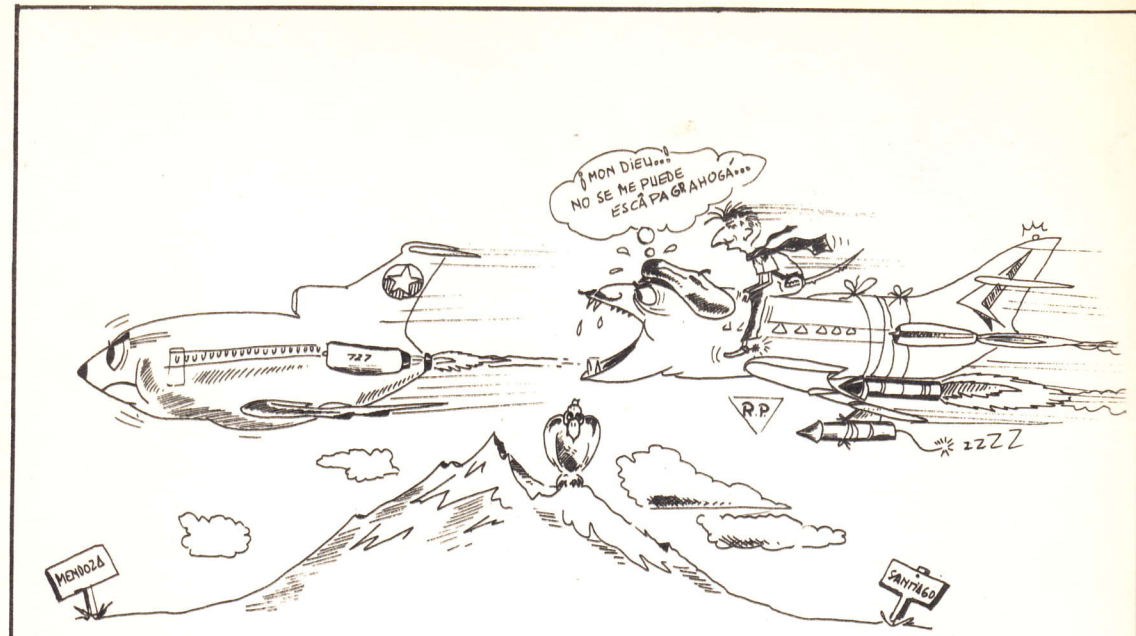




CIRCULO DE PILOTOS
LAN-CHILE

DESPECUL

ORGANO OFICIAL DEL
CIRCULO DE PILOTOS
octubre 1969



¿Quién es?





DESPEGUE

AÑO 1 OCTUBRE 1969 N° 2

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

NUEVO ESTATUTO JURIDICO

El día 20 de Septiembre de 1969, al publicarse el nuevo Estatuto Jurídico de LAN-CHILE, marca un hito trascendental en el desarrollo y evolución de nuestra Empresa.

Esta nueva legislación es la cristalización de un anhelo impulsado personal y vigorosamente por el Presidente de LAN, don Eric Campaña Barrios, quien superó muchas etapas de convencimientos, adhesiones, acuerdos y logros para llegar a esta nueva realidad.

El fundamento básico que se esgrimió para lograr este cambio, fue el de dar a nuestra Empresa la debida flexibilidad comercial, que le permita entrar al juego de la competencia internacional en un pie de igualdad con las demás Empresas.

Este mismo fundamento implica la libertad que debe tener nuestra Empresa para la fijación de las remuneraciones a sus funcionarios, especialmente en el sector Técnico y Operativo, para ponerse a tono con los niveles internacionales, salvando así el éxodo de personal especializado que se hizo sentir en el último tiempo. En este sentido es indispensable recalcar que en la determinación de las remuneraciones al personal de una Empresa Aérea Comercial Internacional, no juegan los mismos factores que sirven para la determinación de las remuneraciones de otras áreas de la actividad, sean públicas o privadas. En consecuencia, abrigamos la esperanza de que, al contar la Empresa con todas las herramientas necesarias para la fijación de remuneraciones compatibles, sean determinadas y fijadas a niveles internacionales, logrando el mejor rendimiento de su personal técnico y especializado.

El nuevo Estatuto Jurídico también contempla puntos del más alto interés laboral, al que nos referimos próximamente. Sólo adelantaremos que muchos de ellos fueron obtenidos en el seno de la Comisión que estudió esta nueva estructura, donde tuvo destacadísima participación nuestro Círculo de Pilotos y la Asociación de Trabajadores de LAN-CHILE.

Esperamos que, en el futuro, ambas agrupaciones aporten su más eficaz colaboración al engrandecimiento de nuestra Empresa.

¿QUE ES IFALPA?

IFALPA o INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS, tiene su Oficina Principal en Londres. Su Presidente es el Capitán O. FORSBERG y su Secretario Ejecutivo es el Capitán C. JACKSON.

IFALPA fue fundada en Abril de 1948 y agrupa a 49 Asociaciones de Pilotos, esperándose que en el presente año se incorporen otras cuatro. A fines de 1968 esas 49 Asociaciones representaban un total de 44.231 pilotos a través de todo el mundo.

A objeto de abarcar todas las materias que le son propias, IFALPA cuenta, además de sus oficinas principales en Londres, con organismos regionales bajo la dirección de Vicepresidentes; y con Grupos de Estudio que mantienen un sistema de conferencias, en la forma que se detallará más adelante. Otros organismos constitutivos de IFALPA son los Comités de Representantes de Seguridad e Investigadores de Accidentes.

