



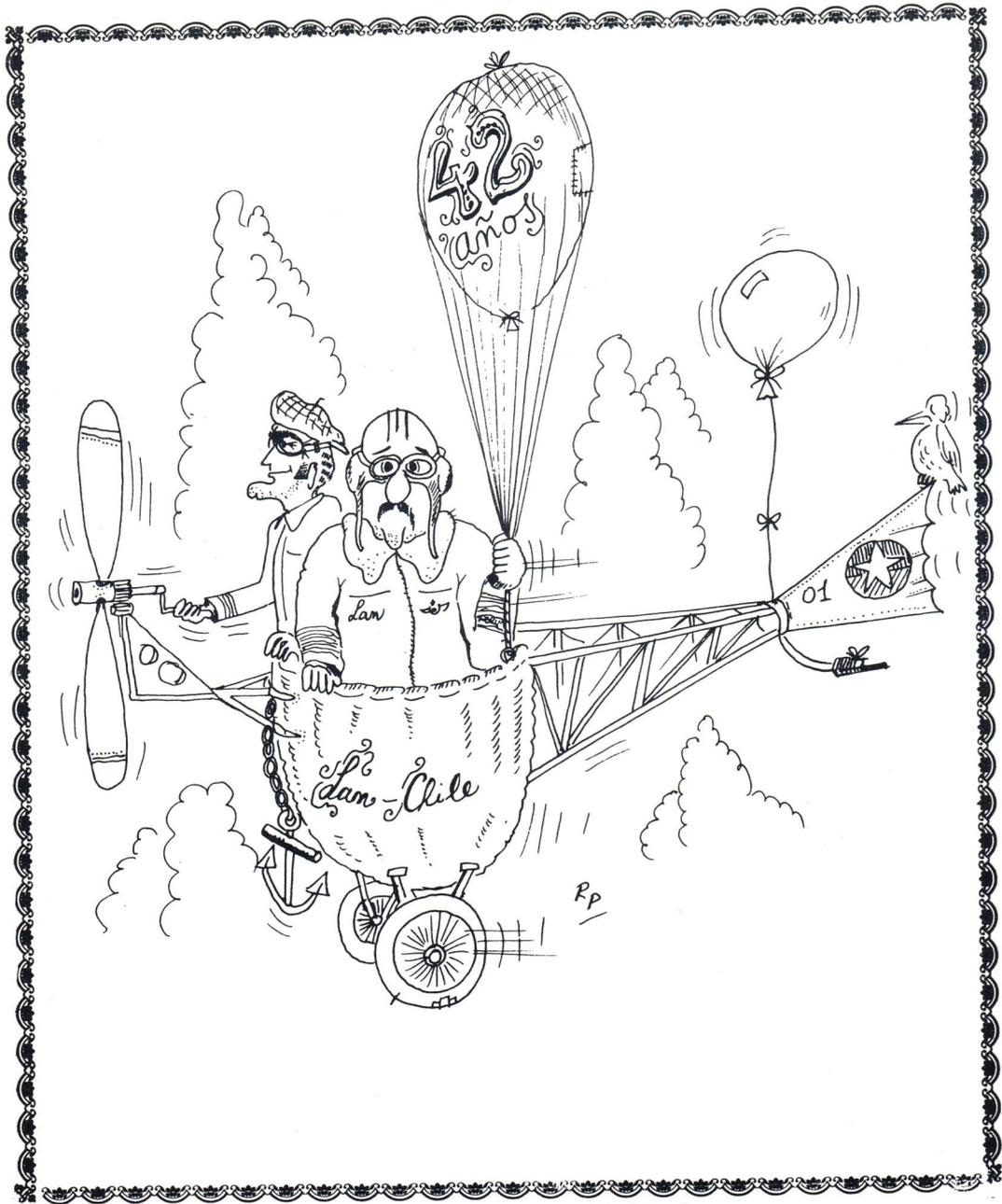
CIRCULO DE PILOTOS  
**LAN-CHILE**

# DESPECUL

ORGANO OFICIAL DEL  
CIRCULO DE PILOTOS

MARZO

1971





# DESPEGUE

ORGANO OFICIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS  
LAN-CHILE

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

AÑO 2

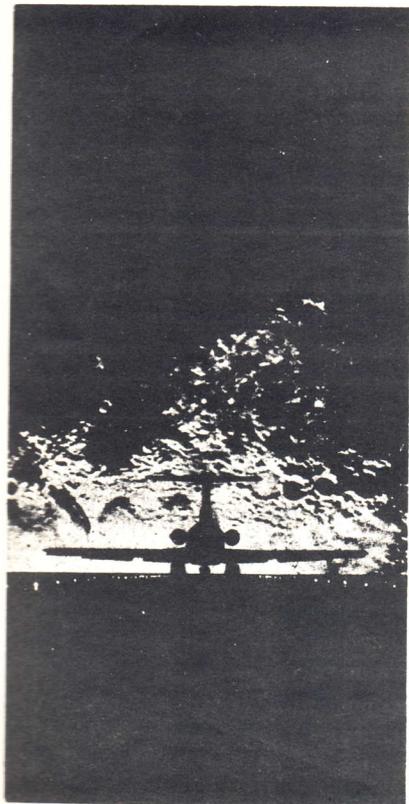
MARZO

1971

Nº 8

## INDICE

PAG.



