DESPEGUE

23

SCAN NOTICIOSO

La gerencia de planificación de LAN CHILE dio a principios de Enero una conferencia de prensa, la que posteriormente, apareció en la primera página de nuestros peródicos capitalinos.

En ella, Jorge Ríos Harvey, Gerente de Planificación y el Ingeniero Pedro Delisle, señalaron la posible apertura de nuevas rutas hacia el Pacífico Sur y Extremo Oriente, hasta llegar a Tokio vía Manila.

—)o(—

Debido a una falla mecánica el helicóptero CC-PAD se precipitó a tierra el 14 de Enero, mientras sobrevolaba el Estadio de la Corfo en Santiago. El piloto Jorge Lathrop y un acompañante resultaron ilesos.

—)o(—

Dos generales y once altos oficiales del Ejército Argentino, perecieron al estrellarse el avión militar en que volaban, contra la ladera de un cerro, en la provincia de Tucumán. El twin otter fue hallado destruido en los faldeos de un cerro de 1.500 metros. Según se cree, el avión se encontró con una fuerte tormenta que lo sorprendió en esta área montañosa.

—)o(—

En Colombia, un C-47 sufrió un accidente, estrellándose contra una montaña, muriendo sus 20 ocupantes. El avión se dirigía al aeropuerto de Florencia, a unos 600 kms. al suroeste de Bogotá.

—)o(—

Aristóteles Onassis decidió entregar la Olympic Airways, línea aérea que fundó en 1956, al Gobierno griego, según se anunció en Atenas a principios de Enero.

—)o(—

Alarma mundial produjo el anuncio de la NASA referente al cohete Saturno que colocó en órbita, al laboratorio espacial Skylab, en Mayo de 1973. El aparato de 37 toneladas de peso, inició su retorno a la madre tierra Los pronósticos sobre cuál sería el lugar en donde caerían sus restos se vieron opacados por las numerosas informaciones, que en escala mundial vieron meteoritos profusamente, tanto en el Atlántico como en el Pacífico y en el desierto del Sahara, como en Mendoza. Por supuesto que también aquí en Chile lo vieron caer...

—)o(—

Un avión Ilushin-18, de la línea aérea húngara Malev estalló en Budapest el 16 de Enero, al aterrizar en este aeropuerto. Los nueve tripulantes perecieron. El avión no llevaba pasajeros. Una investigación preliminar reveló que hubieron problemas con el tren de aterrizaje y que el avión se habría estrellado contra la pista.

—)o(—

El Gobierno Británico informó a mediados de mes, su toma de control de las dos empresas de construcción aeronáutica más importante del país, la British Aircraft Corporation y la Hawker Siddeley. Ambas compañías representan el 80 por ciento de la industria Aeronáutica británica, siendo la BAC uno de los constructores del aparato supersónico Concorde.

Las industrias serán confiadas a la Aircraft Corporation of Great Britain, lo cual equivaldría a una nacionalización.

—)o(—

Un nuevo record de vuelo sin escalas estableció un Boeing 747-B al volar entre Seattle, EE. UU. y Aman, en Jordania. El aparato cubrió la distancia de 8.369 millas en 14 horas y 24 minutos.

—)o(—

El 13 de Enero en Orly, dos hombres dispararon cuatro proyectiles de bazuka contra un avión israelí con 147 pasajeros a bordo. Las granadas erraron el blanco y destruyeron un DC-9 de la Compañía de Transportes Aéreos Yugoslavos. Por suerte sus 36 pasajeros recién habían desembarcado. Los atacantes alcanzaron a huir. Se atribuye este atentado a la organización guerrillera árabe "Septiembre negro".

Debido a este atentado el gobierno francés ordenó un refuerzo policial en este aeropuerto, elevándose de ese manera a 450 policías que vigilan Orly, las 24 horas.

—)o(—

En Beirut, la Organización Palestina de Liberación informó haber castigado ejemplarmente a cuatro secuestradores árabes, que desviaron un avión inglés desde Dubai a Túnez, matando a un pasajero alemán, en el mes de Noviembre pasado.

—)o(—

En París dos americanos buscados por el FBI por el secuestro de una aeronave a Algeria en 1972 fueron detenidos. Willie Roger Holder y Marie Kerkow secuestraron un jet de la Western Airlines bajo la amenaza de tener una bomba en un portadocumentos. Solicitaron un rescate de US$ 500.000. Posteriormente permitieron que los 97 pasajeros bajaran en San Francisco, llevándose luego el avión a Algiers. El gobierno argelino les concedió asilo, exigiéndoles sí, la devolución de US$ 488.000. Holder fue descrito como líder responsable de los "panteras negras".

—)o(—

Cinco personas murieron al descender en su pequeño avión en una aproximación instrumental al aeropuerto de Washington. El bimotor Beach King chocó contra una antena de 500 ft. de altura, a 5 millas del Aeropuerto National durante una aproximación VOR-DME, a la pista 18.

