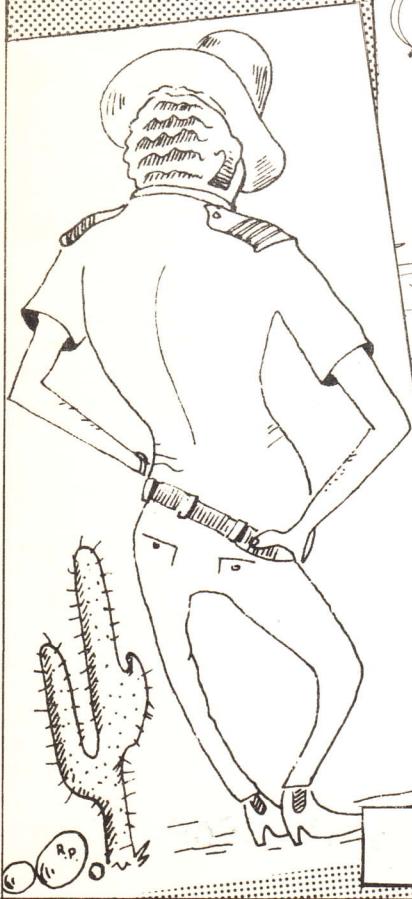
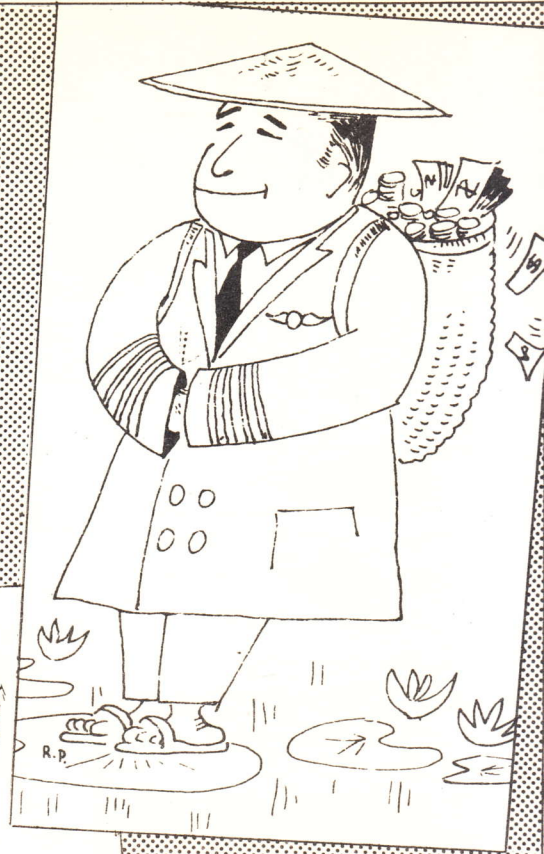
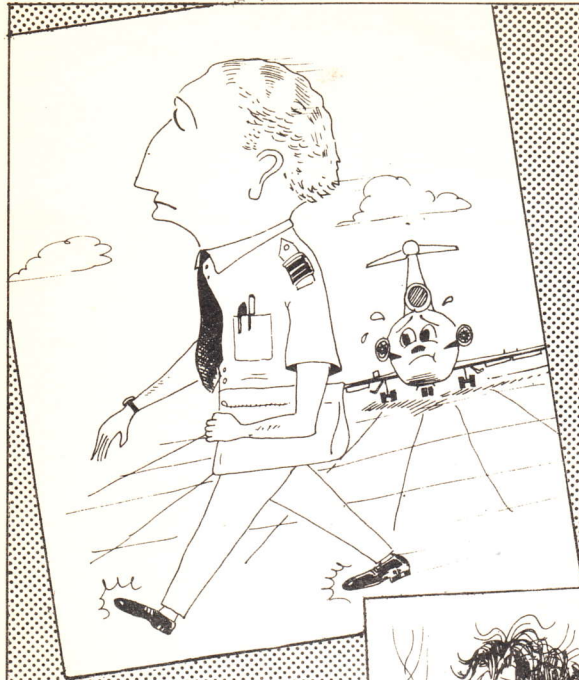




