séptimo vuelo de calificación para volar al

mando el 727, su inspector era el Cap. Dan Teelin, hombre con muchos miles de horas de vuelo y reputado como uno de los mejores pilotos de la American Airlines. El vuelo 383 de La Guardia a Cincinnati despegó a las 0538 P.M. Est., todo fue rutina hasta los alrededores de Pennsylvania a 35.000. A las 0657 P.M. la tripulación había comenzado el descenso y notificaba al Control de APP de Cincinnati dejando 5.000' para 4.000'. El control de APP. acusó recibo y autorizó al vuelo 383 Para una aproximación visual a la pista 18, precipitación al W del campo...".

Un minuto después, el control les avisó que los tenía en el radar 6 millas al SE del Aeropuerto. Teelin, que llevaba las comunicaciones acusó recibo y cambió a la Torre de Control.

Torre: "American 383 autorizado a Pista 18, viento 230 con 5 nudos, altímetro 30.00 PLG".

383: "Recibido, Pista 18".

Torre: "A la vista, autorizado para aterrizar pista 18, American 383".

383: "Recibido, autorizado para aterrizar".

Sólo un segundo después Teelin preguntaba: "¿Cuán al W está la línea de precipitación ahora?".

Torre: "Parece que está sobre el campo ahora. Pero no llueve todavía".

383: O. K.

Torre: "Si tenemos un cambio de viento, lo mantendremos informado hasta que vire para final".

383: "Agradecido"

Torre: "Tenemos algo de lluvia ahora".

383: O. K.

Torre: "American 383 ¿Tiene la pista a la vista todavía?".

383: "Oh, casi... Ahora ya interceptamos el ILS".

Torre: "American 383, luces de aproximación, destello y de pista en alta intensidad".

383: "O. K.".

Esta fue la última palabra escuchada del vuelo 383. La hora era un minuto y veintidós seg. Después de los 7 P. M. exactamente 5 seg. después el avión se

estrelló en una ladera rocosa, 2 millas al N. de la pista 18 y segundos después estallaba en llamas.

Sentado en el asiento de la ventanilla de más adelante, en primera clase, iba Elmer Weekly, capitán de American, que viajaba de pasajero. El impacto lo lanzó al suelo. Atónito se levantó de entre un montón de escombros y vio llamas al fondo de la cabina. Al mirar hacia adelante, todavía sorprendido, vio que la cabina de pilotos había desaparecido, dejándole una milagrosa vía de escape.

Weekly saltó a buscar refugio justo antes que las llamas hicieran explotar el combustible, consumiendo lo que restaba del fuselaje de 134 pies.

También sentada adelante, en su asiento asignado para el aterrizaje, iba la Auxiliar Toni Ketchell. El impacto la lanzó fuera de su asiento y del avión mismo, salvándole ésto la vida pero infligiéndole serias lesiones, que aún tres años después del accidente la obligaron a tomar tratamientos en la esperanza de poder volver a caminar.

Weekly atestiguó en la audiencia que todo el vuelo fue de rutina, y que, sólo el descenso en el área de Cincinnati le pareció algo rápido.

Vió las luces de la ciudad al norte cuando el 727 niveló, y la próxima vez que miré por la ventana, dijo: "me pareció que íbamos muy bajos..., no me preocupé, pues me pareció que estábamos en la aproximación, después entramos en viraje a la izquierda en un ángulo de 10 grados a 15 grados de inclinación... oí lo que en ese momento me pareció el motor de los flaps actuando, y fue inmediatamente después cuando hicimos contacto con el suelo...".

De esta declaración de un profesional, pero naturalmente algo nebulosa, pudo saberse aproximadamente lo que aconteció en la cabina del vuelo 383. Pero la pequeña cinta de aluminio de la "Grabadora de Vuelo" (Flight Recorder), pudo decir mucho más que lo que cualquiera mente afectada por el shock pudo contar. Cuando la CAB reconstruyó el accidente con los datos de la "Grabadora de Vuelo", la historia de los seis últimos minutos de vuelo, del vuelo 383, fue una escalofriante combinación de fallas de criterio, exceso

de confianza, comprensibles pero erradas suposiciones y mala suerte.

La causa probable que dictaminó la CAB fue una clara acusación para ambos pilotos "falla de la tripulación en la observación correcta de los altímetros durante una aproximación en condiciones marginales de visibilidad".