Impresos Oriente

Santiago

PLANTA DIRECTIVA DE LA EMPRESA.....	2
EDITORIAL.....	3
COMENTARIOS Y NOTICIAS.....	4
LA AUTORIDAD DEL CAPITAN.....	5
LA HISTORIA DE LAN.....	6
PLANES FUTUROS.....	7
COMENTARIOS.....	8
OPERACION HS-748 PUERTO MONTT.....	9
COMISIONES DE TRABAJO.....	10
ULTIMOS INVENTOS.....	11

## PLANTA DIRECTIVA DE LAN-CHILE

<b>Presidente:</b>	Sr. IGNACIO ALIAGA
<b>Vice-Presidente:</b>	Sr. RODOLFO ORTEGA
<b>Secretario General:</b>	Sr. GUILLERMO GARRIAZO
<b>Gerente de Operaciones:</b>	Sr. HUMBERTO BOELLERT
<b>Sub-Gerente Operaciones:</b>	Sr. HUGO FAEZ
<b>Sub-Gerente Operaciones Terrestres:</b>	Sr. GUILLERMO ANDERSON
<b>Gerente de Ingeniería:</b>	Sr. JORGE HOFFER
<b>Sub-Gerente Ingeniería:</b>	Sr. GUILLERMO WECHLER
<b>Gerente de Tráfico y Ventas:</b>	Sr. JEAN PIERRE BEAUJANOT
<b>Sub-Gerente de Tráfico y Ventas:</b>	Sr. HERNAN RIVERA
<b>Gerente de Finanzas:</b>	Sr. HERNAN BAYER
<b>Sub-Gerente de Finanzas:</b>	Sr. IVAN CERDA
<b>Fiscal:</b>	Sr. ALBERTO CUMPLIDO
<b>Director de Planificación:</b>	Sr. ANIBAL SEVERINO
<b>Sub-Director de Planificación:</b>	Sr. EDGARDO TORRES
<b>Jefe de Relaciones Públicas:</b>	Sr. DUBERLY MOYANO
<b>Jefe de Relaciones Industriales:</b>	Sr. CIRO SALDIAS
<b>Jefe de Servicio Médico:</b>	Sr. MARCIAL BAEZA

NOTA: La nómina de los señores Consejeros de la Empresa se dará a conocer en esta Revista una vez que se haya publicado el decreto que designe el nuevo Consejo.

Por diversas razones últimamente hemos debido estudiar numerosos documentos internacionales, entre ellos los Convenios OACI de Tokio y La Haya, y las Resoluciones de la Asamblea General de OACI en Montreal el año recién pasado, encontrando que en unos y otros se insiste en forma muy clara y explícita en la innegable y necesaria autoridad del Piloto al Mando la cual se explica, analiza y aplica en las más disímiles fases del vuelo tanto en tierra como en el aire.

La Dirección de Aeronáutica de Chile en su Reglamento recién editado DAR-03 Operación de aviones de transporte público, ratifica en diferentes disposiciones la responsabilidad y autoridad de los pilotos.

No vamos a citar ahora los párrafos pertinentes ya que estos son demasiado extensos y numerosos, pero sí los iremos dando a conocer desde el próximo número de DESPEGUE uno a uno en su texto completo y original, incluyendo no tan sólo lo que tiene IFALPA sobre esta materia sino que destacando lo que expresan IATA., OACI., y los Manuales de Operaciones de las más importantes Líneas Aéreas del mundo.

Nos imaginamos que muchos de Uds., pilotos de LAN., habrán de preguntarse cuál es el objeto de insistir sobre un tema que resulta obvio, claro y natural, puesto que nadie en el mundo ha puesto jamás en duda la necesidad absoluta de que el Piloto al Mando tenga la autoridad que al parecer estamos reclamando o tratando de justificar. Se nos podría agregar que cualquier alumno piloto de Club Aéreo ya sabe que a la clásica pregunta de ¿quién toma las decisiones si en un avión va el Presidente de la República, el General en Jefe de la FACH., el Director de Aeronáutica, el Presidente de la Compañía propietaria del avión, el Jefe de Pilotos de la Compañía, etc.? la única respuesta es: "Las decisiones corresponden únicamente al Piloto al Mando del avión".

Lo que ocurre es que en nuestra empresa, por razones que comprendemos pero que no podemos justificar, se están dando con insistente regularidad situaciones de hecho en las cuales aparece una distorsión de la realidad en perjuicio de la autoridad que corresponde a los Capitanes de Aeronave. Ello implica un hecho grave que somos los primeros en denunciar, no por imponer una jerarquía mal entendida o para sostener una posición de superioridad, sino para, simplemente, ordenar una estructura racional aceptada en todo el mundo y necesaria para el normal desarrollo de las operaciones aéreas.

Indudablemente un Capitán puede equivocarse en sus decisiones y debe estar conciente de que habrá de responder disciplinadamente por sus actuaciones ante quien competa, sin que ello lo inhiba a actuar cuando corresponda hacerlo.

Lo que no es aceptable es que sus posibles decisiones se encuentren cuestionadas (previamente) sin estudiar todas las múltiples variables que inciden en sus actuaciones.

El prestigio de una compañía aérea, y en gran medida la seguridad de sus operaciones, descansan en tener pilotos bien seleccionados, debidamente entrenados, satisfechos y tranquilos anímicamente, y con la suficiente y necesaria autoridad de mando.