CIRCULO DE PILOTOS  
**LAN-CHILE**

# DESPEGUE

ORGANO OFICIAL DEL  
CIRCULO DE PILOTOS  
agosto 1969



EL DIRECTORIO

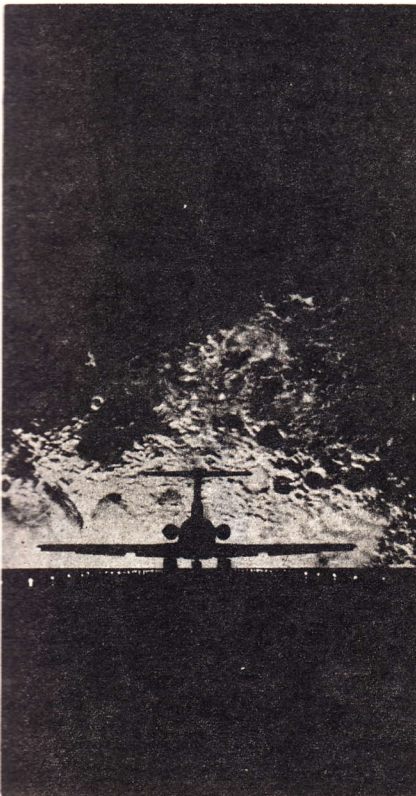


# DESPEGUE

AÑO 1 AGOSTO 1969 Nº 1

ORGANO OFICIAL DEL  
CIRCULO DE PILOTOS  
LAN - CHILE

DIRECCION  
HUERFANOS 1160  
OF. 209 - 2º PISO  
TELEFONO 69243  
SANTIAGO



Impresos Oriente  
Arturo Prat 249 - Local 21  
Santiago

EDITORIAL

Con el familiar y simbólico nombre de DESPEGUE aparece esta publicación, como órgano oficial del CIRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE.

Sus objetivos más importantes son los de informar y orientar gremialmente a los pilotos, y el permitir conocernos mejor, robusteciendo nuestra unión.

En su esencia será una publicación técnica, profesional y gremial. En ella tendrán cabida las informaciones, boletines, estudios, proyectos y realizaciones, correspondientes no sólo a nuestra organización nacional, sino que todas aquellas que nos llegan a diario de distintas partes del mundo en directa relación con nuestra profesión, o derivadas de nuestra calidad de miembros de la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (IFALPA).

Deseamos que cada uno de Uds., como piloto de LAN., participe activamente en esta publicación, por lo que cualquier sugerencia o ayuda cumplirá con este propósito.

Dentro de nuestras posibilidades, adicionalmente, se intentará que DESPEGUE sirva de vehículo de entendimiento y unión con otras Asociaciones de Pilotos, tanto nacionales como las existentes en otros países latinoamericanos.

Finalmente, DESPEGUE dará a conocer los problemas y planteamientos de los pilotos de LAN-CHILE a las autoridades aeronáuticas, a los hombres de gobierno, a los señores parlamentarios y a los ejecutivos de nuestra empresa.

# bienestar y mutual de pilotos

Gracias a los esfuerzos y desvelos del Directorio y en especial del director don Carlos Sánchez, hoy contamos con nuestro propio sistema de Bienestar Social y Servicio Médico. Después de innumerables reuniones y conversaciones se ha concretado un acuerdo con diferentes facultativos e instituciones que nos prestarán servicios asistenciales a precios reducidos y con facilidades que permitan a los asociados afrontar sus problemas de salud, sin tener que entrar en desembolsos onerosos e inmediatos, que agravan aún más una situación de por sí delicada.

En este momento tenemos a nuestra disposición un grupo de médicos en las especialidades de: Cardiología, Medicina Interna, Oftalmología, Cirugía, Pediatría y Cirugía Infantil. Además contamos con los servicios de una prestigiosa Optica, y en momentos de salir a la circulación esta revista, se estaban finiquitando contratos con dos Clínicas de Santiago para la hospitalización y atención de los asociados y su grupo familiar.