IFALPA mantiene en forma permanente un representante en la COMISION DE NAVEGACION AEREA de la OACI y mantiene estrechas relaciones con las NACIONES UNIDAS, Gobiernos, IATA., IAOPA., y demás autoridades nacionales e internacionales conectadas con la aviación civil.

Se encuentra en sus lineamientos finales, y después de años de estudio, la política general recomendada por IFALPA frente a la legislación que regula las Horas de Vuelo y el Tiempo de Servicio, como asimismo la Integración de Tripulaciones.

IFALPA tiene como norma que todo acuerdo que se adopta lo comunica a los Operadores, Fabricantes, y Autoridades Gubernamentales. El año recién pasado IFALPA prestó asistencia jurídica, y obtuvo la libertad de pilotos que se encontraban acusados criminalmente

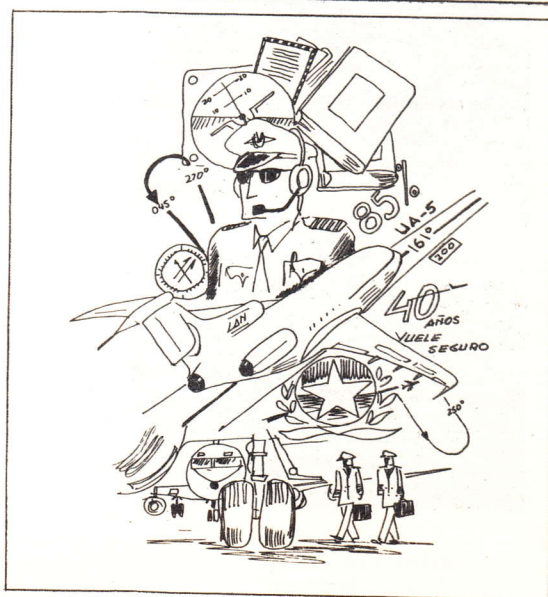
por incidentes derivados de su calidad de Capitanes al Mando, en Algeria, Taipei y Londres.

Todas las Asociaciones miembros, están recibiendo constantemente información y estudios que les permiten afrontar con base y fundamentos los conflictos laborales, o la concertación de convenios colectivos.

En 1968 se llevaron a cabo, bajo la dirección de los organismos técnicos de IFALPA, 30 conferencias internacionales con la asistencia de 235 representaciones. Algunos de los temas tratados fueron: Mérito y Dignidad del Piloto de Línea Aérea; Derechos Humanos Internacionales; Medicina Aérea; Fallas de Comunicaciones; Seguridad Aérea; Rapto de Aviones; Congestión del Tráfico Aéreo; Perfeccionamientos en los Procedimientos de Aproximación; Participación en Conferencias de la OACI - FAA - UNESCO - ASOCIACION DE PILOTOS DE EUROPA - ALPA - etc....

Entre los miembros Ejecutivos de IFALPA de alta especialización cabe mencionar al Cap. F. RYAN (de Irlanda) que se graduó de Ingeniero en Electrónica y actualmente Delegado Permanente en el Sub Comité "All Weather Operations" de OACI.; el Cap. R.I. HILL (de Inglaterra) experto en problemas de ATC.; y el Cap. MACHOL de USA. experto en problemas especializados de ATC.; etc....

Nuevos antecedentes acerca de IFALPA serán dados a conocer en los próximos números de "DESPEGUE".



de nuestra última

ASAMBLEA

Una buena asistencia y un tema de gran importancia fueron las características de nuestra última asamblea.

Un explícito cuadro colocado en la pared dio a conocer la realidad de la soñada reestructuración. Todos los presentes pudieron ver gráficamente cuál sería su ubicación en la planta proyectada por la Empresa.

A medida que el directorio exponía los puntos que luego entrarían en debate se pudo comprobar que había un gran interés de parte de los pilotos presentes por formular ideas encaminadas a dar con una determinación ante este proyecto fundamentando con ellas las aspiraciones que todos los pilotos deseamos.

Algunos capitanes expusieron sus puntos de vista y sus pensamientos ante este problema los cuales fueron aplaudidos por toda la asamblea ya que a medida que se dialogaba se podía ver como la solución se hacía cada vez más clara.

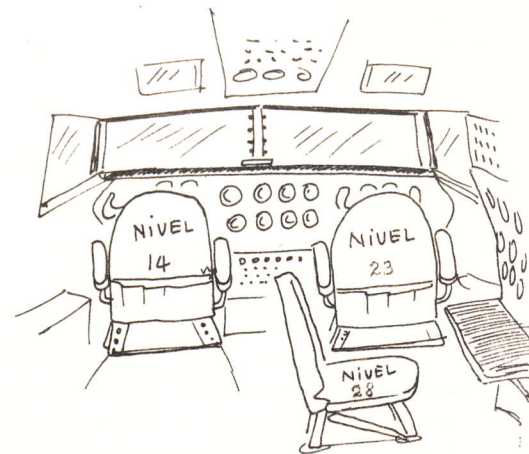
Esta solución fue confirmada en forma absoluta cuando todos los asociados participantes votaron en favor del rechazo del nuevo encasillamiento otorgado por la empresa, al mismo tiempo que se apoyaba la proposición de crear un escalafón y planta de pilotos aparte de la planta administrativa.