Detrás de este veredicto de 19 palabras, hay un cuidadoso y sobrio análisis de las circunstancias que indujeron a este error de pilotaje. Porque un piloto muerto, no puede defenderse ni explicar la parte del análisis de la CAB, que se basa en suposiciones y especulaciones. Ciertamente parecería casi inexplicable que dos pilotos tan experimentados (Teelin tenía más de 16.000 horas de vuelo y O'Neill más de 14.000 horas), pudieron pasar "más de dos minutos descendiendo bajo 1200' en la noche, en condiciones de tiempo adversas y sin observar correctamente los altímetros".

Tal fue la cortés fraseología empleada por la CAB, y para muchos pilotos la única respuesta es que dos capitanes como ellos nunca podrían haber cometido tal error al mismo tiempo. Pero incluso los pilotos que defendieron a los dos capitanes de American, tuvieron que reconocer que las circunstancias y la evidencia disponible apuntaban fuertemente hacia un fatal exceso de confianza en el 727.

No hubo ninguna duda, por ejemplo, que la razón de descenso que se usó en las fases finales de la aproximación a la pista 18 fue excesiva. La razón usada fue de 2100 pies por minuto, muy por sobre los límites para alturas bajas. La alegada falla en la observación de los altímetros, pudo haber sido nada más que la culminación de un error de juicio que permitió al avión descender demasiado rápido.

Habiéndose, presumiblemente, preocupado ambos de la excesiva razón de descenso que llevaban, la tripulación pudo haber aumentado la carga de trabajo hasta el punto que otros errores fueron casi inevitables como el no mirar los altímetros. La CAB dijo que tenía evidencias considerables, acerca de que los pilotos al mantener velocidades relativamente altas en el descenso y razones de descenso altas, tenían muy poco tiempo disponible para completar los cambios de posición de flaps y otros items de la lista de ate-

rizaje, en la fase final de la aproximación.

Hubo además otra trampa insospechada en este accidente, el terreno a la izquierda del avión, lado hacia el que estaba la pista, está 400' más bajo que el aeropuerto y sólo lo alumbran unas pocas casas a lo largo del río. En la oscuridad, y con la mala visibilidad, pudo haberse apreciado equivocadamente las luces en el lecho del río, como a la misma altura que el aeropuerto. Estas luces fueron las únicas que pudo observar la tripulación.

Claro está que Teelin y O'Neill habían volado muchas veces a este aeropuerto, y además habían efectuado este mismo vuelo sólo cuatro días antes. Pero el vuelo nocturno y en condiciones limitadas de visibilidad pueden contribuir a lo que la CAB llamó "una iluminación sensorial de una adecuada altura". Y el aporte admite que ésta pudo ser una de las causales principales del accidente.

Todo ésto no explica el por qué dos pilotos veteranos no miraron el altímetro en una aproximación nocturna y con mal tiempo. La CAB dice que esta aparente falla era "difícil de reconciliar", y ofrece dos explicaciones:

Primero, el piloto debe mirar un indicador vertical montado en un tambor giratorio que mide los miles de pies. Después debe mirar un puntero radial para obtener la indicación de cientos de pies. Para referirse al reporte de la CAB: "A alturas constantes o a pequeñas razones de descenso o ascenso cuando el tambor (indicador vertical) está moviéndose lentamente o no se mueve, el piloto debe asegurarse de asociar correctamente la indicación de miles de pies en relación con los cientos de pies".

Por ejemplo, una lectura de 900' muestra el "1" (miles de pies) ligeramente arriba del índice de miles de pies del tambor, mientras que el puntero radial apunta al "9" en el dial exterior. Todo lo que el piloto necesita para interpretar mal la lectura, es asociar al "1" que está ligeramente sobre el índice de miles de pies, con el "9" del indicador radial, en vez de asociar éste con el "0" bajo el índice de miles de pies. Esto le dará una altura de 1900' en vez de 900', o sea, un error de altura de 1000'.

La investigación mostró que cuando el avión viró para la aproximación final, estaban a sólo 2,5 millas de la pista. A esa distancia el avión debía haber estado estabilizado y configurado para el aterrizaje, y con una razón de descenso dentro de los límites establecidos, pero al examinar los restos se estableció que al completar el último viraje el tren estaba arriba y los flaps en 25° solamente.