A medida que este Servicio se vaya fortaleciendo y su funcionamiento se haga más expedito se irá ampliando su campo de atenciones hasta conseguir una gama completa de prestaciones que cubra todas las necesidades de los asociados.

Aún cuando las disponibilidades monetarias de la Mutual son en este momento escasas, se han prestado ya algunas ayudas a asociados, cuyos casos han sido debidamente calificados. Una vez que se haya reunido una cantidad de dinero suficiente, estas ayudas se harán efectivas al resto de los asociados, cuando ello sea procedente.

Para conseguir que este Servicio sea cada día mejor y más útil, es necesaria la colaboración de todos los socios, por lo que esperamos contar con su apoyo decidido y más que nada, su comprensión a los defectos que se encuentren al comienzo de este largo camino que nos llevará a la solución definitiva de nuestros problemas asistenciales.



# IFALPA

## INFORMA:

### VISITA A CHILE DEL PRESIDENTE DE IFALPA

El Presidente Mundial de IFALPA visitará Chile en Octubre próximo. Esta será la primera vez que el jefe máximo de nuestra organización internacional visite este país.

El Círculo de Pilotos de LAN - CHILE designará dos Comisiones destinadas a cubrir adecuadamente tal visita. Una de ellas se preocupará de la recepción y agasajos; y una segunda estará dedicada a la parte trabajo; lo que comprende entrevistas con personeros de nuestra empresa y autoridades aeronáuticas.

### SECRETARIO ENCARGADO DE LOS ASUNTOS DE IFALPA EN EL CIRCULO DE PILOTOS

A contar del 1º de Agosto de este año, ha quedado organizada dentro del Círculo de Pilotos, una Secretaría Encargada de los Asuntos de IFALPA., la que funcionará bajo la dirección del Presidente del Círculo, y estará integrada por los pilotos Srs. Jorge Pérez, Carlos Riderelli y Alejandro Fornés.

El Presidente, junto con tomar conocimiento de toda la correspondencia procedente de IFALPA., procederá a distribuirla entre los Secretarios Encargados, para su estudio, análisis, traducción, respuesta, o archivo, según corresponda.

Asimismo ha quedado dispuesto el ordenamiento y complementación de los Manuales y Archivos de la Documentación de IFALPA., la que tiene un valor permanente y actual para los trabajos que se están realizando o para aquellos que se está en vista de iniciar.



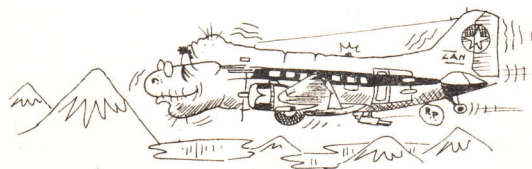


## EL 727 RUSO

El transporte trireactor Tupolev TU-154 designado para la Línea Aérea Soviética Aeroflot, puede ser observado estacionado en la losa del centro de experimentación en Zhukovsky en las cercanías de Moscú antes de iniciar su programa de vuelos de prueba. El TU-154 está propulsado por tres motores turbofan Kuznetsov NK-8-2 cuyo empuje máximo es de 20.900 libras.

La versión clase turista puede transportar 134 pasajeros a lugares distantes hasta 2.300 millas y a una velocidad de crucero de 600 mph. Su peso máximo de despegue es de 185.000 libras.

La versión alargada, el TU-154 M, con un fuselaje más largo y motores más potentes, el cual sería el equivalente del 727-200, está también en desarrollo y podrá transportar hasta 250 pasajeros. El TU-154 está designado para reemplazar al TU-104, al Il-18 y al AN-10 en las rutas domésticas e internacionales de Aeroflot, en los primeros meses de 1971.