De muchas maneras se pueden fundamentar nuestras proposiciones ya que nadie puede desconocer que un piloto es y será siempre el funcionario más importante en la organización de una línea aérea, puesto que integra un núcleo de elementos sin los cuales una empresa aérea comercial no tiene razón de ser. Es así como el cuerpo de pilotos que representa la columna vertebral de la empresa, sobre la cual descansa el prestigio logra-

do a través de 40 años de vuelo, y en cuya formación profesional se ha invertido más que en cualquiera otra, debe tener un trato administrativo completamente diferente al propuesto por la empresa.

Además, se acordó firmar una adhesión de apoyo al directorio para que se sienta ampliamente respaldado en sus gestiones ante la jefatura, las cuales esperamos sean superadas sin tener que llegar a adoptar actitudes que todos queremos evitar y que sabemos podrían ser muy perjudiciales para los intereses de nuestra empresa.

El directorio se encuentra en estos momentos en amplias conversaciones con los directivos de la empresa con el fin de lograr una solución armónica que convenga a ambas partes. Sea cual sea el resultado de estas conversaciones el directorio llamará a una asamblea general extraordinaria para que ésta tome conocimiento y decida en definitiva.



Hemos recibido de don Alfredo Gómez-Lobo, Secretario General de la Dirección de Aeronáutica, el artículo que a continuación reproducimos y que inicia una serie de ellos que servirán para estar al tanto de los cambios o nuevos equipamientos aeronáuticos que se efectúen en el país.

Funciones y Actividades de la DIRECCION de AERONAUTICA

Hasta hace poco más de un año, la Dirección de Aeronáutica estaba subordinada al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, dependencia que cesó por ley 16.752 (D. Oficial N° 26971 de 17 de Febrero de 1968), la que empezó a regir noventa días después de su publicación.

La Dirección de Aeronáutica se convirtió en un organismo funcionalmente descentralizado como un servicio civil dependiente de la administración central del Estado a través del Ministerio de Defensa Nacional.

Sus actuales funciones son las que en un tiempo atrás tuvo su homónima de la Fuerza Aérea y las que había tenido la Dirección de Tránsito Aéreo. Le corresponde la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y la protección de la navegación aérea.

Por medio de la nueva ley se ha abierto el camino para lograr la independencia de la dirección y control de la aviación civil, como ocurre en muchos países más desarrollados que el nuestro. Organizado así este servicio, la aviación militar podrá descargarse de obligaciones que forzosamente debió tomar en las etapas iniciales.

El ejemplo del desenvolvimiento de Línea Aérea Nacional es pertinente. La Fuerza Aérea la formó y la condujo durante sus primeros años con el mayor sacrificio y le entregó su capacidad aérea. Llegó el día en el cual la empresa se reorganizó como servicio civil autónomo; sin embargo, transcurrió una etapa de transición manteniéndose el apoyo de la Fuerza Aérea.

La historia se repite: La Dirección de Aeronáutica se halla ahora en ese período intermedio por el que pasara hace más de 30 años la Línea Aérea Nacional. Mientras no complete una dotación adecuada "para la atención de todos los servicios que esta ley le encomienda, la Fuerza Aérea de Chile le destinará el personal que sea necesario". (Art. 27, 16752).

La Dirección de Aeronáutica es una empresa que aparentemente dirige y controla totalmente la aviación civil; pero no es así. En cierta medida está supeditada a la Junta de Aeronáutica Civil, organismo que encabeza el Subsecretario de Transportes y cuyo segundo miembro es el propio Director de Aeronáutica. Es como un Consejo Superior de la Aviación Civil.

Esta Junta toma acuerdos sobre las operaciones aéreas y la Dirección de Aeronáutica debe cumplir y hacer cumplir esos acuerdos.

La reglamentación de tasas, concesiones y derechos que cobra la Dirección de Aeronáutica es informada por la Junta de Aeronáutica Civil.

La correspondencia y documentación de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) con la Dirección de Aeronáutica debe pasar por la Junta de Aeronáutica Civil.

La Dirección de Aeropuertos es otro servicio de vinculación muy estrecha con la Dirección de Aeronáutica. Dicho organismo forma parte del Ministerio de Obras Públicas; informa, planifica y construye aeropuertos y aeródromos para la

aviación civil. La Dirección de Aeronáutica autoriza y asesora los estudios correspondientes.

Es de hacer notar que de las antiguas funciones de la Dirección de Aeronáutica ya no rige la del fomento de la aviación deportiva; pero aprueba los planes pertinentes que traza la Federación Aérea de Chile, entidad que hoy maneja estos fondos.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), que ejecuta una fase complementaria de Seguridad Aérea, está a cargo de la Fuerza Aérea, institución que posee los medios para esta misión.

Por último, y para cerrar este breve cuadro, se inserta a continuación una lista que la Dirección de Aeronáutica ha editado para mostrar esquemáticamente sus actividades en el campo técnico:

"LA DIRECCION DE AERONAUTICA"

"Proporciona seguridad a la navegación y servicios aeronáuticos a través de las siguientes instalaciones:

- 6 Aeropuertos Internacionales
- 39 Aeródromos Públicos de 1a. y 2a. clase.
- 118 Aeródromos Públicos de 3a. clase.
- 60 Radioestaciones.
- 26 Radiofaros.
- 20 Localizadores de Pista.
- 17 VOR Radiofaro omnidireccional (VHF).
- 11 Iluminadores de Pista.

