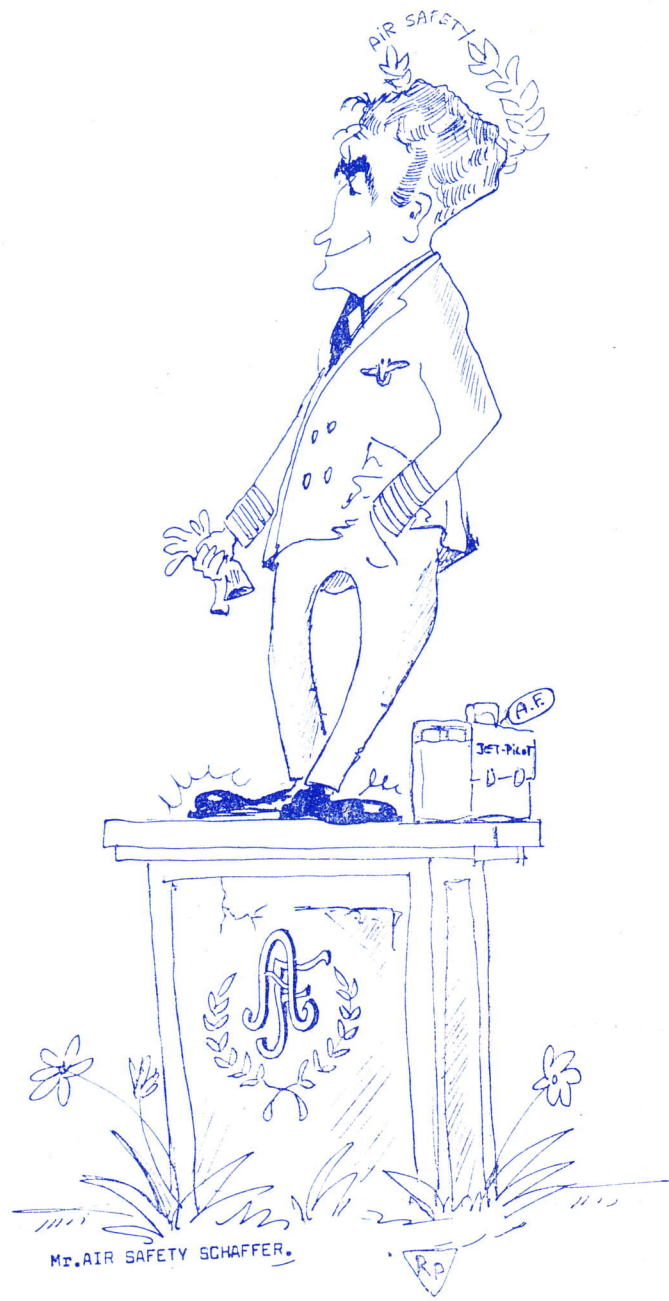


DESPEGUE

CIRCULO DE PILOTOS Y SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE - AGCSTC 1972 - Nº 15



GENERAL (R) SR. TEODORO RUIZ DIEZ Presidente de LAN CHILE



Mr. AIR SAFETY SCHAFER.



DESPEGUE

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

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

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

AÑO 3

1º AGOSTO 1972

Nº 15

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.

Director de esta publicación

RENE BOBE

Colaboran en este número:

CARLOS RIDERELLI

JULIO MATHEI

Dibujante

ROBERTO PARRAGUE

Fotógrafo

LUIS ORAZIO

Impresores

BARCELONA

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
Editorial	2
Celo Profesional y Funcionario	3
Carta enviada a S. E. el Presidente de de la República	4
Seguridad Aérea	5
Acta de Avenimiento	10
Un avión llamado Boeing 727	13
Decreto Nº 196 de la Subsecretaría de Transportes	15
Paro Mundial de Pilotos	16
Noticias y Comentarios	17

31 de Julio de 1972. Se cumple el primer año del funcionamiento efectivo del SINDICATO DE PILOTOS DE LAN CHILE y corresponde elegir una nueva Directiva para el período siguiente (1º de Agosto de 1972 al 31 de Julio de 1973), directiva que también tendrá a su cargo los destinos del CIRCULO DE PILOTOS durante igual período.

El alto grado de madurez gremial alcanzado por los pilotos de LAN, unido a su disciplina y responsabilidad características, permiten asegurar que quienes salgan elegidos habrán de contar con el respaldo férreamente unitario de todos los colegas, y que el Sindicato habrá de consolidar aún más su ya bien ganado prestigio.

Combatividad sin estridencias populistas o demagógicas; Firmeza sin intransigencias torpes; Serenidad sin debilidad o entreguismo han constituido las características más sobresalientes y admiradas en el desempeño de los asociados que en una u otra forma han tenido a su cargo responsabilidades gremiales.

Los pilotos hemos sobrepuesto nuestra responsabilidad profesional y los deberes y obligaciones que tenemos frente a la empresa, antes que la lucha sindical. Y ello es fácilmente explicable si se considera que los pilotos son funcionarios de carrera, que gustan de su trabajo, que desean lo mejor para su empresa y el país, que son disciplinados y emocionalmente equilibrados, y están orgullosos de llevar y defender "la camiseta LAN".

Es por ello que un cambio de Directiva en el SINDICATO y en el CIRCULO DE PILOTOS de LAN no representa un salto en el vacío o debe causar preocupaciones, como ocurre en otras instituciones.

Nuestra organización gremial ha estado y continuará atenta en la defensa no sólo de sus asociados, sino que muy principalmente en la defensa de los altos y permanentes intereses de nuestra empresa que se confunden con los intereses del país todo.

CELO

PROFESIONAL

Comprendemos que la comunidad es especialmente sensible en su reacción cuando aparece vulnerada una institución, que como LAN - CHILE, siempre ha sido fuente de prestigio nacional e internacional.

Nosotros, los Pilotos de LAN - CHILE, no pretendemos capitalizar en forma exclusiva la tuición de nuestra Empresa; muy por el contrario, somos los que, con mayor fundamento, sostenemos que el éxito de nuestras operaciones aéreas se debe a la confluencia del esfuerzo mancomunado de todos los que en ella laboramos; pero sin duda, nos corresponde a nosotros expresar y dar feliz término a la operación aérea en sí misma, lo que nos permite precisamente acreditar estas circunstancias.

Por la confianza que la comunidad ha depositado en nosotros, es que nos sentimos doblemente autorizados para hacer un público llamado en resguardo y respaldo de nuestra Empresa.

El sabotaje de que fue víctima el avión Boeing 727, es un acto criminal en sí mismo, y un acto antinacional en sus proyecciones. En efecto, nuestra actividad no se limita al mero hecho del transporte, sino que implica la representación y la imagen de nuestro país en el exterior. Nuestra misión, pues, antes como ahora, es la de universalizar nuestra imagen nacional, a través de este moderno contacto que es la Aeronavegación Comercial Civil. Los Pilotos de LAN - CHILE están cons-

Y cientes de esta responsabilidad, y tratan de cumplir ambas obligaciones con el mayor esmero. En definitiva, el daño que se pretende hacer a nuestra Empresa, es un mal que se le hace al país entero.