Los aterrizajes de rutina no se hacen con 25° de flaps. Es obvio que la velocidad en la aproximación final era muy alta para permitir la necesaria configuración de 30° a 40° de flaps para el aterrizaje. Esto deja una anormalmente larga lista de items por completar de la lista de aterrizaje, con la pista a sólo 2,5 millas y la distancia acortándose cada segundo. La tripulación, indicó la CAB, debe haber estado extremadamente ocupada. Teelin, como inspector, sentado a la derecha, tratando de mantener las luces de la pista a la vista y al mismo tiempo llevando las comunicaciones, extendiendo los flaps, y leyendo la lista de chequeo. Recuerden que la pista estaba a la izquierda. Para mantener las luces a la vista, tenía poco tiempo para volverse a mirar sus instrumentos al lado derecho de la cabina, incluyendo su altímetro. Más bien es de suponer que sólo miraba el altímetro del lado izquierdo, interpretándolo mal debido al ángulo desde el cual lo miraba.

La CAB razonó que Teelin y O'Neill, que habían volado juntos muchas veces, cada uno pensó que el otro estaba siguiendo los procedimientos normales. Con las propias palabras de la CAB: "Es posible que el piloto inspector, confiando en la habilidad del otro piloto para volar el avión con seguridad, asumió que los altímetros y otros instrumentos de vuelo estaban siendo observados convenientemente y se concentró en mantener contacto visual con la pista. Aún más, es posible que el capitán que estaba siendo inspeccionado estaba seguro que tenía un bien calificado piloto inspector a su derecha, desarrollando las labores de Primer Oficial. El pudo entonces, en vista que la visibilidad estaba deteriorándose rápidamente, concentrarse en mantener el aeropuerto a la vista, manteniendo su altura solamente por referencias visuales, en la seguridad que el ins-

pector estaba observando los instrumentos de vuelo y lo alertaría en caso de una contingencia poco usual".

En pocas palabras: "Exceso de confianza".

Pero pudo haber habido un elemento adicional de exceso de confianza también. Exceso de confianza en el avión.

Esta pudo haber sido la única explicación para la excesiva razón de descenso, particularmente cuando el vuelo 383 estaba tan cerca del aeropuerto y sobre terreno montañoso. Un casi ciego sentimiento de confianza en una bien diseñada, bella pieza de maquinaria volante, tan

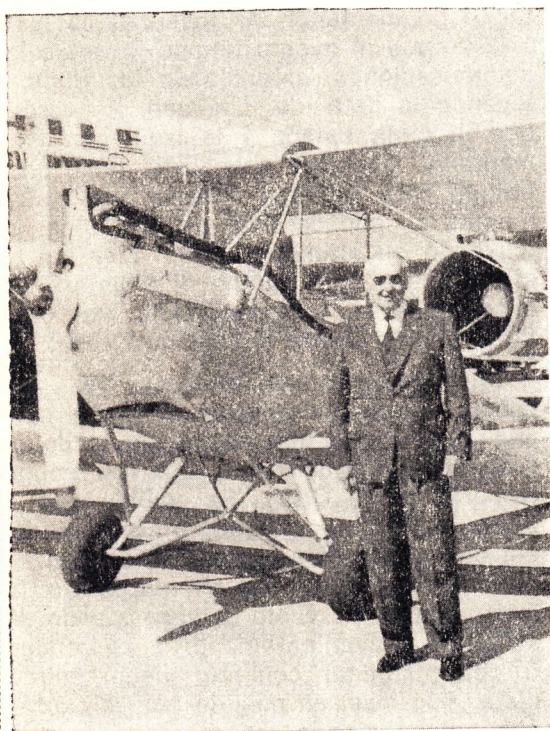
veloz como un caza.

Este elemento no fue reconocido al principio, pero llegó a ser una parte definitiva de la historia del 727, solamente tres días después que el vuelo 383 se estrelló; en la noche del 11 de Noviembre de 1965, cuando un tercer 727 se estrelló mientras aterrizaba en Salt Lake City con un estado de tiempo casi perfecto.

(Continuará)

**LEA EL PROXIMO CAPITULO**

**¡ NO SE LO PIERDA !**



General **ARTURO MERINO BENITEZ (Q.E.P.D.)**, fundador de **LAN-CHILE** y su Vicepresidente Ejecutivo en dos administraciones, en una foto junto al primer avión de la Empresa (un Jipsy Moth) y a un moderno cuadrirreactor.

El General Merino destacó como un hombre probo, inteligente y capaz. Su recuerdo estará siempre presente en los hombres, que como él, desean para **LAN-CHILE** un porvenir cada vez más venturoso.



# APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVES

Nuevamente la opinión pública y los trabajadores aeronáuticos hemos sido impactados por las noticias de los recientes actos de sabotaje perpetrados en aeronaves de líneas aéreas. Este crimen ya no sólo atenta contra las vidas de los miles de seres humanos que usan el transporte aéreo como un medio habitual de movilización, sino, además, se está convirtiendo hoy día en un atentado contra los Estados que han confirmado su interés en el desarrollo de la aviación civil, lo que queda demostrado por el inmenso número de países que tienen sus propias líneas aéreas, como es el caso nuestro, y además, por las numerosas actividades especializadas de organismos tales como las Naciones Unidas y otros, que día a día están estudiando y regulando las medidas de seguridad que se aplican en el campo de la aviación civil internacional.

En los últimos años la práctica del sabotaje aéreo se ha ido incrementando en forma tan alarmante que por citar algunas cifras, podríamos recordar que durante 1968, 27 aviones fueron desviados de sus rutas por personas que usaron armas tales como cuchillos, pistolas, granadas de mano y en algunos casos dinamita. Estos actos de piratería fueron ejecutados por 43 personas y afectaron directamente a 168 miembros de tripulación y 1.490 pasajeros. Durante 1969 la cifra de aviones antes mencionada fue más del doble (82), lo que demuestra que no existía por parte de los Estados un real interés en la proscripción de estos graves delitos, si recordamos que en Septiembre de 1963 se celebró en Tokio una conferencia, en la que se logró la confección de un convenio internacional que sólo fue implementado el 4 de Diciembre de 1969. Por más de 6 años la aviación civil hubo de soportar inmensas pérdidas y momentos de real angustia ante la falta de acuerdos

internacionales que permitieran castigar a aquéllos que cometieron hechos tan lamentables.

En los años 1970 y 1971 los actos de piratería recrudecieron y surgieron nuevos tipos de raptos, como es el caso de personas que extorsionan a las líneas aéreas. Dentro de esta gran variedad de asaltos, secuestros y sabotaje, lo más asombroso ha sido el caso en que un Estado fuese el autor directo, a través de sus servicios de control de tránsito aéreo, del apoderamiento ilícito de una aeronave en vuelo (ver artículo BOAC VC-10).

Ante el recrudecimiento de estos actos criminales, tanto de aviones en tierra como en vuelo, y con el fin de que un mayor número de Estados participara en acuerdos internacionales, se organizaron por parte de la OACI nuevas reuniones, de las cuales surgieron acuerdos internacionales, tales como el Convenio de La Haya, de Diciembre de 1970, efectivo el 16 de Diciembre de 1971, y el más reciente, el Convenio de Montreal, de fecha 23 de Septiembre de 1971, el que entrará en vigor cuando haya sido ratificado por 10 de los Estados signatarios. Nuestro país sólo ha firmado el Convenio de La Haya, en Junio de 1971, ratificado recientemente.

Los pilotos de la Línea Aérea Nacional consideramos que es necesario implementar estos acuerdos internacionales, por lo que desde estas páginas hacemos llegar a las autoridades del Supremo Gobierno, nuestra inquietud, ya que creemos en forma real estar representando también a todas aquellas personas que utilizan nuestro medio de transporte y que no cuentan con una organización que les permita exponer sus inquietudes. Como pasajeros y tripulantes viajan en la misma aeronave, y se encuentran expuestos a los mismos peligros que involucran el secuestro y sa-

botaje, sus intereses, por lo tanto, son comunes. Creemos, además, que la firma y la ratificación de estos convenios, por parte de nuestro país, es de vital importancia, ya que los Estados son los únicos que cuentan con el poder para adoptar y aplicar la legislación internacional necesaria que efectivamente proscriba este gran peligro. Es preciso una acción internacional mancomunada con el propósito de crear una legislación que establezca las normas punitivas y procesales procedentes, que conduzcan a evitar la repetición de estos hechos.

Los pilotos del mundo entero pensamos que un secuestrador es un criminal masivo en potencia, quien por motivos personales está preparado para arriesgar la vida de cientos de seres humanos, tanto en tierra como en el aire.

Resulta mandatorio llegar a la adopción de un compromiso internacional solemne y obligatorio por todos los Estados en el que debe considerarse que la interferencia o ataque a la aviación civil, por cualquier razón, es un crimen que no debe condonarse bajo ninguna circunstancia.