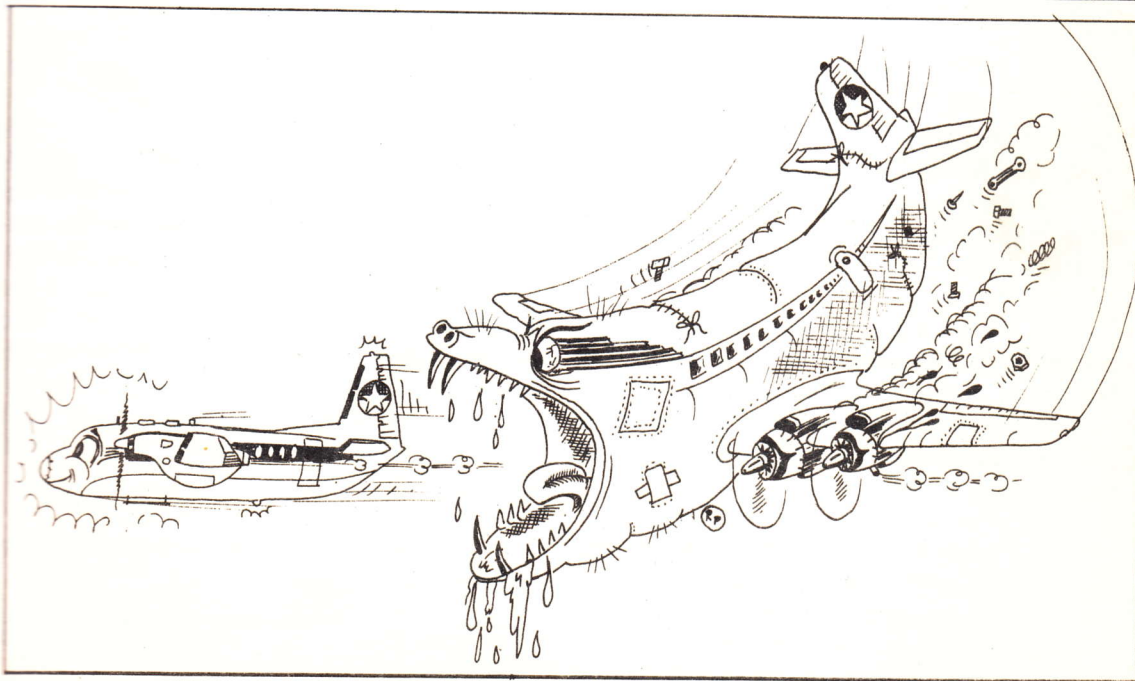
## QUE SUCEDE EN OTRAS ASOCIACIONES DE PILOTOS

En la última Convención de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (ALPA) de Estados Unidos, se tomaron una serie de acuerdos de gran importancia, entre los cuales cabe destacar algunos que dicen relación con la parte técnica y operativa de nuestra profesión. Esto nos dará una idea de como se trabaja en otras Asociaciones y a través de futuras publicaciones nos permitirá ir reuniendo toda clase de información de tipo operativo y gremial que nos ayude en nuestras acciones venideras. Como muestras vayan éstas:

1) Visto hasta ahora no ha sido demostrada la necesidad absoluta del sistema suplementario de oxígeno para pasajeros en aviones sub-sónicos y considerando que este sistema ha contribuido sustancialmente al incremento de incendios a bordo de los aviones, se resolvió solici-

tar a la FAA la revisión de esta exigencia.

- 2) Se acordó urgir al organismo que corresponda, el desarrollo de un mecanismo que permita al piloto controlar las luces de aproximación y de pista desde la cabina.
- 3) A partir de la fecha, ALPA se opone al requerimiento que obliga al piloto a demostrar su habilidad para mantener el control del avión con un motor reducido a cero después de V1.
- 4) Se acordó oficiar a FAA en orden a autorizar vuelos de reconocimiento de controladores de ATC, como un medio de contribuir a un mejor conocimiento de los problemas ATC-Avión por parte de los controladores.





Para entender la finalidad de esta organización gremial denominada CIRCULO DE PILOTOS, es menester hacer una breve reseña de cuales son los problemas que afectan más directa y hondamente a los pilotos en nuestra empresa aérea.

También es necesario meditar por qué subsisten problemas y situaciones ya hace mucho tiempo superados en otras Líneas Aéreas.