# comentarios y noticias

## 1.— EL CIRCULO DE PILOTOS AMPLIA SUS OFICINAS.

La oficina 36 de Las Palmas 2212 adquirida por el Círculo de Pilotos en Mayo del año recién pasado con la pretensión de servir de sede administrativa y social demostró antes de un año ser demasiado pequeña. El creciente y pujante desarrollo de las actividades de nuestra organización gremial alcanzó un grado tal que nos ha obligado a ampliar nuestras oficinas para lo cual se ha suscrito con fecha 15 de Febrero un contrato de arrendamiento por la oficina 34 del mismo edificio, lo que nos permitirá atender mejor a los asociados y desarrollar en forma más racional el trabajo del Directorio, del personal administrativo y de las Comisiones. Hemos triplicado la superficie útil disponible para las oficinas y al mismo tiempo hemos habilitado una sala de estar que servirá como biblioteca y lugar de reunión y camaradería para los pilotos.

Sirvan estas líneas de cordial invitación a todos Uds. para concurrir a ver y a disfrutar de nuestra ampliada sede de trabajo que a todos pertenece.

## 2.— REGLAMENTO DEL SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL DEL C.P.

El Reglamento provisorio dado a conocer a Uds. con fecha 26 de Agosto de 1970 y que tenía validez hasta el 31 de Diciembre ppdo. fue prorrogado por el Directorio hasta el 30 de Abril de 1971. Antes de proceder a su revisión se tomó el acuerdo de consultar a todos los asociados para que den su opinión sobre posibles mejoras que se estime necesario introducir, las que serán debidamente consideradas y evaluadas para proceder posteriormente a dictar un nuevo reglamento que contemple la experiencia acumulada, las sugerencias que se reciban, y la incidencia que tendrá la aplicación práctica de la Ley 17.365 del 6 de Octubre de 1970 una vez que ésta se encuentre debidamente reglamentada.

Por eso rogamos a todos los pilotos de que nos hagan llegar sus observaciones al Reglamento Provisorio de nuestro Servicio de Bienestar y Asistencia Social antes del 31 de Marzo del presente año.

## 3.— INFORMES DE ANORMALIDADES.

Una forma concreta y positiva de colaboración hacia la directiva del Círculo de Pilotos por parte de los Sres. Capitanes es la de hacernos llegar copia de TODOS LOS REPORTE DE ANORMALIDADES que se presenten. Estamos instalando buzones especiales en Los Cerrillos y en Pudahuel para facilitar esta tarea.

## 4.— ABOGADO DEL CIRCULO DE PILOTOS.

Con fecha 1º de Febrero del presente año se han contratado los servicios del abogado Sr. DAVID BRINER para que atienda todos nuestros problemas jurídicos y legales. Atenderá en nuestras oficinas de Las Palmas 2212 los días Martes, Miércoles y Jueves de 18.00 a 20.00 horas y en su oficina de Huérfanos 1160-209 fuera de estas horas y días.

Asimismo el abogado Sr. Briner en su calidad de asesor legal nos representará toda vez que lo acuerde el Directorio ante los organismos pertinentes, tales como LAN, Sub-Secretarías de Gobierno, Ministerios, Dirección de Aeronáutica, Junta de Aeronáutica Civil, Caja de Previsión de la Defensa Nacional, etc.

Inicialmente se le han encomendado diversas materias entre las cuales cabe destacar: Reglamentación de la Ley 17.365; Contrato de arriendo de la Oficina 34 de Las Palmas 2212; Modificación del art. 200 de la Ley 10.343; Reglamento de Tripulaciones; Seguro de Licencias; Modificación de Estatutos del Círculo y problemas legales ante la Caja de Previsión de la Defensa Nacional.

## LA AUTORIDAD DEL CAPITAN AL MANDO

Es de todos conocido que un Capitán está facultado para ejercer su autoridad ante todo aquello relacionado con la actividad de vuelo e incluso, hacerla extensiva a otras actividades no relacionadas directamente con las operaciones aéreas dentro de la Empresa.

Desde los primeros días de la Aviación Comercial, todas las Empresas Aéreas han otorgado a sus Pilotos facultades que les permiten ejercer su mando sin restricciones, pues todos saben que la última decisión ante cualquier problema saldrá del único Jefe con autoridad para ello, el cual es conocido como el Capitán al Mando de la Operación.

Muchos piensan, y con razón, que un Piloto no es sólo un funcionario más dentro de la organización de una Empresa Aérea, sino que lo presentan como integrante de un grupo de Técnicos Profesionales altamente especializados, los cuales representan el patrimonio más valioso que posee cualquier Empresa Aérea.

Ante esta realidad no podemos permitir que algunas personas cometan la torpeza de desconocer la autoridad que tiene un Capitán durante su tiempo de servicio para tomar las decisiones que más le convengan.

En el momento que la Empresa le otorga el grado de Capitán a un Piloto, confía plenamente que éste responderá efectivamente a todas las exigencias que su posición demanda, ya que su criterio y preparación profesional lo facultaron para ello.