FUNCIONARIO

Así lo deben entender, también, aquellos que cobijados en el anonimato, diariamente entorpecen nuestro quehacer, haciendo llamadas delirantes a las estaciones aéreas, dando falsas noticias sobre artefactos explosivos en los aviones. La comunidad debe saber que cada una de estas llamadas promueve una acción investigadora, postergando la salida de los aviones, creando tensiones innecesarias y provocando un mayor costo operacional que todo el país paga.

La ciudadanía puede estar cierta que extremaremos nuestro celo profesional y nuestro celo funcionario. Compete al primer concepto, la mantención y revitalización de nuestra capacidad al mando de un avión. Compete al segundo concepto, la vigía constante de todos aquellos factores institucionales que están comprometidos en el normal desarrollo de nuestras operaciones aéreas.

CARTA ENVIADA A S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

SINDICATO PROFESIONAL DE
PILOTOS DE LAN-CHILE

REF.: 76/72.

Excmo. Señor
Presidente de la República
Don Salvador Allende Gossens,
LA MONEDA

Santiago, 17 de Julio de 1972.

EXCELENTISIMO SENOR:

La Organización de Pilotos de la Aeronavegación Comercial (IFALPA), ha mantenido viva su inquietud para lograr que todos los países ratifiquen los distintos Convenios Internacionales que se refieren a evitar actos ilícitos cometidos a bordo de aeronaves y represión del apoderamiento ilícito de las mismas.

Nuestro Sindicato, por su parte, reflejando el sentir unánime de todos los Pilotos del mundo, apoya y apoyará toda iniciativa que tienda a normalizar las operaciones aéreas, bajo el auspicio irrenunciable de nuestra meta definitiva: la seguridad en el vuelo

Hace pocas semanas, nuestro país ha dado un paso trascendental, al ratificar el Convenio de la Haya para "La Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", suscrito el 16 de Diciembre de 1970.

Con todo, este importante Convenio no satisface plenamente las necesidades jurídicas internacionales, por lo que debe complementarse con el Convenio de Tokio, del 14 de Septiembre de 1963, sobre "Actos Ilícitos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", y la Convención de Montreal del año 1971, que versa sobre la "Supresión de Actos Ilegales de Interferencia contra la Aviación Civil".

No podemos dejar inadvertidas nuestras aprensiones al constatar que nuestro país no ha suscrito ni ratificado estos Convenios. En efecto, resulta paradójal comprobar los ingentes esfuerzos que nuestra Empresa realiza por lograr el nivel más óptimo de normalidad en sus operaciones aéreas; mientras, por otra parte, se le otorga una relativa impunidad a quienes malogran estos esfuerzos cometiendo delitos que atentan directamente contra el principio de seguridad.

Conociendo la inquietud que Ud. ha manifestado por estos problemas, le reiteramos nuestra solicitud en orden a que nuestro país suscriba y ratifique los Convenios de Tokio y Montreal, instrumentos jurídicos internacionales de enorme eficacia para contrarrestar la creciente comisión de delitos aeronáuticos. Seguidamente, nos parece necesario adecuar nuestra propia legislación nacional a los dictados y principios de estos convenios, todo lo cual fortalecerá la normalidad de las operaciones aéreas, en lo cual estamos tan vivamente empeñados.

Nos suscribimos de S. E. como sus atms. servidores.

FERNANDO OCAMPO M.
Director

RICARDO FUENZALIDA M.
Director

SEGURIDAD AEREA

I.— ILUSIONES QUE SUFRE EL PILOTO EN RELACION AL DISEÑO DE UN AEROPUERTO.

Muchas de las dimensiones físicas del mundo del piloto no pueden ser percibidas correctamente por medio de los órganos sensoriales y sólo pueden ser interpretados correctamente por medio de instrumentos u otros dispositivos de medida.

En general, hay dos tipos de errores de percepción. Primero están aquellos que resultan por identificación incorrecta de lo que hemos visto y segundo, lo que percibimos no siempre corresponde a lo que realmente está ahí.

Las condiciones que pueden producir ilusiones son conocidas, aún cuando la magnitud del efecto de la ilusión no puede ser definida ni medida por precisión. Cada piloto podrá responder en forma diferente a este problema, dependiendo no sólo de su capacidad de adaptación, sino también de su estado físico y/o anímico en determinado momento. Lo normal será que se habitúe a maniobrar en un aeropuerto de determinadas características adversas, teniendo presente en cada oportunidad determinadas precauciones. La complicación puede surgir cuando el piloto pasa por un período de baja en su rendimiento, de un exceso de confianza o cuando sencillamente se han sumado circunstancialmente nuevos elementos que exigen un grado aún mayor de precaución y destreza. Por eso es tan importante que en el diseño de un aeropuerto, su construcción y su posterior puesta en servicio, se tomen en consideración estos fenómenos para lograr así una facilidad operacionalmente segura.

Umbrales de pista en terreno inclinado

Quando existe una pendiente en subida ya sea en la pista o zona de aproximación, el piloto, volando la trayectoria adecuada, podrá tener una ilusión del tipo "Sobre la trayectoria de aproximación". Lo contrario vale para una pendiente en bajada.

Al corregir de acuerdo a la ilusión óptica, la aproximación aparentemente alta, se producirá una aproximación corta en relación al umbral de la pista y viceversa.

Normalmente, cuando el piloto efectúa una aproximación visual, él juzga su trayectoria de aproximación en base a una combinación de:

- a) Distancia aparente a la pista.
- b) Altura aparente sobre el terreno.

A través de una constante utilización de ILS y VASI por una parte, o el constante adoctrinamiento durante la instrucción de vuelo, el piloto se habitúa a una trayectoria de planeo de 2,5 a 3 grados, o para expresarlo en forma diferente, a ver una relación de 177 grados entre la pista y él mismo (Figuras 1, 2 y 3).

Quando el terreno de aproximación posee pendiente, ya sea positiva o negativa, tal como se muestra en las Figuras 4 y 5, el avión parecerá estar relativamente más alto o bajo de lo que realmente está. Este efecto puede ser mayor o menor que aquél por pendiente de la pista misma, dependiendo en cada caso del piloto en particular.