**PODER EJECUTIVO**  
**Ministerio de Relaciones Exteriores**

**APRUEBA "CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO  
ILICITO DE AERONAVES"**

Núm. 147.— Santiago, 20 de Marzo de 1972.— Hoy se decretó lo que sigue:

**SALVADOR ALLENDE GOSSEN,**

Presidente de la República de Chile,

POR CUANTO, el Gobierno de la República de Chile suscribió en La Haya la CONVENCION PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES, de 16 de Diciembre de 1970;

Y, POR CUANTO, dicha Convención ha sido ratificada por mí, previa aprobación del Honorable Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 1483, de 14 de Diciembre de 1971 de la Honorable Cámara de Diputados, y el Instrumento de Ratificación ha sido depositado ante el Gobierno del Reino Unido e Irlanda del Norte, el 2 de Febrero de 1972;

POR TANTO, y en uso de la facultad que me confiere el N° 16 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, dispongo y mando que se cumpla y lleve a efecto en todas sus partes, como ley de la República, publicándose copia autorizada de su texto en el Diario Oficial. Dado en la Sala de mi Despacho y refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores a los veinte días del mes de Marzo de mil novecientos setenta y dos.

S. ALLENDE G.

CLODGMIRO ALMEYDA M.

Este convenio se refiere a la supresión de la captura ilegal de aeronaves. La Convención de La Haya demanda el retorno del control de la aeronave a su "Comandante", asistencia a los pasajeros y tripulantes para que continúen el vuelo y la aprehensión y procesamiento del secuestrador. Cada Estado está de acuerdo en castigar el delito con severas condenas.

# NORMAS SOBRE CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO DE LOS DIRECTORES DE TURNO DEL SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS LAN - CHILE

**Art. 1.**—A contar del día 1º de Abril de 1972 se establece que tanto los Directores titulares como los Directores Adjuntos del Sindicato de Pilotos, cumplirán periódicamente la función de DIRECTORES DE TURNO para los fines y con las obligaciones y atribuciones señaladas en las presentes normas.

Se exceptúa de esta obligación al Presidente del Sindicato, quien tiene por Estatutos obligaciones y responsabilidades administrativas permanentes.

**Art. 2.**—El Directorio designará a uno de sus miembros como responsable de coordinar con la Oficina de Roles de Vuelo de LAN la asignación de los períodos que debe cumplir cada Director del Sindicato como DIRECTOR DE TURNO.

**Art. 3.**—Siempre que la programación de vuelos lo permita, los DIRECTORES DE TURNO cumplirán sus funciones por semanas calendario completas.

**Art. 4.**—La función de DIRECTOR DE TURNO debe cumplirse durante todo el período debidamente asignado en el Rol de Vuelo, no pudiendo en consecuencia ausentarse de Santiago sin causa justificada y aviso oportuno.

**Art. 5.**—El DIRECTOR DE TURNO cumplirá horario de trabajo en nuestras oficinas de Lunes a Viernes, de 10 a 13 horas y de 15 a 19 horas. Los días Sábados, Domingos y/o festivos cumplirá el turno en su domicilio.

**Art. 6.**—Constituyen obligaciones y atribuciones de los DIRECTORES DE TURNO:

a) Atender a los asociados que concurran a nuestras oficinas por problemas de carácter gremial y/o atender situaciones que se produzcan durante su turno, actuando como Relacionador Laboral.

b) Asesorar al personal administrativo del Sindicato en los problemas en que sea requerido.

c) Concurrir como representante oficial del Sindicato a las reuniones o actos sociales que se desarrollen durante su período y en los que esté comprometida nuestra asistencia.

d) Representar al Directorio en las gestiones o situaciones imprevistas que pudieren presentarse, originadas por accidentes, incidentes u otros.

e) Redactar, contestar, despachar, correspondencia o documentos que a su juicio no es necesario que sean tratados en reuniones del Directorio, o que necesitan tramitación urgente.

f) Estudiar los documentos de trabajo que se encuentran pendientes para consideración del Directorio, evacuando un informe completo, y de ser posible, haciendo las veces de relator en la reunión siguiente en que tal materia se encuentre en tabla.

Aprobadas en reunión de Directorio del día 21 de Abril de 1972.



Cuando los pilotos se alejan de su avión al término de un vuelo, lo hacen con la satisfacción de haber cumplido con plena responsabilidad y eficiencia una jornada más.

Estudio constante, entrenamiento, orden y disciplina, capacitan a los pilotos de LAN-CHILE a nivel del mejor standard internacional. El pasajero y el embarcador confían en nuestros pilotos. Ellos son su mejor garantía de un servicio donde lo primero es LA SEGURIDAD.