Mantiene el Servicio Meteorológico oficial del país y efectúa estudios y provee información sobre ciencias afines por medio de:

- 96 Estaciones Meteorológicas.
- 428 Estaciones Pluviométricas.
- 50 Estaciones Termopluviométricas.
- 3 Estaciones de Geomagnetismo.
- 4 Estaciones de Radiosonda.
- 11 Estaciones de Radiactividad Atmosférica.
- 26000 Informes Meteorológicos y Boletines Anuales.
- 450000 Observaciones por año.

Asesora, instruye y controla las actividades de la aviación privada y deportiva en:

- 76 Clubes Aéreos.
- 117 Aeródromos particulares y otros.

Supervigila técnicamente las actividades aéreas de:

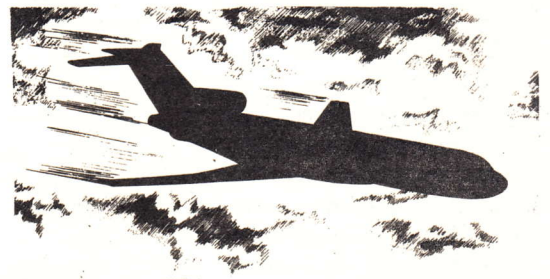
- 27 Compañías Aéreas Nacionales de pasajeros, de carga, taxis aéreos y de fumigación.
- 19 Empresas Internacionales de Aeronavegación.

Supervisa la capacidad técnica del personal aeronáutico y la aeronavegabilidad de los aviones comerciales, privados y deportivos.

Mantiene una Escuela Técnica Aeronáutica, en la que se instruyen más de 300 alumnos civiles para satisfacer las necesidades propias y de las Fuerzas Armadas y Carabineros.

Contempla planes a mediano y corto plazo para el equipamiento más moderno de todos los aeródromos públicos del país."

Alfredo Gómez-Lobo Guevara
Secretario General
Dirección de Aeronáutica



Por considerarlo de sumo interés para nuestros Asociados, reproducimos in extenso el capítulo correspondiente al Comité de Empresa, parte de la ley que creó el nuevo Estatuto Orgánico de LAN.

TITULO III

DEL COMITE DE EMPRESA

Artículo 17º.- El Comité de empresa estará compuesto por delegados de los trabajadores en un número no superior a seis ni inferior a tres y por un número igual de delegados de la administración.

Los delegados durarán dos años en sus cargos y podrán ser reelegidos.

Artículo 18º.- Los delegados de los trabajadores serán elegidos en votación directa y secreta por el personal que posea más de un año de antigüedad en la empresa, correspondiendo a cada trabajador con más de un año de servicios completos en la empresa un voto y por cada cinco años de servicios completos un voto adicional. El o los sindicatos que agrupen trabajadores de la empresa designarán, cada uno de ellos, uno de estos delegados de entre sus directores, los que durarán en sus cargos mientras conserven la calidad de dirigentes sindicales.

Los representantes de la administración serán designados por el Presidente de la Empresa y entre ellos se contará él mismo quien presidirá el comité.

Artículo 19.- Los delegados de los trabajadores en el Comité deberán ser chilenos, mayores de 21 años, saber leer y escribir, no haber sido condenados ni encontrarse procesados por crimen o simple delito, y tener cinco años a lo menos de antigüedad en la empresa. Iguales requisitos, con excepción del de la antigüedad, deberán reunir los representantes sindicales y de la administración.

No será causal de incompatibilidad para postular a la elección de los delegados de los trabajadores en el Comité de Empresa el carácter que puedan tener de dirigentes sindicales.

Artículo 20.- El reglamento determinará las modalidades para la presentación de candidatos a delegados, el procedimiento de elección, designación de delegados sindicales, las causales de incompatibilidad, caducidad y suspensión en el desempeño de los cargos, formas de reemplazo y demás disposiciones necesarias para la oportuna y adecuada representación de los delegados de los trabajadores y de la administración en el Comité de Empresa.

Artículo 21.- Corresponderá al Comité de Empresa deliberar sobre las siguientes materias:

a) Exámen de las peticiones, reclamaciones o quejas presentadas al Comité por sus miembros o por el Presidente de la Empresa que se refieran a las condiciones de trabajo imperantes en la empresa o al normal desarrollo de las relaciones laborales.

b) Estudio de sistemas de comunicación, quejas, consultas o información entre los trabajadores y la administración de la empresa.

c) Estudio y proposición al Directorio de formas de incentivo al personal para obtener una mayor productividad en la empresa y estudio de las sugerencias que puedan presentarse para mejorar la marcha de ella en aspectos técnicos, sociales o económicos.

d) Iniciativas destinadas a otorgar a los trabajadores una participación en los resultados económicos de la empresa y a hacerlos solidarios de su desarrollo.

e) Asuntos relativos a aspectos culturales, educativos, deportivos o de formación profesional, que interesen a los trabajadores de la empresa.

f) Cuestiones relacionadas con los sistemas de bienestar social establecida por la empresa para sus trabajadores, especialmente en lo que se refiere a vivienda, salud, educación o ahorro.

g) Materias destinadas a ser incorporadas en los reglamentos y manuales internos de la empresa, relacionados con el personal y con la organización y funcionamiento de la misma.

h) En general, sobre problemas de interés común en las relaciones entre la dirección o administración de la empresa y su personal, con el propósito de contribuir al mejor funcionamiento de la empresa.