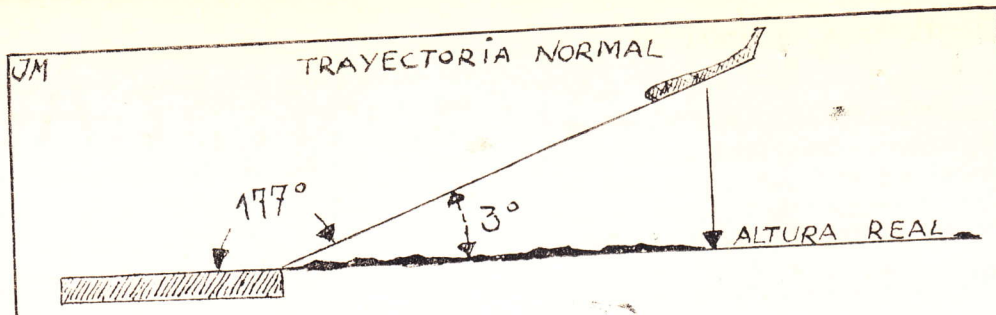


FIG. 1 TRAYECTORIA DE APROXIMACION NORMAL

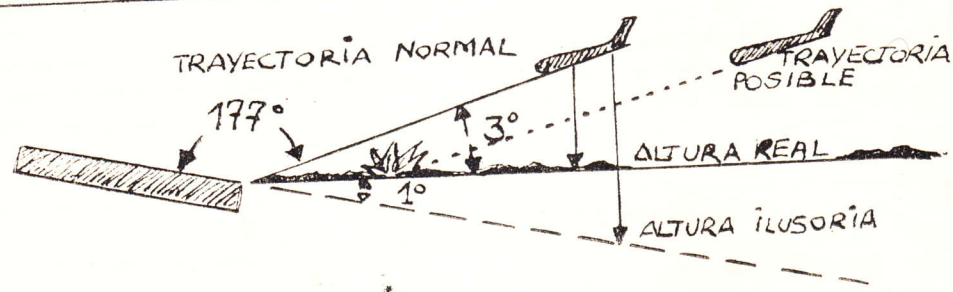


FIG. 2 ILUSION DE APROXIMACION ALTA A PISTA CON GRADIENTE +1°

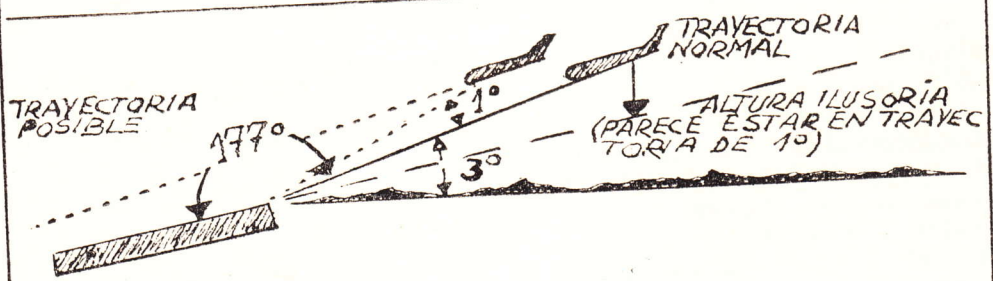


FIG. 3 ILUSION DE APROXIMACION BAJA A PISTA CON GRADIENTE -1°

Una combinación de pendientes puede amplificar o anular la ilusión; y también el largo de pista o terreno peligroso en el extremo opuesto, pueden agregar efectos psicológicos adversos. Por ejemplo en una pista corta con pendiente en subida

puede darse la tendencia de aprovecharla exageradamente cerca del cabezal. Si a eso se le agrega el efecto de corrección errónea de trayectoria por ilusión óptica, se tendrá una pista potencialmente propensa para un aterrizaje ANTES de la pista.

Restricciones de visibilidad

Bajo condiciones de bruma, humo, polvo, luz brillante u oscuridad, un avión parecerá estar más alto que en realidad. Las sombras o contrastes de luz son factores claves en la percepción de profundidad. Su ausencia, ya sea por falta de iluminación artificial en la noche o debido a condiciones de visibilidad restringida durante el día, confunde inadvertidamente al piloto. Como no percibe las sombras o contrastes que normalmente ve a determinada altura, considera su altura mayor de la que realmente es. Este efecto es especialmente notorio en los aterrizajes nocturnos, cuando la aproximación final se realiza sobre terreno carente de todo tipo de iluminación (Ej. Chacalluta). Otro caso

grave se presenta cuando una capa baja de humo, polvo o humedad se extiende sobre el cabezal. El efecto varía con cada individuo y es modificado por la intensidad y claridad de la iluminación de la pista.

La humedad en el parabrisas interfiere con la visibilidad y puede provocar una ilusión de "Fuera de la trayectoria de planeo". Los rayos de luz se refractarán al pasar por la capa de humedad sobre el parabrisas. Dependiendo del tipo de aeronave y de su parabrisas, un piloto podrá apreciar estar debajo o sobre la trayectoria de planeo o a la izquierda o derecha de la línea central. Esto puede conducir a errores de hasta 200 pies a una distancia de una milla de la pista, que, combinado

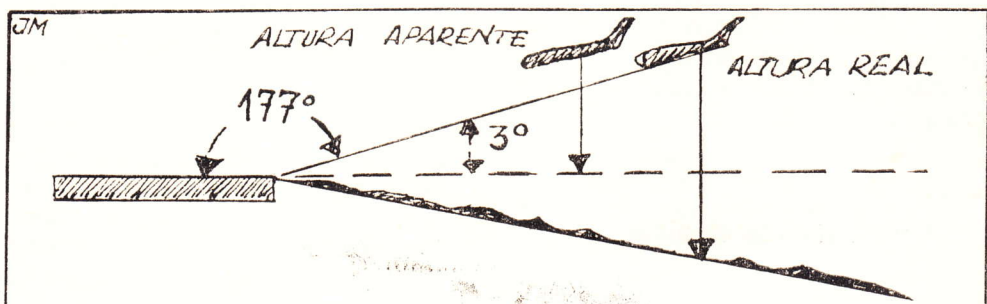


FIG. 4 ILUSION DE APROXIMACION ALTA A PISTA CON TERRENO ANTES DEL CABEZAL CON GRADIENTE+.

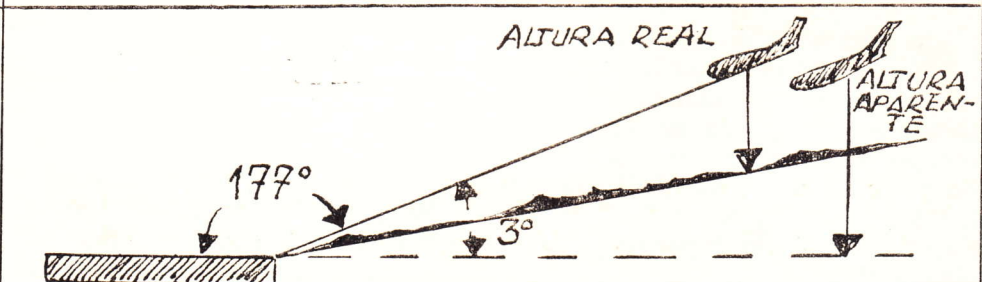


FIG. 5 ILUSION DE APROXIMACION BAJA A PISTA CON TERRENO ANTES DEL CABEZAL CON GRADIENTE-.

con el efecto mencionado arriba, podría resultar en un aterrizaje de 3.000 a 5.000 pies antes del cabezal de la pista. El peligro potencial mayor existe durante una aproximación circular o una aproximación final de aterrizaje al hacer contacto visual emergiendo de una capa de nubes.