—)o(—

Siguen los problemas en Orly. Dos terroristas árabes trataron el 19 de Enero de disparar contra un Boeing 747 de la El Al, en los instantes en que carreteaba para despegar con rumbo a Tel Aviv. El avión transportaba 200 pasajeros. Al ver frustrados sus intentos por la policía, los guerrilleros buscaron refugio en un baño del aeropuerto, tomando como rehenes a más de una docena de civiles, y dejando heridas a unas 18 personas. Después de más de 17 horas de gran tensión, el gobierno francés accedió a proporcionarles un avión a cambio de la vida de los rehenes. Los terroristas viajaron en un Boeing 707 a Bagdad, Irak.

—)o(—

El Club de hombres pájaros de Santiago "Juan Salvador Gaviota" recibió hace poco una donación de cinco aerodeslizadores. Este regalo fue hecho por el Gobierno de Chile.

—)o(—

El Presidente de la República, General Augusto Pinochet Ugarte, en un vasto programa de visitas a las diferentes regiones del país, ha volado en varias oportunidades por LAN-CHILE. Entre los Comandantes que han tenido tan

D E S P E G U E

AÑO VII — MARZO / ABRIL 1975 — Nº 23

Publicación patrocinada por el Círculo y Sindicato Profesional de Pilotos de Lan-Chile.

Miembro de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA)

Director:
CDA. Sr. Máximo Astorga Rojas
Domicilio y Suscripciones:
Las Palmas 2212 - Of. 34 y 36.
Teléfonos: 231397 - 496692.
Cables: LANPILOT.
Santiago de Chile.

Fotografías: Luis Orazio.

INDICE

EDITORIAL 2
El Fundador de LAN-Chile 2
Un vuelo difícil (1ª Parte) 3
El Rostro de la Noticia 6
Himno de Línea Aérea Nacional 6
El Librito Negro de Jepp 7
Estupor del Abogado de Pilotos Franceses y Españoles por el Informe del Accidente de Nantes 10
El Mando 11
Autoridad del Capitán 12
Libros.— "Jet Stream" 13
Aumento del Impuesto para Viajeros 14
Operaciones Informa 15
Cuerpo de Sobrecargos y Auxiliares de LAN-Chile 15
La Foto del Recuerdo 18
¿Disminuye el Tráfico Mundial Aéreo? 19
Aspectos Psicológicos del Vuelo Transmeridiano 20
Don Alberto Reyes Corona 25
Discurso del Pdte. de IOP en Madrid 26
Cartas de Aproximación Sobresaturadas o Incompletas? 27
Más Observaciones Aeronáuticas 30
Avión Supersónico no causa Perjuicios en la Atmósfera 32

EDITORIAL.—

El día 4 de Marzo, LAN-Chile cumplió 46 años de vida. La proximidad al medio siglo de existencia, se anuncia ya, en estos aniversarios, con un sentimiento creciente de admiración y respeto por la vieja institución que, iniciada en una época en que el vuelo tenía aún patente el sabor de la aventura, ahora representa para la patria, la sólida base de su aviación comercial, elemento hoy en día inseparable de los conceptos de civilización y desarrollo de un pueblo.

Medio siglo de existencia de una Línea Aérea, es algo realmente significativo en la historia de la aeronáutica mundial. Para comprobarlo baste recordar que, hace medio siglo, se volaba en aviones de madera y tela —los Gypsy— con que LAN inició sus actividades en 1929, tenían capacidad para un pasajero que volaba, igual que el piloto, con la cabeza al aire libre, podían llevar una carga de unos 60 kilógramos a una velocidad de 100 kms./hora y a una altura de 2.000 metros y con un alcance de 300 kilómetros—. Hoy, aún cuando LAN no los ha incorporado a su flota, son ya familiares los aviones jumbo (Boeing 747, Douglas DC-10, Lockheed 1011, Aerobus 200, etc.), cuya capacidad y performances no vamos a describir, porque a través de la propaganda de las Líneas Aéreas ya son archiconocidas. Además, con los actuales vuelos del Concorde, estamos presenciando el inicio del transporte aéreo comercial supersónico.

Ahora bien, la comprobación no está exactamente en la comparación del Gypsy Moth con el Boeing 747 y el Concorde, sino en la comprensión del profundo significado de esta evolución que, en 50 años, nos lleva del Gypsy al Concorde; del profundo esfuerzo y capacidad desarrollada por una Empresa para adaptarse a los elementos determinantes de tal evolución, al menos en un grado que le ha permitido su propia subsistencia, y, finalmente, en la comprensión de que, necesariamente, tal empresa tiene que haber acumulado, como consecuencia de lo anterior, una profunda e inavaluable experiencia.

Es así como estos 46 años de existencia de nuestra Línea Aérea significan una garantía de su solvencia, capacidad, voluntad y experiencia, para resolver los problemas y satisfacer las necesidades del transporte aéreo de Chile. Esta Empresa cuenta con los elementos fundamentales que la acreditan Y LA RESPONSABILIZAN como elemento insustituible de la estructura orgánica de nuestra patria.