Artículo 22º.- De acuerdo con lo dispuesto en la letra g) del artículo anterior corresponderá al Comité de Empresa deliberar y proponer al

Directorio la dictación de normas sobre las siguientes materias:

- a) Contratación y selección del personal.
- b) Descripción fundamental de tareas que aseguren principios de orden y jerarquía en el trabajo.
- c) Evaluación básica de los cargos dentro de la empresa;
- d) Promociones y ascensos del personal;
- e) Jornadas de trabajo, turnos y vacaciones;
- f) Descansos, feriados y permisos;
- g) Régimen de remuneraciones en conformidad a la ley, los reglamentos y convenios si los hubiere;
- h) Obligaciones y prohibiciones a que están sujetos los trabajadores dentro del recinto de la empresa y otras que sea del caso considerar;
- i) Condiciones de higiene y seguridad en el trabajo, de conformidad a la ley N° 16.744;
- k) Multas y sanciones por infracción de los reglamentos y manuales internos, contratos de trabajo, convenios colectivos y otras obligaciones convencionales;
- l) Procedimientos de quejas y reclamos por inobservancia de los reglamentos y manuales, contratos de trabajo, convenios colectivos y demás normas legales o reglamentarias, convencionales y arbitrales que regulen el trabajo en la empresa;
- m) Procedimientos de reforma de los reglamentos y manuales internos;
- n) Procedimientos de información a los trabajadores por parte de la empresa y comunicaciones recíprocas; y
- ñ) Otras materias que se estimare conveniente regular de acuerdo a las modalidades y características propias de la empresa.

Artículo 23º.- El Comité de Empresa celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias.

Salvo acuerdo en contrario adoptado por la mayoría de los miembros que lo constituyen, el Comité de Empresa deberá reunirse ordinariamente una vez al mes, el día, a la hora y en lugar que se fije en la primera sesión constitutiva.

Las sesiones extraordinarias tendrán lugar a solicitud del Presidente de la Empresa o a petición escrita de al menos tres de los miembros del Comité y en ellas sólo podrán tomarse acuerdos relacionados con las materias objeto de la citación.

Artículo 24.- Para que pueda sesionar válidamente el Comité de Empresa, se requerirá la asistencia del Presidente de ella o de quien lo subroge o supla en el cargo, y de la mayoría absoluta de los delegados de los trabajadores.

Los acuerdos del Comité deberán adoptarse con el voto conforme de la mayoría de los representantes de la administración o del Presidente de la Empresa, en su caso, y de la mayoría de los delegados de los trabajadores, asistentes a la respectiva sesión.

Artículo 25º.- Tanto los representantes de la administración como los de los trabajadores podrán hacerse acompañar de otras personas en calidad de asesores a las reuniones del Comité, cuando la naturaleza de las materias a tratar así lo requiera.

Artículo 26º.- Las atribuciones y funciones del Comité de Empresa no entorpecerán en forma alguna el ejercicio de las facultades que privativamente o en forma independiente competen al Directorio de la Empresa y al Presidente de la misma, como responsables de la administración.

Artículo 27º.- Los acuerdos del Comité de Empresa serán obligatorios para el Presidente de ella y para todos los trabajadores de la misma, sin excepción alguna.

Los acuerdos que significaren o se traduzcan en proposiciones al Directorio de la empresa, por corresponderle a éste la decisión, y adoptados con el voto conforme del Presidente de la Empresa, obligarán personalmente a éste en aquel organismo.

Artículo 28º.- Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones de este título, el Presidente de la Empresa, tendrá los siguientes deberes con relación al Comité de Empresa:

- a) Constituirlo y proporcionarle lugar para reunirse y facilidades para el desarrollo de las sesiones y los servicios de secretaría necesarios;
- b) Asistir a las reuniones del Comité de Empresa;
- c) Cumplir y exigir el cumplimiento de los acuerdos del Comité de Empresa;
- d) Suministrar, cuando se le solicite, toda información o antecedentes relacionados con la marcha y operaciones de la empresa, siempre que, a juicio del Presidente, no tuvieren el

caracter de confidenciales;

e) Dar oportunamente al Comité de Empresa información sobre medidas de reorganización, disminución de actividades, cierre, fusión, o cualquiera otro antecedente que pueda estimarse de interés para los trabajadores.