Iluminación de pista

Un piloto podrá ser inducido a pensar que está demasiado alto y lejos de la pista con las luces de pista en baja intensidad.

Una aproximación a una pista brillantemente iluminada durante una noche oscura y despejada puede resultar en un aterrizaje ANTES del comienzo de la pista. La ausencia de iluminación de la zona de aproximación aumenta considerablemente este peligro.

Características de pista

Un piloto podrá considerar que está más alto cuando aproxima una pista ancha y que está más cerca, cuando aproxima a una pista corta y angosta.

Un piloto basa parte de su juicio en una comparación mental con aquella pista con que está familiarizado. Cuando su experiencia habitual es con pistas de 12.000 por 300 pies, podría suceder que aterrice demasiado corto en una pista de 4.800 por 120 pies que tiene las mismas proporciones relativas. De ahí la importancia de ir a un diseño standard en cuanto a dimensiones de las pistas, sobre todo cuando se trata de la operación de aeronaves de alta performance. En nuestro país esto se ha estado cumpliendo en cuanto al ancho se refiere (45 metros) con la excepción de Mataverí, que recibiendo aviones de tipo B-707 sólo cuenta con 30 metros.

Irregularidades en la superficie de las pistas también pueden hacerlas aparecer al piloto, como más cortas de lo que realmente son; sobre todo cuando pierde de vista el cabezal opuesto debido a un lomo entre el avión y el extremo de la pista. Este repentino acortamiento de pista puede resultar en neumáticos reventados o excesivo uso de reverso, lo que en ambos casos puede provocar dificultades para mantener el avión dentro de la pista.

Pistas nacionales de uso regular

Lo expuesto sobre las ilusiones ópticas podría aparecer a algunos como una simple elucubración de tipo teórico y que en la práctica no constituirían mayor problema. Así lo demostraría al menos, la desaprensión frente a la operación de aviones del tipo B-727 y B-707 en aeropuertos sin las facilidades adecuadas. Desde la entrada a servicio de nuestros B-727, hace ya más de cuatro años, que se viene reclamando la instalación de equipos ILS y VASI para diversos aeropuertos nacionales. Los pilotos de esos materiales saben que en determinados aeropuertos que deben operar, esos fenómenos ilusorios y las dificultades que derivan de ellos no son precisamente meras elucubraciones.

Los pilotos del B-707 han tenido bastante más éxito, ya que después de algo más de dos años de operación hacia Isla de Pascua, han logrado la instalación de un equipo VASI, posiblemente en funcionamiento a partir del mes de Septiembre.

Mataverí es, sin considerar su particular situación geográfica, que de hecho limita la asistencia inmediata en muchos sentidos, un caso típico de aeropuerto cuyo diseño incorpora casi la suma de todo lo enunciado en cuanto a posibilidades de ilusiones en la aproximación. En cuanto a gradiente sólo es superado en lo nacional por las pistas de Tocopilla (2,8%) y (Callama 1,9%); tiene un gradiente promedio de 1,4% (1,5% por 2/3 de su longitud)

Es útil recordar que la política de los pilotos es contraria a aceptar cualquier diseño de aeropuerto con gradiente superior a 1%; si así fuera estimamos mandatorio en todo caso la instalación de equipo VASI **previo** a la puesta en marcha de la facilidad, especialmente si se trata de absorber la operación de aviones de alta performance. El ancho de esta pista, de sólo 30 metros, en comparación con los 45 usuales en el resto de las pistas que opera el B-707, agrega otro factor no sólo perturbador, sino, por qué no decirlo, riesgoso. Esperamos que la instalación de equipo VASI se complete también para la pista 28, ya que las aproximaciones a ella son aún más desventajosas.

II.— ORGANIZACION DE SEGURIDAD AEREA LAN

Con la firma del Acta de Avenimiento de nuestro Pliego de Peticiones, se ha concretado una vieja aspiración del cuerpo de pilotos en el sentido que la Empresa cuente con un organismo especializado de Seguridad Aérea. Conforme al Acta de Avenimiento, queda estipulado que LAN creará, a través de la Gerencia de Operaciones, un organismo de seguridad aérea, el cual será integrado en forma permanente por dos miembros del Sindicato de Pilotos. La estructura de este nuevo organismo será dado por el propio Gerente de Operaciones, conforme a las necesidades y características propias de la Empresa.

El problema de la seguridad aérea, como organización dentro de LAN, quedó particularmente en evidencia a raíz del atentado que sufriera uno de nuestros B-727 y que lo obligara a aterrizar en Montego Bay, Jamaica. Quedó demostrada la ausencia de un organismo interno adecuado, con capacidad para poner en marcha en forma racional y eficiente la acción LAN frente a este tipo de emergencias. Ha sido una verdadera clarinada de alerta, porque lo que hoy fue sólo un amago, mañana bien podría ser un desastre. Frente a esos casos extremos, LAN debe estar totalmente preparada.

Por otra parte, también quedó de manifiesto la absoluta ausencia de medidas, tanto internas como de parte de las autoridades, tendientes a prevenir hechos de tal naturaleza; más aún, considerando que problemas de este tipo estaban ocurriendo en todo el mundo. Frente a esto no era apropiado presumir que determinada empresa aérea, por muy pequeña que sea, pudiera quedar al margen del fenómeno.

Debe recalcarce sí, que ocurrido el atentado al B-727, la Gerencia de Operaciones dispuso que una comisión integrada entre otros por miembros de nuestro Comité de Seguridad, estudiara un plan de prevención a nivel interno de LAN. Este plan tendrá como propósito movilizar los recursos humanos y materiales regulares de la Empresa, orientándolos hacia la prevención de secuestros y sabotaje.

Esto por cierto no significa que los funcionarios LAN pretendan asumir el control y responsabilidad que le corresponde a las autoridades en esto. Junto con el esfuerzo que se realizará dentro de LAN, se plantearán nuestras exigencias en los círculos oficiales para lograr que se destinen los recursos necesarios para equipar en forma adecuada a los aeropuertos en lo que a seguridad se refiere. Finalmente estamos conscientes que para lograr una real eficiencia, toda esta acción deberá trascender del plano puramente doméstico; se deberán iniciar las gestiones destinadas a incorporar por lo menos a todos los países latinoamericanos en el mismo sistema de prevención, de modo que nuestros aviones encuentren la misma protección en todos los puntos de su itinerario.

Esperamos que este nuevo organismo se transforme en una valiosa herramienta en el logro de operaciones más eficientes y más seguras. El análisis positivo de las operaciones, la investigación de los incidentes y accidentes determinarán fundamentalmente el camino para cumplir con los propósitos de la seguridad aérea:
PREVENIR LOS ACCIDENTES.