En LAN-CHILE existe la curiosa tendencia a tratar de igualar en el trato funcionario a los pilotos, con los demás empleados, por la simple razón de figurar en las mismas planillas que maneja el "patrón".

Parece cómodo ignorar que el piloto cumple una función altamente especializada, que exige amplia y total dedicación profesional y técnica, con un alto grado de responsabilidad mientras dure su tiempo de servicio, y que continúa más allá de los límites contemplados como "jornada de trabajo reconocida".

A las técnicas cada día nuevas, corresponden cursos, estudios, y esfuerzos, de los que el piloto nunca queda libre; estando por el contrario, cada vez más presionado y comprometido en este ritmo de perfeccionamiento, complejo y absorbente.

La aviación moderna ha terminado con los períodos tradicionales de descanso, de los cuales gozan los demás empleados, y de los que el piloto queda cada vez más y más marginado. El vuelo nocturno regular; la jornada que se

## MISION DEL CIRCULO

extiende a los días festivos, sagrados para los demás, el vuelo de altura, la operación en aeropuertos cada vez más congestionados, complejos, hablando un idioma que no es el propio; la operación que no se detiene por causa climáticas que antes significaron quedarse en tierra; los cambios de temperatura, presión y humedad a los que se ve cada piloto sometido al trasladarse en pocas horas de un país a otro; las regulaciones internacionales que cada país presenta de acuerdo a su idiosincracia; los fenómenos meteorológicos hasta el día de hoy perfectamente desconocidos e imprevisibles que cada piloto enfrenta con su experiencia, criterio, empuje y decisión; el diario problema que presenta el pasajero difícil; la ya normal consulta al piloto cuando el personal de tierra no se encuentra capaz de resolver lo imprevisto; el problema técnico, sencillo detrás de un escritorio, pero urgente y crítico cuando se presenta en un avión con 100 pasajeros, volando a 900 kilómetros por hora, a 300 kilómetros de la costa, sin contacto radial (porque no son horas de oficina o es día festivo); etc., etc. y muchos etc.

Frente a lo anterior; ¿posee el piloto un estatuto funcionario y administrativo?. ¿Está protegido por las leyes del país en caso de enfermedad, incapacidad, desahucio, pérdida de las condiciones de vuelo, o accidente? ¿Tiene un Reglamento de Tripulaciones o Del Personal que sea claro o que lo considere como piloto?. ¿Tiene un estatuto de remuneraciones que le permita enfrentar tranquilo una enfermedad, el período de vacaciones, o entrar a formar parte de un nuevo curso teórico que lo mantenga sin volar?

La triste e inaudita respuesta es un rotundo NO.

¿Cómo incide lo anterior en la vida familiar?



# CÍRCULO DE PILOTOS

A claros conceptos funcionarios, se agregan además problemas que inciden en el terreno moral y humano básico.

Todos exigen perfección: el empleador, el instructor de vuelo, el inspector, el médico.

La tensión a que se vé sometido un piloto en su vida diaria alcanza una magnitud no bien sopesada por quienes tienen la responsabilidad de la conducción de los problemas aeronáuticos en Chile.

¿Qué diferente es el problema en países más avanzados que este pobre Chile!

El concepto moderno del piloto, agrega a su responsabilidad propia y tradicional, el factor económico de empresa, y nacional, que evalúa la incidencia de sus decisiones, cuando maneja todo un capital material y humano. Cuando se comprende que ya no una hora, sino que el minuto de vuelo, tiene una incidencia que desplaza toda otra consideración menor en el manejo de una empresa aérea.

En Chile se hace escuela y se persevera en ahorrar en la calidad del lápiz o en el consumo de papel toilette.

En otros países se le dá prioridad a lo que el piloto hace en cada uno de sus vuelos, decidiendo niveles y tipos de operación, en lo que resulta de una cancelación o prosecución del vuelo, en las consideraciones que llevan a prolongar la vida de los motores, instrumentos, accesorios y avión mismo. En lo que significa comodidad para el pasajero y prestigio para la empresa.