El reglamento DAR-03 de la Dirección de Aeronáutica de Chile pone de manifiesto la autoridad del Capitán, al hacerlo el único responsable por el manejo y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. El Reglamento de Tripulaciones de LAN de fecha Septiembre de 1962 responsabiliza al Capitán al Mando por la integridad de su

avión y tripulación a sus órdenes durante todo el tiempo que se encuentren en servicio, y la circular Nº 75 de Operaciones de Vuelo con fecha 28 de Agosto de 1970 ratifica la autoridad que tiene el Capitán sobre su tripulación y en especial sobre las tripulaciones de cabina. El Convenio de Tokio de la OACI DOC-L70632 establece que el único autorizado para tomar decisiones durante las operaciones aéreas, es el Capitán al Mando de cada vuelo e incluso pone bajo su jurisdicción a todos los pasajeros, por los cuales se hace responsable.

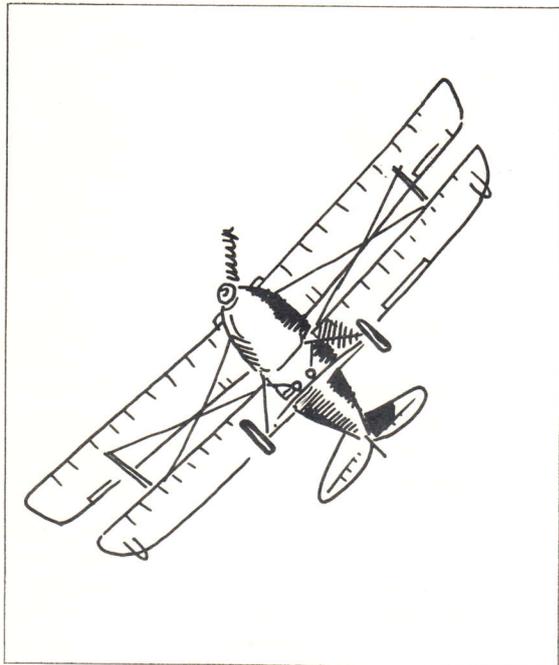


Por último, las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de OACI en Montreal efectuada entre los días 16 y 30 de Junio de 1970, dejan bien esclarecida la autoridad del Capitán en situaciones de secuestro de aeronaves, pues establece que no se tomará medida alguna sin el consentimiento previo del Capitán al Mando.

Todos estos antecedentes son más que suficientes para hacer comprender a cualquiera que el único con mando en una operación aérea es el Piloto, y todos aquellos que participan en estas operaciones, sin dejar de reconocer su capacidad y necesaria colaboración, pasan a ser asesores del Piloto, quien es en definitiva el que tomará la decisión final.

# LA HISTORIA DE LAN

En el año 1925, y cuando la aviación en nuestro país se encontraba dando los primeros pasos, el Gobierno concedió al ciudadano francés Luis Testart la concesión exclusiva para establecer una línea aérea que recorriera nuestro territorio con pasajeros, carga y correspondencia, pero con la condición de que si los aviones de esta empresa suspendían sus actividades de vuelos comerciales por más de 30 días consecutivos, la concesión quedaría caducada de hecho. En la práctica, la firma Testart sólo estableció un servicio semanal aeropostal entre Santiago y Valparaíso, con el único objeto de mantener vigente la concesión. Pero en el año 1926 el único avión de Testart, un aparato de turismo Moranne Saulnier, se estrelló en el Club Hípico de Santiago, con lo cual quedaron suspendidos los vuelos de correos.



A partir de ese momento se vió la necesidad de crear una línea aérea que uniera los diferentes puntos del territorio, pero con más campo y medios que los del francés Testart. Fue así como el 5 de Marzo de 1929 se creó la "Línea Aeropostal

Santiago—Arica", con personal especializado de la Aviación Militar de la época. Su primer Director fue don Arturo Merino Benítez y comenzó sus actividades bajo la dependencia directa del Comando Superior de la Aviación Militar. La primera flota de aviones estaba compuesta por doce aviones "Moth Cirrus" y "Moth Gypsy" adquiridos por el Gobierno en Gran Bretaña. Estos aviones volaban a una velocidad máxima de 115 kilómetros por hora y solamente podían transportar al piloto, un acompañante y un pequeño bolso con correspondencia.

Dos años después de su creación la Empresa ya estaba cumpliendo un servicio regular de pasajeros y correspondencia internacional. Sus aviones cubrían la ruta Santiago—Mendoza—San Juan. Ante estas perspectivas y el progreso creciente de la Aviación Comercial en el mundo, el Gobierno dictó en 1932 el Decreto—Ley N° 247 mediante el cual concedió personería jurídica y plena autonomía (sin ninguna dependencia de las Fuerzas Armadas) a la Empresa, denominándola "Línea Aérea Nacional".

A partir de ese momento la Empresa comienza a crecer junto a los avances de la Aviación. Es así como su material va siendo remozado y con ello marcando diferentes etapas en la vida de la Compañía. La adquisición de los DC-3 marcó un hito en la historia de LAN. Posteriormente el DC-6B encuadró a la Compañía dentro de los marcos de operación y competencia con las líneas extranjeras, ampliando sus rutas hasta E.E.U.U. En el año 1964 LAN entra definitivamente en la era del jet, con toda la secuela de enseñanzas y procedimientos que esto entraña.

Hoy, después de 42 años, LAN puede exhibir con orgullo el camino recorrido y mostrar el actual pié en que se encuentra, gracias al esfuerzo colectivo de su personal y a la preparación técnica de sus profesionales.

# PLANES FUTUROS DE LAN-CHILE

Con motivo del 42º Aniversario de la Compañía, Revista "Despegue" conversó con Dn. Ignacio Aliaga con el fin de conocer los proyectos del Directorio de la Empresa durante el presente período.