ACTA DE

En Santiago a cinco de Julio de mil novecientos setenta y dos, entre la Empresa Línea Aérea Nacional - Chile, representada por su Presidente Suplente, Sr. Jorge Hofer Orrego, por su Director del Personal, Sr. Anibal Severino Rodriguez, su Secretario General, Sr. Sergio Insunza Becker, y el Subgerente de Finanzas, Sr. Iván Cerda Ledermann en su calidad de Empleadores; y los Pilotos de LAN-Chile, representados por los señores René Bobé, Ricardo Fuenzalida, Ronald Berger, Guillermo Mac-Queen, Julio Matthei, Max Astorga y el Abogado don David Briner, han convenido suscribir la presente Acta de Avenimiento, en los términos más adelante señalados, y que dá solución al Pliego de Peticiones, presentado el 28 de Diciembre de 1971.

PETICIONES SOCIALES

1º— MEDICINA CURATIVA.

La Empresa se compromete a cancelar, por sistema de reembolso de gastos, todos los pagos que el Círculo de Pilotos LAN-Chile haga para la atención médico-dental, hospitalaria y ambulatoria de los Pilotos.

Para satisfacer estos gastos, la Empresa se compromete a aportar un fondo especial, a contar del 1º de Enero de 1972, equivalente al uno y medio por ciento del sueldo imponible total mensual de los Pilotos. Este fondo servirá para satisfacer los gastos médicos, dentales, de clínicas, exámenes de laboratorio, pagos de lentes, y, en general todo gasto que tenga su origen en problemas médicos. Estos gastos pueden ser causados por los Pilotos y/o sus cargas familiares. Se incluirá, además los gastos administrativos en que incurra el Círculo de Pilotos LAN-Chile para atender este sistema Médico. El Círculo de Pilotos LAN-Chile entregará quincenal o mensualmente el detalle de los gastos incurridos, con su respectiva documentación, y la Empresa le reembolsará la suma correspondiente.

Los mayores gastos en que se pudiera incurrir, y que sobrepasen los saldos del fondo a que se ha hecho referencia, serán nivelados trimestralmente por el Círculo de Pilotos LAN-Chile.

2.— SERVICIO DE BIENESTAR

Los Pilotos acuerdan desistir de esta petición.

3º— MUTUAL LAN

Los Pilotos acuerdan desistir de esta petición.

4º— VACACIONES.

Los Pilotos que tengan acumuladas vacaciones pendientes se comprometen a presentar a la Empresa una solicitud conteniendo sus aspiraciones sobre la o las épocas en que deseen obtener este beneficio, presentación que, en todo caso, debe contener dos alternativas. Si la Empresa acuerda otorgarle vacaciones en el período comprendido entre el 1º de Abril al 30 de Octubre, el Piloto se hace acreedor a tener pasajes liberados, para él y su grupo familiar, al margen de los derechos que le otorgue el Reglamento de Pasajes Liberados.

AVENIMIENTO

Los Pilotos se comprometen, para el futuro, a presentar su solicitud de vacaciones antes del 30 de Noviembre de cada año, y siempre planteando dos alternativas.

5°— SUBGERENCIA DE OPERACIONES.

Sin renunciar al fondo de la cuestión planteada, los Pilotos acuerdan retirar este punto del Pliego de Peticiones, para ser tratado a través de otro mecanismo. La Empresa, a su vez, plantea su facultad en orden a nombrar, en los cargos objetivos, a las personas de su confianza.

6.— BASAMIENTO EN MADRID.

Los Pilotos dan por superados este punto.

7°— REGLAMENTO GENERAL DE TRIPULACIONES - MANUAL DE OPERACIONES.

Se acuerda que la Gerencia de Operaciones presentará dentro del plazo de 15 días un Reglamento de Funcionamiento de las Comisiones respectivas.

8°— CENTRO DE ADIESTRAMIENTO.

Se Acuerda que la Gerencia de Operaciones constituya, dentro del plazo de 15 días una Comisión que dé satisfacción a este punto.

9°— NAVEGANTES.

Se acuerda que la Gerencia de Operaciones, en el plazo de 90 días, regule definitivamente la situación de los Navegantes, dando satisfacción a lo planteado en el Pliego de Peticiones.

10°—SEGURIDAD AEREA.

Se acuerda crear, en el seno de la Empresa, un Comité de Seguridad Aérea, bajo la dependencia de la Gerencia de Operaciones, y al cual se integrarán dos representantes designados por el Sindicato de Pilotos. Este Comité contará con ayuda material y económica de parte de la Empresa, y se darán facilidades a los Profesionales no Pilotos para realizar misiones específicas.

PETICIONES ECONOMICAS

1°— ASIGNACION DE RIESGO.

Sin renunciar a los fundamentos de esta petición, los Pilotos acuerdan postergarla. Por su parte la Empresa acuerda deshechar esta petición.

2°— ASIGNACION DE ANTIGUEDAD.

La Empresa acuerda otorgar el pago de un, uno y medio por ciento por cada año de antigüedad, en los términos que establece en D.S. N° 526 de la Subsecretaría de Transporte del año 1969, y el D.S. N° 471 del año 1971, de la misma Subsecretaría

3°— BONIFICACION.

La Empresa acuerda otorgar a los Pilotos de LAN-Chile una Bonificación permanente, calculada en porcentaje de la remuneración total (Sueldo imponible más el

8,33 % de gratificación). Para el presente año de 1972 la Empresa destinará la suma de E° 2.947.000,—, distribuyéndose en la siguiente forma:

Para los Capitanes "C" 11,6 %
Para los Primeros Oficiales "A" 45 % incluido el 1,5 % de
Para los Primeros Oficiales "B" 45 % antigüedad

Después de efectuada la aplicación de estos porcentajes, la diferencia, hasta completar la suma de E° 2.947.000, se distribuirá entre los Capitanes "A", "B", "C", manteniendo entre ellos la proporcionalidad equivalente a los porcentajes planteados en el Pliego de Peticiones. En todo caso, el aumento resultante no podrá exceder del 45% de la remuneración total, incluido el 1,5% por años de antigüedad.

4°— PAGO DE HORAS EXTRAORDINARIAS Y/O FESTIVO.

Se acuerda constituir una Comisión para los efectos de estudiar esta petición.

5°— UNIFORMES.

Se acuerda estar a lo que se establezca en el Reglamento.

6°— HORAS NOCTURNAS.

La Empresa acuerda otorgar el beneficio de Horas Nocturnas en la forma establecida en el acuerdo N° 399 del 21 de Julio del presente año, del Honorable Directorio de LAN-Chile.

Se deja constancia que todos los beneficios económicos se aplicarán a contar del 1° de Enero del presente año, incluyendo el Punto Primero de las Peticiones Sociales.

La única excepción a esta regla la constituye el beneficio de Horas Nocturnas, que se aplicará de la fecha del Decreto respectivo.