Y por ello al piloto se le tiene un alto grado de consideración, respeto y comprensión.

¿De qué sirve el mejor sistema de propaganda, si no se cuenta con el piloto como el pilar mismo de ella, actuando básicamente en la función de seguridad, economía, prestigio y eficiencia?.

Se observa, entonces, que en Chile hay toda una gama de problemas afectando a los pilotos. En parte por falta de comprensión, o de toma de conciencia, o simplemente de información.

Los pilotos han actuado durante muchos años dedicados enteramente a su perfeccionamiento profesional, ignorando que mientras tanto ocurrían hechos que los estaban perjudicando en el presente y para el futuro de sus existencias. Se han dictado leyes, DFL, y Reglamentos que no nos han tomado en cuenta, ignorándonos, y entrándonos a perjudicar, consciente o inconscientemente, por la falta de un organismo gremial que estuviera alerta a tales aberraciones jurídicas.

En nuestra Línea Aérea, los pilotos se han contentado con comentar entre ellos este cúmulo de injusticias, creyendo que algún día, por un medio lógico o divino, se arreglarían solos.

Hemos visto como diferentes gobiernos y administraciones han soslayado toda solución integral y rápida.

Aparece clara, entonces, la misión del CÍRCULO DE PILOTOS.

El primer gran paso, es la toma de conciencia, por parte de los asociados, de la existencia de estos problemas.

Viene luego, la UNIDAD que hoy día ya podemos mostrar con verdadero orgullo.

Y el paso definitivo es la AGRUPACION GREMIAL. Esto último resulta como una consecuencia lógica de la cuantía y calidad de los problemas existentes, y del respaldo efectivo que se tiene como miembros activos de un organismo gremial internacional como es IFALPA.

# Los Jets Ejecutivos en los programas de entrenamiento de las grandes empresas aéreas

La adaptación de los jets ejecutivos como ayuda para el entrenamiento ya está establecido, pero es interesante saber en que forma están siendo empleados.

La TWA fue la primera línea aérea en Estados Unidos que utilizó los jets ejecutivos como parte integral del entrenamiento de pilotos, adquiriendo dos Lockheed Jet-Star con el fin de reemplazar en gran parte las horas de entrenamiento que se le asignaban a los aviones de línea.

La Continental Air Lines tiene un NA Sabreliner cuyo uso está destinado a la selección de pilotos que luego se desempeñarán como tripulantes de esa empresa:

Air France posee cuatro Dassault Fan Jet Falcons con fines de entrenamiento.

La Línea Aérea Australiana Qantas utiliza el bireactor DH-125 desde Junio de 1966 para la instrucción primaria y reentrenamiento de sus pilotos.

Y así como estas Empresas, hay muchas otras que están en espera para aplicar este sistema.

Estos aviones pueden ser utilizados para seleccionar a los futuros pilotos de Jet, antes que el entrenamiento signifique una gran inversión, o como aviones de transición para los pilotos del material a pistón que no hayan volado jet.

En Pan American se les ha dado mucha importancia debido a que los pilotos cumplen el máximo de horas de vuelos permitidas al mes en vuelos de largo alcance, donde las aproximaciones, aterrizajes y despegues son mínimos.

La FAA aprueba este nuevo sistema siempre que los pilotos pasen sin dificultad sus inspecciones en el material que les corresponde.

También los operadores de líneas aéreas apoyan este sistema, ya que significa una economía al no tener que utilizar los aviones de línea para vuelos de instrucción. El costo de operación de un Sabreliner, un Jet Star o uno similar, de ninguna manera es tan alto como el de un Boeing 707, un DC-8 o un Boeing 727.

La TWA invirtió US\$ 4.000.000 en dos Jet Star cuadrireactores los cuales fueron modificados de tal forma que la cabina de uno de ellos pasó a ser la de un 727 y la del otro la de un 707.



La TWA usa el Jet-Star como avión de entrenamiento.