Artículo 29º.- Los miembros del Comité de Empresa estarán obligados:

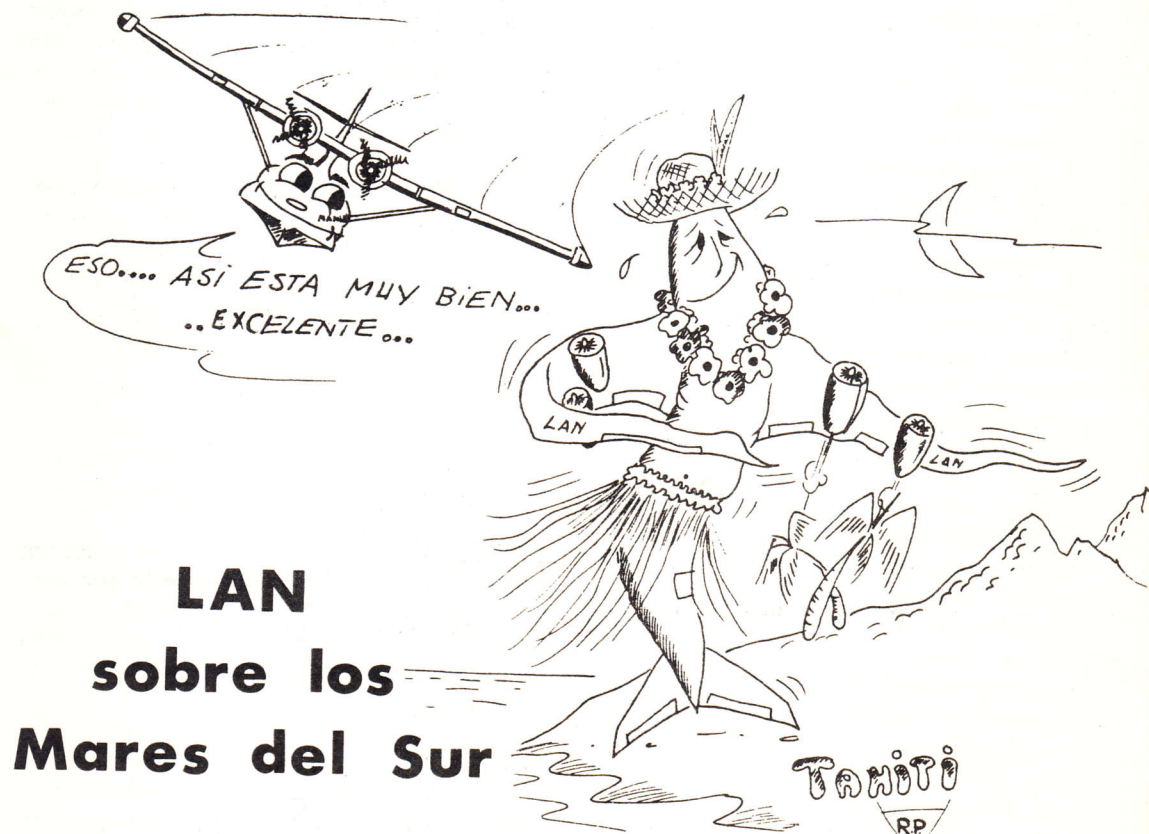
a) A asistir a las reuniones del Comité de Empresa;

b) A cumplir y velar por el cumplimiento de los acuerdos del Comité;

c) A dar o proporcionar al Presidente de la Empresa, cuando éste lo solicitare, la información de que dispongan sobre materias de la actividad de ésta, especialmente en asuntos de productividad, empleo y aumento de producción;

d) Guardar reserva sobre datos y antecedentes de carácter confidencial que pueda suministrarle el Presidente de la Empresa; y

e) Transmitir al personal, cuando no se haya hecho expresa reserva de la divulgación, los acuerdos del Comité y las informaciones que proporcione el Presidente de la Empresa.



LAN sobre los Mares del Sur

Con el aterrizaje del primer avión LAN en el aeropuerto de FAA en la isla de Tahiti, hemos llegado a ser la primera empresa aérea comercial en unir Sud América con la Polinesia Francesa, punto de contacto con el lejano Oriente, Nueva Zelandia y el Continente Australiano. Todo empezó el 19 de Enero de 1951 cuando a las cinco de la tarde despegaba del aeropuerto de La Florida en La Serena el anfíbio Manutara que por primera vez llevaría a Isla de Pascua un saludo vía aérea de todo el pueblo de Chile.

La historia es larga y está llena de sueños y proyectos, muchos de los cuales nunca fueron comprendidos, pero que tuvieron el empuje visionario de aviadores como Roberto Parragué S. y Sir Gordon Taylor este último de nacionalidad australiana, ambos pioneros indiscutibles de la ruta que actualmente LAN tiene el privilegio de poseer como propia.

Si pensamos detenidamente veremos que las posibilidades son ilimitadas ya que Chile será la puerta, y LAN la empresa que llevará a Sud América a través del Pacífico a lugares más allá de donde se pone el sol.

Huelga de Pilotos en Aerolíneas Argentinas

El día 16 de Octubre el Directorio tuvo el agrado de recibir la visita de los Srs. Jorge Beraldo y Eugenio Rivas, pilotos de Aerolíneas Argentinas, quienes estaban interesados en dar a conocer los motivos de su conflicto con la Empresa.

Para el Directorio del Círculo fué muy agradable y beneficiosa esta visita, ya que permitió conocer en detalle las causas que motivaron el conflicto, las que son muy similares a los problemas que afectan actualmente a los pilotos de LAN. Por ejemplo, desde hace aproximadamente cinco años, los pilotos de Aerolíneas Argentinas han tratado de conseguir un mejor trato económico por parte de la Empresa, siendo hasta el momento de iniciar el conflicto imposible lograr una solución más de acuerdo con los niveles internacionales de salarios de Compañías Aéreas.