JORGE HCFER ORREGO
Presidente Suplente

ANIBAL SEVERINO RODRIGUEZ
Director del Personal

SERGIO INSUNZA BECKER
Secretario General

IVAN CERDA LEDERMANN
Subgerente de Finanzas

RENE BOBE
Presidente Sindicato Pilotos

RICARDO FUENZALIDA
Piloto

RONALD BERGER
Piloto

GMO. Mc QUEEN
Piloto

JULIO MATTHEI
Piloto

MAX ASTORGA
Piloto

DAVID BRINER
Abogado

UN AVION LLAMADO BOEING 727

(Conclusión)

El 6 de Febrero de 1966, un avión 727 de la ALL NIPON AIRWAYS, en vuelo de la isla Hokkaido a Tokyo, cayó en la bahía de Tokyo a 6 millas del aeropuerto. Todos sus ocupantes murieron.

El accidente fue virtualmente una copia calcada de aque primero en Chicayo. Una aproximación nocturna, volando casi directamente contra la superficie del agua. Al recobrar la grabadora y otras evidencias, mostraron una similitud con el conocido común denominador de ambos accidentes anteriores, Salt Lake City y Cincinnati, una razón excesiva de descenso. Esto, más la probabilidad de una sensación ilusoria acerca de la altura sobre el agua en la noche, hicieron de este accidente ya no un misterio, sino una tragedia nacional.

Por este tiempo los expertos en seguridad aérea habían declarado inocente al 727, después de una controversia comparable, por su acidez, con aquella acerca del Electra.

El penúltimo accidente, en Salt Lake City, haría prácticamente comenzar la batalla del 727 con el público. Recordando la mala fama que se le dio al Electra en un tiempo, uno podía ver cómo la historia se repetía. El nuevo Boeing había estado en tres accidentes.

Fueron muchas las reacciones del público en contra del avión. Se cancelaron reservas de asientos y algunas corporaciones prohibieron a sus empleados que volaran si era este material.

En parte fue la CAB la que contribuyó a la mala fama del avión 727. Poco después del accidente de Salt Lake City, indudablemente presionada por la opinión pública y el Congreso, la CAB pidió a la FAA que se efectuaran ciertas modificaciones al avión, basadas en el accidente de Utah.

Como lo había sido el Electra antes de él, el 727 fue el blanco principal de los rumores, aún sin las sugerencias de la CAB. Lo que la CAB, sin pensarlo e inocentemente hizo, fue darle un aire de autenticidad a todos los rumores. El comité de seguridad de la CAB sugirió que las cañerías de combustible del 727 fueran cambiadas de posición, para que pasaran a través de las vigas del piso más cerca del centro del avión. Las cañerías mismas debían ser de acero inoxidable, de dimensiones superiores, finalmente los conductores eléctricos de los generadores debían ser ruteados de manera que pasaran más lejos de las cañerías de combustible y debían ser colocados en protecciones de plástico individuales para mayor resistencia y flexibilidad.

El Comité también urgió para que se modificara el sistema de luces de emergencia, el cual había fallado en el accidente de Val al no iluminar las salidas de emergencia. También el Comité de Seguridad hizo notar deficiencias en las pruebas de materiales usados en la cabina de los aviones. Estos materiales eran capaces de producir gases tóxicos y humo denso al quemarse.

Se acusó, por ejemplo, que el 727 tenía dificultades en su manejo, pues tenía una "anormal" razón de descenso, muy alta y no debía haber sido certificado para paxs. Esto fue dicho por ignorancia, puesto que cualquier piloto o ingeniero aeronáutico podría haberle explicado que la razón de descenso del avión es alta, particularmente cuando los flaps son bajados a la configuración de aterrizaje. Pero esto es normal, no anormal, pues es con el propósito de obtener características de aterrizaje más cortas y poder operar en pistas que otros jets no pueden usar. En el momento que se denunciaban estas anomalías, el 727 había completado más de 600.000 aterrizajes en sus primeros tres años de operación, lo que parecía indicar que cuando el avión se volaba según el "Manual" no presentaba problemas.

Finalmente el avión fue exonerado totalmente de los cargos en contra pero, ¿hubo alguna explicación a la excesiva razón de descenso en tres de los accidentes?, ¿hubo un común denominador en el error de pilotaje de los cuatro accidentes? ¿hubo alguna razón para que cuatro experimentados y dedicados pilotos cometieran el mismo error?

El reporte de la NASA a la CAB, dejaba en claro la razón real para por lo menos 3 de los accidentes, —falla en los programas de entrenamiento de las líneas aéreas para enfatizar las virtudes del 727 como peligros potenciales. Esto quiere decir que la capacidad para efectuar aterrizajes cortos, podría ser una trampa para aquellos que no volaban el 727 por el Manual.

NASA informó a la CAB que las aproximaciones "no estabilizadas" con razones de descenso muy altas estaban siendo conducidas en los 727 con mucho mayor frecuencia que en cualquier otro jet.

Una aproximación "estabilizada" requiere que el piloto sitúe el avión en su aproximación final de tal manera que se asegure un descenso gradual (ILS). Todas las

líneas aéreas requieren a sus pilotos para que efectúen aproximaciones "estabilizadas" siempre que sea posible, pero los accidentes demostraban que no enfatizaba esto dentro de la instrucción y los checks. Para referirse al reporte de la CAB del accidente de Cincinnati:

"...Debe tomarse en consideración, el hecho de que el 727 tiene características favorables, pueden ser mal interpretadas por el piloto o pueden darle la impresión que se pueden tomar más libertades en condiciones normales de operación, especialmente en los regímenes de aproximación y aterrizaje".

El lenguaje sencillo y claro debe tomarse precaución con esta magnífica máquina voladora.

Las líneas aéreas deben insistir en sus tripulaciones acerca de la gran razón de descenso con Full Flaps (40°) y el uso de la potencia adecuada para controlarla.

FAA hoy día requiere que todas las líneas aéreas incluyan en sus programas de instrucción demostraciones de aproximaciones bajas y además con alta razón de descenso.

El estigma final contra el 727 fue borrado, cuando más tarde en 1968, la Corte se pronunció referente al accidente de Salt Lake City, diciendo que no existía ninguna evidencia o negligencia en el diseño del avión por parte del fabricante.

Boeing contaba con entregar para fines de 1968, 260 trireactores, a principios de 1969 el número aumentó a 650 y han llegado hoy en día a que se han vendido más de 1.200 trireactores Boeing, haciendo el 727 el avión jet más solicitado en el mundo entero.

Y quienes de los que lo volamos, o lo han volado, pueden negar que es un gran avión.

DECRETO N° 196 DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES QUE AUTORIZA EL PAGO DE HORAS NOCTURNAS PARA LOS TRIPULANTES DE LAN, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL N° 28.303 DEL DIA 15 DE JULIO DE 1972

**Ministerio de Obras
Públicas y Transportes**

SUBSECRETARIA DE
TRANSPORTES

APRUEBA ACUERDO N° 399, DEL H. DIRECTORIO DE LINEA AEREA NACIONAL SOBRE MATERIA QUE INDICA.