Como ya es de público conocimiento se abrirá próximamente la ruta a Cuba, seguramente vía Lima-La Habana-Europa, la que será cubierta con material B-707. Están también iniciadas las conversaciones tendientes a obtener los permisos para operar tráfico desde Brasil a Europa y Ruta Pacífico, mercado que en este momento no se puede explotar. Por último y una vez que se cuente con otra unidad B-707, se aumentará otra frecuencia a Tahiti.

Respecto a renovación o adquisición de nuevo material, se encuentra listo el estudio para la compra a corto plazo de un B-707, el que permitirá sacar un B-727 de la ruta internacional y dejarlo para aumentar el tráfico nacional. Además se estudia la compra de otro B-707 y un B-727 Carguero, para satisfacer la enorme demanda de carga que existe en la actualidad.

Existe preocupación en la planta Ejecutiva de la Empresa por el adiestramiento de personal, ya que exceptuando el personal que trabaja en Operaciones e Ingeniería, el resto de las áreas de la Compañía no cuenta con personal especialmente entrenado en Aeronáutica. Está en estudio un plan de instrucción que permita entregar adiestramiento especial a todo el personal que hoy no cuenta con ello, permitiendo una mayor capacitación laboral y un mayor conocimiento de los factores y problemas que afectan a una Empresa aerocomercial, por parte de los trabajadores.

Especial preocupación existe en este momento por la proliferación de oficinas de la Compañía, distribuidas en la ciudad de Santiago. Además de las Agencias de ventas de pasajes, existen oficinas en cuatro edificios diferentes, sin tomar en cuenta el edificio principal de Los Cerrillos ni las oficinas que funcionan en Pudahuel. Para solucionar este problema se pretende construir en el centro de Santiago un edificio que albergue todas las dependencias administrativas de la

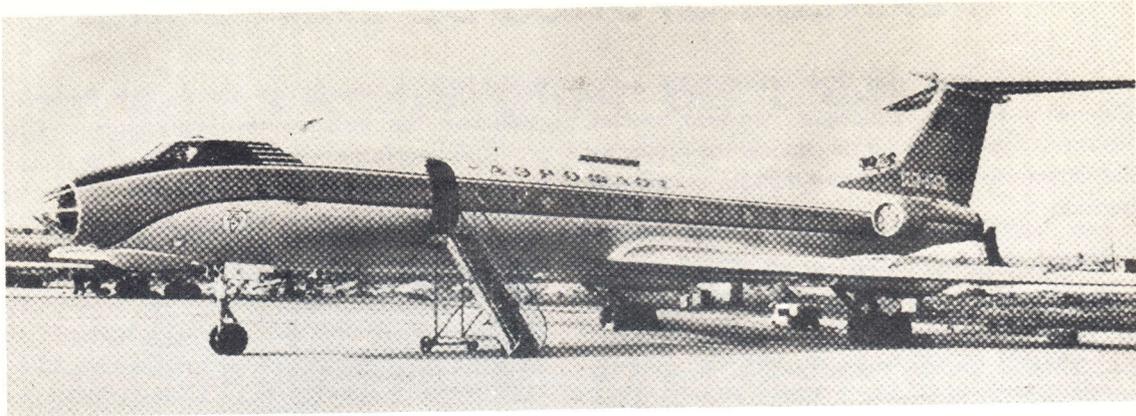
Compañía, quedando en Cerrillos y Pudahuel solamente las instalaciones operacionales. Este proyecto podría ser realidad en el plazo de un año y medio, faltando por concretar ahora la expropiación del terreno ubicado en calle Bandera.



Se encuentra ya aprobada la adquisición de equipos terrestres a fin de renovar y aumentar el ya existente, permitiendo una mayor agilización en el despacho, mantenimiento y operación de las aeronaves. También se encuentra en estudio la posible importación de vehículos para transporte de personal tanto administrativo como de Operaciones.

A fin de dar mayores facilidades al personal para su esparcimiento y recreo en sus horas de descanso, está en estudio el proyecto que amplía el Estadio (que sólo cuenta con cancha de fútbol) y que contempla la construcción de una piscina, canchas de basquetbol, tenis, etc., para uso de los funcionarios y sus familiares. Con la experiencia obtenida en el campamento de Llo-Lleo en la temporada que termina, se proyecta construir un Club de Campo para uso del personal en vacaciones, el que estaría disponible durante todo el año.

Por último, y lo más importante, en estos días S. E. el Presidente de la República firmará el decreto que nombra los representantes de los trabajadores en el Directorio de la Compañía, entre los cuales figura un hombre de Operaciones.



TU 134 A

Aeroflot ha comenzado a operar el TU 134 A, versión alargada, en sus rutas a Europa Oriental.

Esta nueva versión permite transportar 76 pasajeros siendo su peso máximo de despegue de 103.000 libras.

Las plantas propulsoras son del tipo Soloviev D-30-2 con reverso que reemplaza al paracaídas de frenaje y equipadas con un control automático de combustible que le permite aumentar las RPM desde idle a máxima potencia en 8 segundos.

La planta auxiliar de poder (APU) puede ser utilizada en vuelo en caso de emergencia.