El programa de entrenamiento de la TWA ha significado una reducción de un 50% en la utilización de sus Boeing 707 y Boeing 727 con fines de instrucción, y también ha ayudado mucho a la transición de los segundos oficiales que pasan a volar como primeros oficiales. Según opinión de los expertos, el Jet Star sirve como un simulador de vuelo, pero de ninguna manera está destinado a reemplazar los simuladores terrestres.

Air France, una de las primeras compañías que operó los pequeños Jets, ha llegado a registrar una utilización de 6 a 12 horas diarias, y para que su rendimiento sea máximo, les ha instalado en el panel del lado derecho varios dispositivos que permiten al instructor simular fallas en vuelo.



Un Falcon de Air France

Como un uso secundario, es perfectamente factible ocuparlos para la instrucción práctica de los tripulantes de mantenimiento.

Pero sin duda, la Empresa que más rendimiento le saca a sus DH-125 es

la Qantas. Debido a que es una línea aérea netamente internacional, puesto que no vuela dentro del territorio Australiano, le era muy difícil la instrucción en ruta de sus primeros oficiales más jóvenes. Así se llegó a la conclusión de que no se saca nada que un primer oficial esté sentado veinte años a la derecha y sea un artífice en llenar un plan de vuelo y un experto en hablar por radio, puesto que jamás recibirá la experiencia de un Capitán al mando que toma sus propias decisiones para resolver los problemas.



Qantas posee dos Hawker Siddeley DH-125

El programa que contempla esta Compañía para los pilotos que luego serán Capitanes, consiste en un crucero de más de tres mil millas, que pueden ser saliendo desde Sydney a Port Moresby vía Brisbane y Townville, para regresar al día siguiente desde Port Moresby a Narrrowmine con escala en Brisbane, aterrizando en Sydney al crepúsculo. Como resultado de este ejercicio se habrá efectuado más de 25 aterrizajes y despegues, varias aproximaciones IFR y una fallas simulada sobre el Mar de Coral con posibilidades de simular un ditching.

Con todo esto resulta muy fácil para el Inspector determinar si el piloto está capacitado como para tomar sus propias decisiones y poder así desempeñarse al mando de un 707.

Es así como el uso de los Jet Ejecutivos ha penetrado en el mundo de la aviación comercial dando muy buenos resultados al mismo tiempo que grandes economías a las Empresas que los poseen.

# Millonarios del Aire

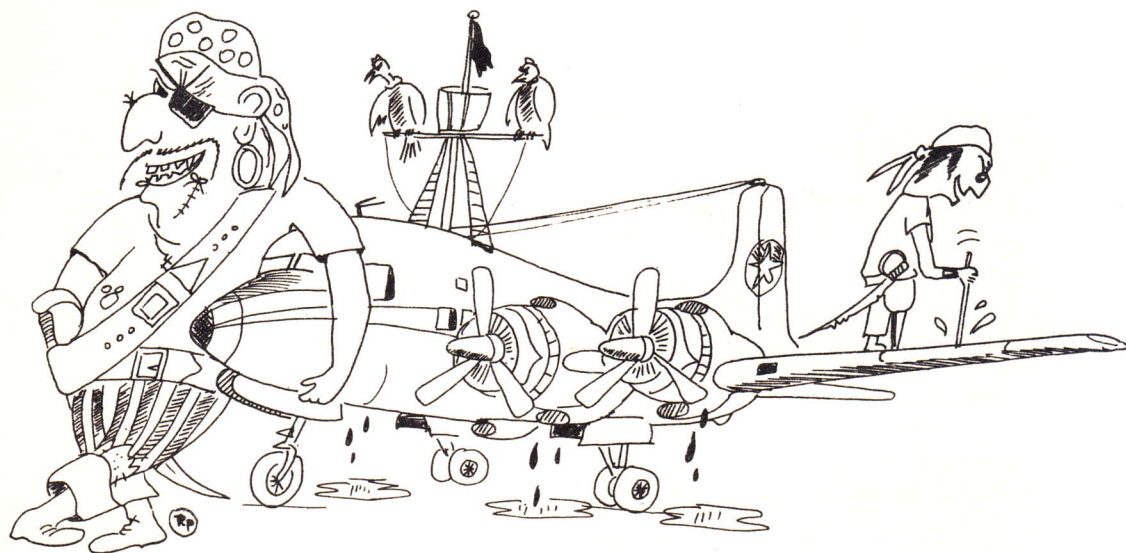
En los últimos cinco meses ha crecido nuestra lista de millonarios. Algunos de ellos cumplen su primer millón; otros agregan uno más a los ya acumulados.