Santiago, 23 de Junio de 1972.- S. E. decretó hoy lo que sigue:

Núm. 196.— Vistos: lo dispuesto en el artículo 4º, letra a), del decreto con fuerza de ley N° 3, de 1969, y lo establecido en el artículo 2º del DFL N° 68, de 1960,

Decreto:

Apruébase el Acuerdo N° 399, adoptado por el Directorio de Administración de Línea Aérea Nacional, en sesión N° 36, de fecha 21 de Junio de 1972. El texto de dicho Acuerdo es el siguiente:

"Acuerdo N° 399.— Extiéndese el beneficio de la remuneración por hora de trabajo en jornada nocturna, establecida en el decreto supremo N° 497, de 30 de Noviembre de 1965, de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, modificado por los decretos supremos N° 113, de 17 de Marzo de 1967, del mismo Ministerio y Subsecretaría N° 471, de 9 de Diciembre de 1971, de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y

Transportes, a todo el personal de la Línea Aérea Nacional - Chile, que actualmente no lo disfruta.

Respecto al Personal de Tripulantes se calculará en la siguiente forma:

1º.— La Sección Sueldos y Salarios determinará el valor de la hora ordinaria de trabajo mediante la división del sueldo base anual de cada tripulante por mil quinientos ochenta y cuatro horas.

Para los efectos de este cálculo, el sueldo base anual máximo que se podrá considerar será el equivalente a ocho sueldos vitales anuales, escala A), del departamento de Santiago.

2º.— El Departamento de Programación y Roles computará las horas de trabajo en jornada nocturna efectuada por cada tripulante, en base a los registros practicados en la Bitácora.

El presente acuerdo tendrá validez de inmediato y no será necesario esperar la aprobación o ratificación del acta correspondiente".

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2º del DFL N° 68, de 1960, la remuneración anterior regirá a contar desde la publicación del presente decreto en el Diario Oficial.

Anótese, refréndese, tómese razón, comuníquese y publíquese.— S. ALLENDE G. Pascual Barraza B.- Orlando Millas C.

Lo que transcribo a U. para su conocimiento.— Saluda atentamente a U.— Enrique Correa A., Jefe Administrativo.

PARO MUNDIAL DE

P I L O T O S

La desesperación y la injusta situación a que hemos sido llevados por los continuos actos delictuales que día a día se vienen perpetrando en contra de la Aviación Civil, son los motivos fundamentales que consideró IFALPA para determinar el paro de actividades aéreas por parte de los pilotos el día 19 de Junio del presente año.

Este acuerdo adoptado por los pilotos del mundo entero, es para expresar nuestra más enérgica protesta ante la falta de decisión y la indolente actitud que han tomado algunos organismos que son en definitiva los encargados de brindar las medidas de seguridad para terminar de una vez por todas con esta verdadera epidemia de raptos, secuestros y sabotajes de aeronaves.

La Aviación Comercial es un servicio internacional y como tal, se le debe el mismo respeto que a otros servicios similares. Es por ésto que consideramos que, de alguna manera se debe obligar a aquellos Estados que aún no firman los acuerdos internacionales relacionados con esta materia, lo hagan y dentro de un plazo prudencial. Además creemos tener el derecho de reclamar ante aquellos Estados que tratan en forma benevolente a los delincuentes, ya que con su actitud están destruyendo lo que se ha conseguido a tan alto precio y es la seguridad de las aeronaves.

Nuestra Empresa, como también las otras Empresas de Aeronavegación en Chile, han entendido claramente nuestra posición, ya que ha existido una actitud de máximo respeto para con los pilotos.



¡ CUANDO SE ABURRIRAN CON
LA BROMA DE LAS BOMBAS, DIGO YO !

NOTICIAS Y COMENTARIOS



La Sra. MALU de RIDERELLI hace entrega de un Diploma de Honor al Comandante Sr. JOSE SIERRA, con ocasión de haber cumplido 10 millones de kilómetros volados en LAN - CHILE.

En la misma oportunidad, el Sr. SIERRA recibió una segunda mención de honor por haber sido designado PILOTO MEJOR COMPAÑERO en el año 1972, distinción otorgada por el CIRCULO DE PILOTOS DE LAN.

El día Martes 13 de Junio del pte. año, los pilotos comerciales de Chile, fuimos impactados por la triste noticia del accidente ocurrido al avión C-46 de la Línea Aérea Alfa.

La tripulación, compuesta por el Comandante de la aeronave Sr. Erwin Schulz y 1.er Oficial señor Jaime Rojas, fueron las víctimas de esta nueva tragedia aérea que enluta las alas de la aviación civil chilena.

Los pilotos de LAN - CHILE queremos rendir un postrer homenaje a nuestros camaradas pilotos.

DOS SEMANAS EN LA U.R.S.S.



Durante la XXVII Conferencia Mundial de IFALPA, celebrada este año en Europa, nuestros Delegados, los señores Fuenzalida y Riderelli, recibieron la invitación de los representantes soviéticos para que visitaran la URSS durante dos semanas. Una vez oficializada la invitación en Junio de este año, nuestro Directorio designó a los Comandantes señores JORGE JARPA y FERNANDO OCAMPO para que fueran allá como nuestros representantes.

Visitaron las ciudades de Moscú, Leningrado, Kiew, Yalta, Volgogrado y Ulianovsk, manteniendo en cada lugar entrevistas y reuniones con dirigentes gremiales y pilotos de Aeroflot.

NUEVO PRESIDENTE EN LAN - CHILE

Recientemente ha sido designado como Presidente de LAN-CHILE el General de la FACH (R) Sr. TEODORO RUIZ DIEZ, quien desempeñó brillantes funciones en la FUERZA AEREA DE CHILE y en el extranjero, en representación de nuestro país. El Sr. RUIZ integraba últimamente el DIRECTORIO de la Empresa, donde tuvo la oportunidad de compenetrarse de cómo se encuentra LAN en la actualidad. Nuestros parabienes al nuevo Presidente y sinceros deseos de que su gestión sea todo un éxito.



Durante la Comida Aniversario del CIRCULO DE PILOTOS, celebrada el día 1º de Junio, se recibió oficialmente al nuevo Curso de Copilotos recientemente ingresado a LAN.

En la foto, el Comandante de Aeronave de LAN (en retiro) señor JAIME NUÑEZ, junto a su esposa, hacen entrega del Diploma otorgado por el CIRCULO DE PILOTOS al nuevo copiloto señor JAIME NUÑEZ, hijo.

CURSO DE KARATE

Se pone en conocimiento de los asociados que con fecha 11 de Julio se dio por iniciado el Curso de Kárate y Defensa Personal, que habíamos anunciado en nuestro número anterior.

Hasta el momento se han inscrito alrededor de 30 personas y esperamos que el número aumente, ya que lo consideramos una excelente oportunidad para aquellos que no practican deportes, pues se imparte una muy buena preparación física.

Los interesados que todavía no asistan y lo deseen, pueden ir a Alameda 1460, 4º piso, los días Martes o Jueves, de 11 a 12 horas, y posteriormente inscribirse con el Capitán señor Osvaldo Farías.