Los pilotos de Aerolíneas Argentinas piden en este momento un sueldo aproximado de US 1.300.- para el nuevo Boeing birreactor 737, ajustando el resto de los materiales a una proporcionalidad de acuerdo a la importancia y peso de los mismos. Cabe hacer presente que actualmente los sueldos de los pilotos son los más altos de la Compañía, estando

inclusive sobre todos los ejecutivos de la Empresa. Como dato ilustrativo un Capitán de B-707 gana US 900.-; un Capitán de Caravelle US 600.- y uno de HS 748 US 500.- Estos valores son aproximados debido al cambio de moneda. Los pilotos de Aerolíneas Argentinas hacen comparación con los pilotos de Austral, quienes reciben un sueldo de aproximadamente US 1.400.- por volar el birreactor BAC 111.

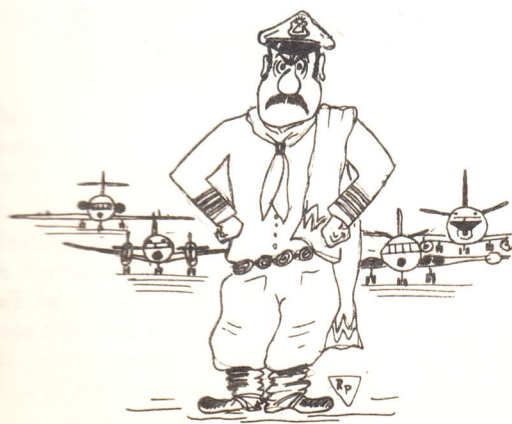
Es de destacar la unión demostrada por todos los pilotos de Aerolíneas Argentinas en esta su primera huelga, ya que el paro fué total a pesar de haberse avisado sólo con 24 horas de anticipación, quedando inclusive todas las tripulaciones que se encontraban en el extranjero detenidas hasta no recibir orden de reanudación de faenas por parte de su Asociación.

Este paro de advertencia finalizó después de 48 horas al iniciarse conversaciones directas. Es deseo de nuestro Círculo que ellas lleguen a feliz término y felicitamos a nuestros colegas argentinos por el espíritu de unidad gremial y responsabilidad profesional demostrados al pedir un trato de acuerdo a su rango de profesionales.

Por estimar de sumo interés para nuestros asociados, transcribimos el acuerdo emitido por APLA a sus asociados.

“La reunión realizada en la Asociación de Pilotos en Líneas Aéreas - APLA - del día 13 del actual resolvió:

“Primero, ampliar en cuarenta y ocho horas el mandato concedido a la comisión permanente del sector Aerolíneas Argentinas en la asamblea general extraordinaria del día 4 de agosto último para efectuar un paro de actividades. Esta acción se tomará durante los días 15 y 16 del corrientes mes.



“Segundo, dar mandato a la comisión permanente del sector Aerolíneas Argentinas para efectuar un paro de 72 horas posterior al indicado en el primer punto de la resolución, en fecha a determinar, en caso de no obtener resultados satisfactorios como consecuencia del primer paro.

“Tercero, dar mandato a la comisión permanente del sector Aerolíneas Argentinas para disponer un paro por tiempo indeterminado en los siguientes casos:

“a) de aplicarse sanciones a pilotos como resultado de las medidas indicadas en los puntos 1 y 2 de esta resolución.

“b) al no obtenerse resultados aceptables finalizado el plazo que la comisión permanente del sector Aerolíneas Argentinas determine luego de las medidas indicadas en 1 y 2.

“c) al no ser restituidos en sus funciones los pilotos con cargo en la empresa que hubieran renunciado con motivo del presente conflicto.

“Cuarto: Dar mandato a la comisión permanente del sector de Aerolíneas Argentinas para publicar una o más soli-

citadas en las que se presenten a la opinión pública las diferentes causales del conflicto.

“Quinto: Solicitar a los pilotos con cargo (instructores, etc) en la empresa Aerolíneas Argentinas, excepto jefes de líneas y jefe del departamento vuelos, presenten de inmediato las renunciaciones irrevocables a sus funciones.

“Sexto: Facultar a la comisión directiva de APLA para aplicar inmediatamente las medidas disciplinarias permanentes previstas en la asamblea del día 14 de agosto pasado.

“Séptimo: En caso de que cumplido el plazo de 48 horas de paro de actividades, la comisión permanente del sector de Aerolíneas Argentinas decida reiniciar los vuelos, se retornará a la tarea prestando toda colaboración a la empresa”.

Los puntos octavo y noveno difundidos en el comunicado señalan que ningún piloto adoptará por ninguna causa posiciones que impliquen asumir representación y/o mediación personal de cualquier orden, salvo que expresa y concretamente lo autorice la comisión permanente del sector Aerolíneas Argentinas de APLA.



EL NUEVO B-707 DE LAN-CHILE EN PLENO VUELO AUN CON LOS COLORES DE LA FIRMA BOEING

Con la adquisición del segundo BOEING 707-347C LAN-CHILE podrá ver realizados sus proyectos de expansión de rutas dentro de un plazo muy breve.

Cabe destacar que la compra de este último cuadrireactor junto a las de-

más adquisiciones de material de vuelo constituyen la inversión más alta efectuada en toda la historia de la aviación comercial chilena.

Cada día que pasa nos acercamos al momento en que los aviones de LAN-CHILE crucen el Atlántico y el Pacífico en demanda de nuevos mercados que permitan el engrandecimiento de nuestra empresa y así llegar a ser una de las mejores del mundo.