#### NUEVO SISTEMA PARA DESHIELAR PISTAS

En el aeropuerto O'Hare (Chicago), se está usando un novedoso sistema para eliminar el hielo en las pistas de aterrizaje. Este consiste en la utilización de aviones fumigadores Piper "Pawnee" con los cuales se procede a "fumigar" la pista con un compuesto fertilizante no corrosivo conocido como urea.



El "Pawnee" puede cubrir la pista 14 L de 12.500 pies de largo (la pista civil más larga del mundo) con 1.200 libras de este compuesto en sólo 15 minutos. Este compuesto químico actúa inmediatamente y permanece efectivo durante 3 ó 4 días.



Este es el nuevo De Havillan "Twin Otter" serie 200 el que presenta una nariz más alargada debido a la ampliación del compartido de equipaje de 22 pies cúbicos a 38. El compartimento de carga trasero también ha sido ampliado de 58 a 88 pies cúbicos. Con estas ampliaciones la capacidad total se ha visto incrementada en un 70%.

Como sabemos este avión podría ser uno de los posibles reemplazantes del DC-3 en la zona cordillerana de Chiloé, al formarse una Empresa Subsidiaria de LAN-CHILE en esa región.

## OPERACION HS 748 EN EL REGIONAL PUERTO MONTT

Recientemente se dirigió a esa zona una comisión integrada por Directivos de la Empresa y Dirección de Aeronáutica para ver en el terreno mismo las posibilidades de operar el material HS 748 en los aeródromos de Chaitén, Ancud y Chile Chico. El memorandum entregado al Directorio por uno de sus miembros que participó en dicha operación, pone de manifiesto el estado de las pistas y los problemas que éstas presentan.

### ANCUD

Sin problemas operacionales. Largo, ancho, aproximación, etc., sin problemas. Consistencia de la pista muy insuficiente. Gran cantidad de piedras sueltas. Suelo resblandecido. Unión pista pavimentada con el resto de la pista, en mal estado. Pista no apta en las actuales condiciones.

### CHAITEN

Consistencia de la pista, no ofrece mayor problema. El ancho es totalmente insuficiente. No hay bermas adecuadas. Obstáculos a ambos costados de la pista. Ubicación pista desfavorable con mala visibilidad. Aproximación muy incómoda. Se simularon fallas de motor en V1 en ambas pistas.

Se estimó que estas maniobras son en Chaitén francamente peligrosas, aún en condiciones óptimas como el día en que se efectuaron, y con pesos bajos.

### CHILE CHICO

Pista mal ubicada, no puede ser aprovechada en su integridad por obstáculo en la aproximación. Turbulencia fuerte aún con vientos moderados (16 KT). Piedras sueltas en gran cantidad. Se simularon fallas de motor en y antes de V1. En este último caso, durante la frenada se produjo rotura de neumático principal y rueda de nariz en forma simultánea. Por impacto de piedras se produjeron daños en el flap y hélice. Perforación del compartimento inferior del motor derecho por impacto de piedra.

Como se puede ver, todos estos antecedentes impiden que esta operación se lleve a efecto en dicha zona con el material HS 748, a menos que los aeródromos arriba mencionados sean acondicionados adecuadamente. Por último cabe recordar que el DC-3 debe ser reemplazado a la brevedad por material de vuelo más moderno y que garantice un 100% de seguridad en la operación.



## COMISIONES DE TRABAJO

### DESIGNADAS POR EL DIRECTORIO DEL CIRCULO

Los Estatutos del Círculo de Pilotos establecen en la letra d) del artículo 14º "Son obligaciones de los socios: Formar parte de las comisiones para las que se les designe". Y en el art. 44 se dice "El Directorio designará las comisiones que estime conveniente para el buen manejo y cumplimiento de los fines del Círculo".

Basado en lo anterior este Directorio ha procedido a nombrar diversas Comisiones de Trabajo tanto por el deseo de ampliar cada día más el número de pilotos que participen directamente en las responsabilidades de la actividad gremial y técnica, como por el hecho innegable de que la Empresa necesita de la colaboración masiva de todos sus pilotos para estudiar, analizar, sugerir y realizar numerosos trabajos.

Hasta el momento el Directorio ha dividido su acción en 34 comités o comisiones, muchas de las cuales están atendidas directamente por los propios directores y colaboradores adjuntos permanentes.

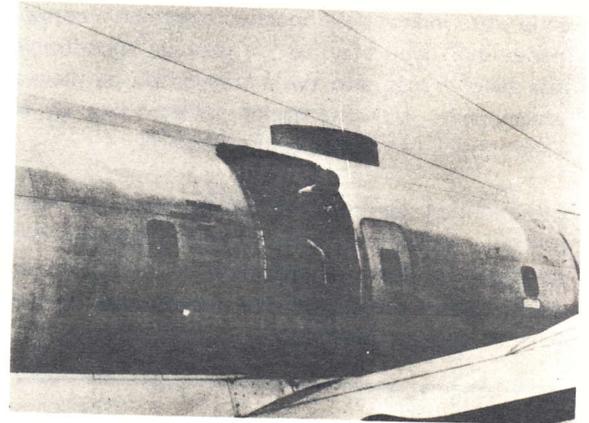
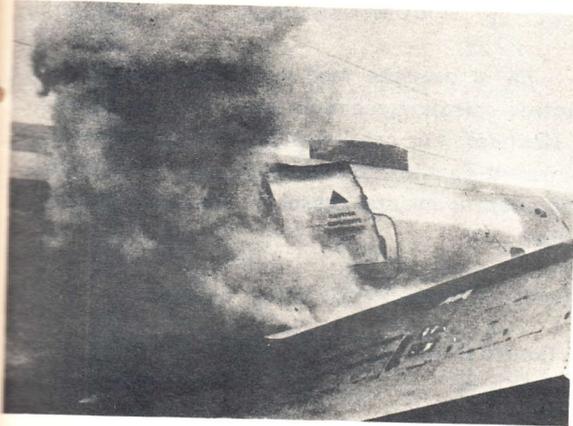
Por razones derivadas de nuestra actividad como pilotos no nos ha sido posible entrar en contacto personal con todos aquellos que han sido nominados por lo que les solicitamos excusar esta aparente falta de deferencia en el procedimiento seguido ya que hemos tenido que recurrir a notificaciones escritas, rogándoles que tomen la iniciativa de concurrir a nuestras oficinas para contactar personalmente con los Directores y concretar a la brevedad las tareas solicitadas.