RAFAEL FONTECILLA CUMPLE 10 MILLONES DE KILOMETROS VOLADOS



El día 24 de Julio de 1972, en el vuelo 171, volando de Madrid a Río, el Sobrecargo más antiguo de LAN - CHILE, señor RAFAEL FONTECILLA, ha cumplido 10 millones de kilómetros volados en la Empresa.

Este es un record digno de destacarse no sólo en Chile, sino que a nivel internacional. En LAN únicamente lo aventaja el Comandante Sr. JOSE SIERRA, quien también cumpliera 10 millones de kilómetros, en Mayo último.

El señor FONTECILLA ingresó a LAN en Noviembre de 1948 (con un sueldo de 800 pesos mensuales) a volar Lodestar y DC 3. Posteriormente ha volado todos los materiales que ha tenido la Empresa.

Su preparación, eficiencia, caballerosidad, disciplina y buen compañerismo le han granjeado el respeto de todos los tripulantes.

El cuerpo de pilotos le hace llegar sus sinceras y calurosas felicitaciones por este nuevo galardón alcanzado.

VI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO

Con fecha 26 al 30 de Septiembre del presente año se llevarán a efecto en nuestra capital las VI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio.

Estas Jornadas organizadas por el Instituto antes mencionado, serán patrocinadas por:

Universidad de Chile; Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales; LAN - CHILE; Instituto Chileno de Derecho Aéreo.

El programa a desarrollar considera importantes temas relacionados con nuestra profesión, y nuestro Sindicato tendrá activa participación.

Los temas:

- 1.— Estatuto Jurídico Internacional del Comandante de Aeronave.
Ponentes: Comandante de Aeronave, Piloto de Iberia, abogado don Indalecio Rego Fernández (España); don Martín Bravo Navarro (España).
- 2.— Régimen Laboral en las empresas de navegación aérea.
Ponentes: don Jacinto Pino Muñoz (Chile); don Vicente Gumucio Vives (Chile).
- 3.— Régimen Jurídico en Materia de Satélites de Telecomunicaciones.
Ponentes: don Antonio Francoz Rigalt (México); don Aldo Armando Cocca (Argentina).

C I R C U L A R N° 1 3

Santiago, Julio 14 de 1972.

REF.: CONVOCA A ELECCIONES DE DIRECTORIO.

ESTIMADO ASOCIADO:

La actual Directiva fue elegida el 31 de Julio del año pasado, y según lo dispuesto en nuestros Estatutos, corresponde convocar a elecciones una vez al año.

Gestiones realizadas ante la Inspección del Trabajo, a objeto de permitir una mayor participación de los asociados en el proceso eleccionario, determinaron que las votaciones se realizarán durante los días 7, 8, 9 y 10 de Agosto de 1972, de 10:00 a 12:00 horas, en las Oficinas de la Inspección del Trabajo; Catedral 2276, Oficina N° 38, a donde deben concurrir todos los Pilotos que se encuentran en Santiago, con su Cédula de Identidad, indicando que son miembros del Sindicato de Pilotos de LAN-CHILE.

Cada asociado, mediante voto secreto, procederá a designar los nombres de CINCO asociados como Directores.

Cada elector podrá votar hasta por cinco nombres.

Si el elector votara por menos de cinco candidatos, él o los votos que no se usan se computarán en blanco.

Los miembros del Directorio pueden ser reelegidos indefinidamente.

Una vez practicado el escrutinio, las cinco primeras mayorías pasarán a constituir el nuevo Directorio, correspondiéndoles a ellos mismos el designar: Presidente, Secretario, Tesorero y Directores.

Como se indicara en la Circular N° 12 de Fecha 20 de Junio de 1972, es nuestro deseo que se orienten las tendencias que puedan existir dentro de los Pilotos, mediante la inscripción de "listas" homogéneas, esto es, asociados que hayan **aceptado** postular a un cargo de Director y condicionados a integrar un **equipo** de trabajo determinado.

Nuestra Secretaría dará las facilidades que requieran los patrocinantes de "listas" para divulgar la propaganda necesaria; siempre que ella sea presentada oportunamente.

Como lo señalan nuestros Estatutos, este Sindicato es ajeno a todo partidismo político y credo religioso, y su campo de acción se limitará exclusivamente, a intervenir en asuntos referentes a la situación económica y social de sus asociados.

Estimamos necesario aclarar que la eventual existencia de "listas" cerradas, no excluye el derecho de cualquier Piloto a votar por cinco nombres cualquiera.

Nuestra sugerencia de presentar listas obedece únicamente al propósito de evitar dispersión inútil de votos; votación en favor de asociados que no han aceptado o no pueden tomar responsabilidades de dirigentes, y necesidad de que los elegidos cuenten con un sólido respaldo de las bases, todo lo cual debe redundar en un mejor éxito de su gestión como dirigentes.

Debido a nuestra especial condición de profesionales que tienen un alto grado de responsabilidad en el éxito de la marcha de la Institución a la cual pertenecemos, ha sido una tradición el escoger como dirigente a Pilotos que reúnan la antigüedad necesaria en la empresa y un sólido prestigio profesional, personal y moral.

Debemos aclarar que, aunque no prescribe por Ley, Reglamento o Estatutos, cualquier asociado que postule a Director del Sindicato, siendo Ejecutivo de la Empresa (Gerente, Jefe de Pilotos, Ayudante del Jefe de Pilotos, u otros), Director de LAN Jefe de Material o Inspector de Vuelo, moral y lógicamente está obligado a definirse por una u otra función en forma previa a su eventual postulación.

El día 11 de Agosto de 1972, se efectuarán dos ASAMBLEAS GENERALES DE PILOTOS, una a continuación de la otra. La primera corresponderá al SINDICATO DE PILOTOS; y la segunda al CIRCULO DE PILOTOS.

En estas Asambleas, se conocerá el escrutinio para elegir la nueva Directiva de ambos Organismos y conocer Memoria y Balance.

La Asamblea General del SINDICATO será a las 19:00 horas, en el local de LAS TERRAZAS (frente a nuestras Oficinas en Av. Providencia).

Saluda atentamente a Ud.

RENE BOBE
Presidente



Cuando los pilotos abandonan la aeronave al término de un largo vuelo, procedentes de Nueva York, Madrid, o Tahiti, muestran cansancio en sus rostros y deseos de llegar pronto a su hogar para descansar y relajar los nervios.

La turbulencia y el mal tiempo, los múltiples problemas operacionales y los sinsabores derivados de que problemas ajenos a ellos le han impedido cumplir el itinerario, los han agotado momentáneamente. Pero el embarcador y los pasajeros confían en nuestros pilotos. Estudio constante, entrenamiento, orden y disciplina, capacitan a los pilotos de LAN CHILE a nivel del mejor standard internacional y son la mejor garantía de un servicio donde lo primero es la LA SEGURIDAD.