En orden decreciente la lista es la siguiente:

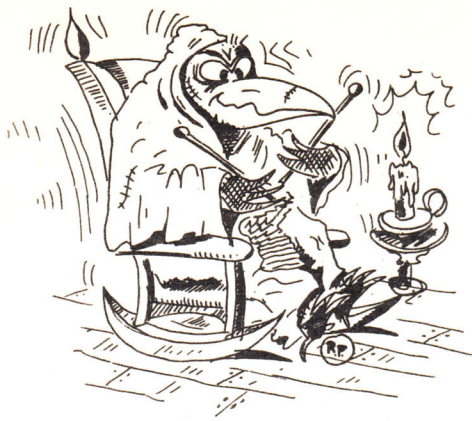
Kurt Thiele	8 millones
Federico Wunsch	6 millones
Julio Benavides	5 millones
Rodolfo Larson	5 millones
Alejandro Vidal	5 millones
Carlos Sánchez	4 millones
Eduardo Muñoz	4 millones
Jaime Latham	4 millones
Pedro Von Unger	3 millones

Carlos Riderelli	3 millones
Sergio Olivares	3 millones
Manuel Rubio	2 millones
Baldovino Bendix	1 millón
Rodrigo Cuadrado	1 millón
Hugo Alvarez	1 millón
Claudio Baquedano	1 millón
Andrés Cortés	1 millón
Víctor Escudero	1 millón
Rodrigo Jiménez	1 millón
Kenneth Mackenzie	1 millón
Hernán Pérez	1 millón

Nuestros deseos de que continúen acumulando otros durante su permanencia en la Compañía.



LOS BUITRES DEL ITINERARIO



## 20 años de piloto

Al aparecer a la luz este primer número de nuestra revista queremos rendir un homenaje merecido a los pilotos que a la fecha completan 20 años desempeñándose como tales al servicio de LAN. Son ellos los señores:

Jorge Verdugo C.  
Jorge Jarpa  
Ronald Lowery  
Mario Riedemann  
Jorge Pérez  
Kurt Pfeffer  
Guillermo Macqueen  
Julio Mattich  
Kurt Thiele  
José Sierra  
Humberto Boellert  
Guillermo Esquivel  
Gustavo Cid  
Gastón Veloso  
Patricio Puga  
Lautaro Hauyon

Para ellos nuestro reconocimiento a su constancia y desempeño en dos décadas.

## Acontecimientos Generales



¡¡ LLEGO LA CIGUEÑA !!

En los últimos días, han recibido su diploma de flamantes papás los compañeros: Manuel Rubio, Jorge Harvey, Francisco Rosenthal y Mario Bravo. Para ellos, señoras y retoños, nuestras más calurosas felicitaciones.



## M E N S A J E

Estimado compañero :

Esta es su revista. Este primer número nos ha costado bastantes sacrificios, pero por sobre todo hemos puesto una gran dosis de entusiasmo. Sabemos que contiene errores, que faltan algunas secciones, que no cumple con todos los requisitos de una revista perfecta. Para poder mejorarla necesitamos de su cooperación y sus sugerencias. ¿Qué le gustaría ver publicado? ¿Querría colaborar directamente en la próxima edición? ¿Tiene algún cuento o artículo de interés?

Háganos saber cuanto antes su opinión, pues ella es valiosísima y será muy bien recibida. Esta revista debe ser producto del esfuerzo de todos y reflejar el pensamiento de cada uno de los asociados.

Quedamos en espera de sus colaboraciones y sugerencias, las que puede hacer llegar a la Oficina del Círculo en cualquier día y hora que lo desee.

Atentamente,

Los Editores



EL ESCALAFON