Destacamos a continuación algunas de las comisiones:

ANALISIS DEL MANUAL DE OPERACIONES DE LAN Y ESTUDIO DE SU ACTUALIZACION O REEMPLAZO	Mario Riedemann Julio Mathich José Sierra Eugenio Herrera
ANALISIS DE LOS PLANES Y PROGRAMAS DE ESTUDIO DEL CENTRO DE INSTRUCCION	Jorge Pérez Kurt Pfeffer Gustavo Cid Gastón Veloso Lautaro Hauyon
ESTUDIO PARA FIJAR DEFINITIVAMENTE EL PROCEDIMIENTO DE SELECCION DE INSPECTORES DE VUELO	Mario Bontempi Eugenio Herrera Leonidas Medina Miguel Alcérrecá
ESTUDIO DEL REGLAMENTO DE TRIPULACIONES	Hernán Tapia Fernando Ocampo
ESTUDIO PARA CONTRATACION DE UN SEGURO COLECTIVO O INDIVIDUAL SOBRE LICENCIAS	Werner Haase David Briner



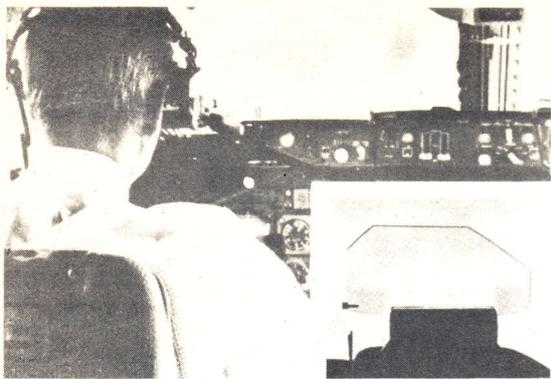
## ULTIMOS INVENTOS



La firma norteamericana Teledyne Mc Cormick Selph está poniendo a prueba un efectivo sistema para facilitar la evacuación de los aviones accidentados. Una serie de exitosas pruebas y experiencias han demostrado su seguridad y simplicidad. Este sistema ha sido ideado con el fin de aumentar el número de salidas de emergencia a modo de poder lanzar balsas salvavidas y acelerar la evacuación. Su desarrollo fue motivado gracias a un análisis de los accidentes acaecidos a empresas aéreas entre los años 1957 y 1967, el cual demostró que más de un 40% de los pasajeros y

tripulaciones perecieron al no disponer de medios de evacuación rápida.

Su funcionamiento consiste en hacer detonar eléctricamente una serie de cargas explosivas de bajo poder, las cuales rompen una parte del fuselaje especialmente diseñada para este efecto. El sistema ofrece el máximo de garantía de seguridad, pues puede estar armado solamente en despegues y aterrizajes, pudiendo ser accionado a discreción del Capitán.



#### NUEVO SISTEMA PARA APROXIMACION VISUAL

El VAM (visual approach monitor), está siendo probado en los Boeing 747 de PAN-AM. El VAM permite al piloto seleccionar el punto de impacto en la pista indicándole oportunamente las correcciones que debe efectuar en caso de encontrarse más bajo o más alto de la trayectoria de planeo seleccionada. La información se proyecta en el visor plástico que vemos en la fotografía.-

Esta unidad permite al piloto mantener una perfecta trayectoria hacia la pista, además que soluciona en parte el problema de apresación de altura que se produce en los nuevos super jets al tener el cockpit muy alto.-

---

Nuestras felicitaciones a Jens Bucher, quien ha sido padre recientemente. Esperamos que tanto su señora esposa como el heredero se encuentren sin novedad.

El ideal de todo Piloto de Línea Aérea es llegar un día a ser Capitán de Aeronave, y el momento más esperado, aquel en que hace su primer vuelo al mando. En estos días, cuatro de nuestros compañeros se están iniciando como tales. Para ellos nuestras felicitaciones por el triunfo alcanzado y nuestro anhelo que su carrera sea galonada por el éxito. Los nuevos Capitanes son los señores Patricio Baquedano, Jens Bucher, Felipe Alcérreca y Luis Yáñez.

#### MILLONES DE KILOMETROS

En los últimos días ha aumentado nuestra lista de millonarios, siendo los últimos Pilotos galardonados los siguientes:

Capitán Sr.	Juan David	7 millones de Km.
Capitán Sr.	Sergio Riesle	5 millones de Km.
Capitán Sr.	Pedro von Unger	4 millones de Km.
Capitán Sr.	Ricardo France	4 millones de Km.
Capitán Sr.	Leandro Parra	3 millones de Km.
Capitán Sr.	Jorge Harvey	2 millones de Km.