MAYORIA DE EDAD EN CABINA

Hemos recibido de uno de sus compañeros estas líneas para su publicación, las que hacemos nuestras ya que estimamos que Rafael Fontecilla es un ejemplo para todos los que trabajamos en LAN.

"Cuarenta y un años, ocho veces millonario del aire, el sobrecargo más antiguo de Chile y uno de los cuatro o cinco más antiguos del mundo, Rafael Fontecilla Bascañán cumplirá el próximo 15 de Noviembre veintiun años al servicio de la Empresa rodeado del afecto y respeto de sus compañeros. Sabiendo que el promedio de sus colegas duran cuatro o cinco años y que varios de ellos aún no cumplen su mayoría de edad, su proeza se nos antoja por lo menos señora".

"Que lejano le debe parecer el día en que realizó su primer vuelo en un frágil aeroplano, que hoy nos parecería de juguete, y da así, sin saberlo, su primer paso para recorrer un camino que ya dura veintiun años y promete seguir durando. Hoy día un Boeing 707 ha reemplazado a aquel juguete y ciento cuarenta y seis pasajeros toman el lugar de aquellos pocos que, en Noviembre de 1948, lo acompañaron en su primer vuelo".

"Rafael no se ha limitado a pasar, durante estos años, por la Línea Aérea. Está dejando entre sus compañeros un sentido de dignificación profesional y una esperanza para los que, como él, pudiendo seguir un camino más conservador, se dedican a satisfacer esa sed de nuevos horizontes que hace que los hombres, independiente de su edad, sean un poco niños y estén prontos a renovarse y a avanzar por el camino que ellos mismos han sabido elegir".

CARTAS A LA REVISTA

Hubiéramos querido iniciar esta sección con alguna carta de nuestros Asociados, desgraciadamente nuestro primer número al parecer no se ha hecho acreedor a que alguien sienta la necesidad de estampar sus impresiones por escrito. Eso sí, queremos aprovechar la página para hacernos eco de numerosas observaciones hechas a la Revista en forma verbal.

Como se dijo en el primer número, esta revista se hizo con gran dosis de entusiasmo y casi sin material que colocar en ella. Lo importante para nosotros era dar el primer paso, y con la mejor buena fé creamos una revista que fuera lo menos pesada posible, para que a medida fueran apareciendo las ediciones siguientes, la Revista se hiciera más compacta y se afiatara con la colaboración de todos. Desgraciadamente la realidad es otra; no hemos recibido ni una sola línea para este número, a pesar que solicitamos cooperación en forma reiterada y fijamos dos meses de plazo para ello. Hemos hecho este comentario porque casi todas las observaciones hechas coinciden en que la Revista era poco seria y no contenía artículos de real interés para los pilotos. Aceptamos las observaciones y las tomaremos en cuenta, pero es indispensable que los Asociados hagan suya esta Revista y cooperen a su continuación y mejoramiento. Nuestra próxima edición será en el mes de Diciembre y para ella esperamos sus artículos y/o sus observaciones dirigidas a esta sección.

Contribuyamos a que la Revista sea el medio de difusión y comunicación de y para todos los pilotos; así lograremos hacerla indispensable y estaremos consiguiendo hacernos más unidos y más fuertes.

Atentamente

Los Editores

M E N S A J E

Estimado compañero:

Ha llegado el momento en que la profesión de piloto comercial sea reconocida no sólo dentro de nuestra empresa sino que en el país entero. Por más de 40 años se nos ha dejado de lado sin que nadie se haya levantado para conseguir la verdadera jerarquización de nuestro trabajo.

En este momento es cuando debemos estar férreamente unidos para conseguir la solución de los problemas que nos afectan y la realización de nuestras justas aspiraciones. De todos son conocidos los esfuerzos del Directorio en conseguir para los pilotos el lugar que les corresponde de acuerdo a las delicadas funciones que cumplen. Tampoco podemos desconocer los acuerdos de la última Asamblea, en la que se fijaron claramente cuales eran los puntos de vista de los Asociados con respecto a este nuevo escalafón.

Estamos pues enfrentados a un período en el cual no podemos sentarnos a esperar cual será el resultado, sino que debemos estar en contacto permanente con el Directorio y con nuestros compañeros, para lograr que nuestras justas peticiones sean escuchadas y aprobadas.

De esta unión y del esfuerzo de todos dependerá que nuestro cargo ocupe la categoría que le corresponde y por ende la tranquilidad y el bienestar que deben tener todos los Pilotos

Los Editores

P RTUGUES

QUE GRANDE ES!

Menaje

Confecciones varones

2858

ALAMEDA

2858

Confecciones damas

Confecciones niños

Muebles

Refrigeradores

Estufas

Zapatería

Artículos para el hogar

CASA PORTUGUES se complace en avisar a los Asociados del CIRCULO DE PILOTOS LAN-CHILE, que ha suscrito con éste un Convenio Colectivo de Crédito.



SEGUROS
CORPORACION

HUERFANOS 1147 - 3er PISO
OFICINAS 348 - 351
TELEFONOS:
PRODUCCION 68644 - 81389
CHOQUES 81384

COMPAÑIAS DE SEGUROS GENERALES:

"CORPORACION GARANTIZADORA NACIONAL S.A."

"CORPORACION ASEGURADORA S.A."

- SEGUROS DE GARANTIA
- INCENDIO
- MARITIMO
- AUTOMOVILES
- ETC.