1er. Of. Sr.	Víctor Pérez	2 millones de Km.
1er. Of. Sr.	Hugo Alvarez	2 millones de Km.
1er. Of. Sr.	Errol Holmberg	1 millón de Km.
1er. Of. Sr.	Francisco Naves	1 millón de Km.
1er. Of. Sr.	Roberto Hart	1 millón de Km.

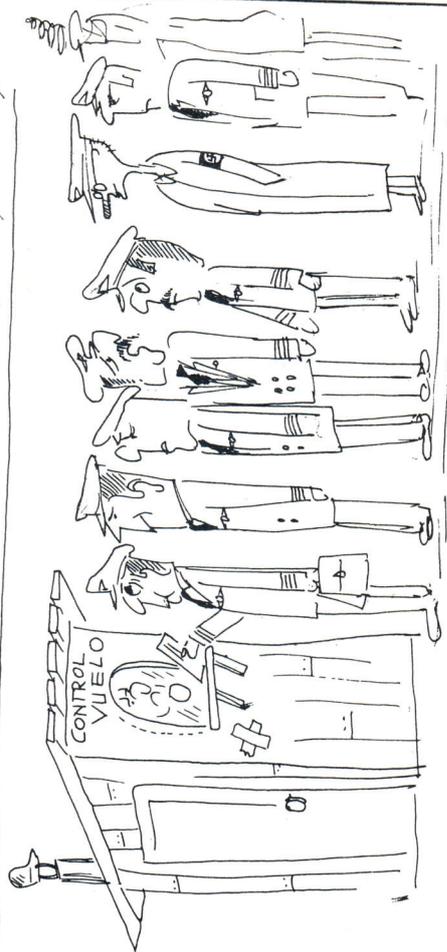
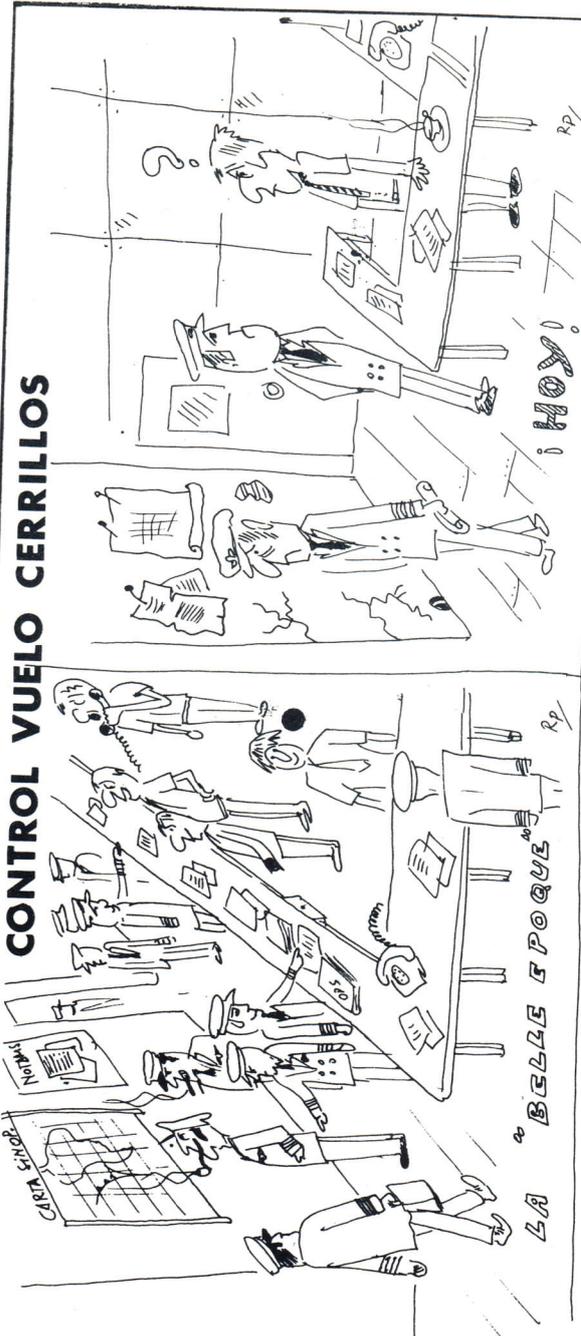
#### CUMPLEN AÑOS

En el presente mes de Marzo algunos de nuestros colegas agregan un año más a su carnet de identidad. Por caballerosidad nos guardaremos el número de años que cumplen, pero para todos ellos nuestros mejores deseos de felicidad. Y ojalá inviten.

¡HAPPY BIRTHDAY TO YOU! Señores:

Ronald Lowery	Gastón Eglinton
José Enei	Víctor Escudero
Gustavo Siredey	Hugo Alvarez
Pedro von Unger	Hugo Jordán
Sergio Olivares	Julio Reti
Santiago Blachet	Antonio Siminic
Germán Militzer	Juan Parra

**CONTROL VUELO CERRILLOS**



**¿ MAÑANA ?**

RP/

RP/

RP/

CARTA SINOP

NOTAS

LA BELLE ÉPOQUE

CONTROL VUELO