Por ello es que no debemos desesperar ante las dificultades que hoy entraban su desarrollo. Algunas de ellas son comunes a todas las Líneas Aéreas, pues derivan de la crisis económica-político-social que afecta al mundo y, sus soluciones, deben encontrarse también en un plano mundial. Otras, derivan de la falta de organización interna y de algunas indefiniciones de la política aérea nacional, que subsisten como herencia de administraciones políticas anteriores y, seguramente serán eliminadas, pues LAN-Chile tiene la fuerza necesaria para hacerlo. Quienes nos identificamos con la Empresa debemos estar atentos a cooperar para que dicha capacidad sea usada debida y oportunamente. Si logran aunarse las voluntades con verdadero interés, es posible que los cuatro años que faltan, sean tiempo suficiente para que el Cincuentenario nos encuentre en un verdadero plan de progreso, con aviones modernos que nos permitan competir adecuadamente y una expansión tendiente a aprovechar las enormes posibilidades que, debido a su situación geográfica y otras características, ofrece nuestro país. Con ello estaríamos brindando en un cien por ciento los servicios que de LAN-Chile espera la Patria.

El Fundador de LAN - CHILE

Con motivo de celebrarse el cuadragésimo sexto aniversario de la fundación de LAN - Chile por el General ARTURO MERINO BENITEZ, se bautizará con su nombre la calle que se encuentra en la parte posterior del Hotel Sheraton San Cristóbal, la cual fue inaugurada por el Comandante en Jefe de la FACH y miembro de la Junta de Gobierno, General Gustavo Leigh Guzmán.

Hijo de Pedro Eliseo Merino y Clorinda Benítez, Arturo Merino realizó sus estudios en liceos fiscales y en la Escuela Militar, plantel este último del cual egresó como oficial en 1908.

Posteriormente, ingresó a la Escuela de Aviación Militar, siendo fundador de la Fuerza Aérea de Chile (FACH).

Le correspondió ocupar los cargos de Subsecretario del Ministerio de Aviación y Comandante en Jefe de la FACH. Fue fundador de la Línea Aérea Nacional (LAN-Chile), de la cual fue su presidente, y Comodoro del Aire de la Aviación Militar.

Desempeñó numerosas comisiones de Gobierno en el extranjero, haciéndose merecedor de varias condecoraciones.

UN VUELO DIFICIL

Por MAX ASTORGA

Subimos al avión en silencio. La cabina iluminada nos aguardaba muda, ansiosa cual fino instrumento en su caja de terciopelo, antes del gran concierto. Sus diales suavemente bañados por la luz roja indicaban cero; todos los interruptores estaban en "OFF"; todas las palancas de control estaban atrás. La enorme máquina estaba inactiva

Nos encontrábamos en Ezeiza, el aeropuerto internacional de Buenos Aires, en una fría noche de invierno con tiempo frontal, esto significaba lluvia, hielo, turbulencia y una que otra tormenta eléctrica. En Meteorología nos habían mostrado una larga línea azul, trazada diagonalmente en la carta, en dirección noroeste a sureste y ubicada justamente en el delta del Río de la Plata.

Esta noche debíamos regresar a Santiago de Chile. El vuelo estaba atrasado ya varias horas debido a un cambio de motor, operación que por fortuna para nosotros la tripulación y para los ochenta y tantos pasajeros ya estaba terminada. Sólo nos restaba solucionar el problema de volar a través de la condenada tormenta..

El Meteorólogo nos había informado que el frente afectaba solamente hasta Junín, ciudad ubicada en nuestra ruta y distante unas 125 millas náuticas de Buenos Aires. De Junín hasta Mendoza todo despejado, hasta con luna llena. La Cordillera tampoco presentaba problemas. El pronóstico para Cerrillos era también óptimo... Sólo faltaba salir de Ezeiza, donde llovía torrencialmente, con fuerte viento arrachado, mala visibilidad y un bajísimo techo de negros nimboestratos a 280 metros... que eran iluminados intermitentemente por brillantes relámpagos. El Comandante Vidal revisó minuciosamente el plan de vuelo y la estiba; luego de firmarlas dio la trascendental orden. "Listo, que llamen a embarcar", y mirándome significativamente añadió, "Bueno, Roberto, vamos ahora a sufrir un rato...".

Nos sentamos en la cabina del DC-6B y el ingeniero Lagos comenzó inmdiatamente con la lista de prevuelo. Juntos con el Comandante la seguimos ordenadamente, preparando la aeronave para el vuelo. Terminada la lista, coloqué el plan de vuelo en su tablilla y me informé de su contenido.

Salida por instrumentos, de acuerdo a las instrucciones de Baires Control, luego ascenso hasta 4.200 metros, nivel al cual cruzaríamos la pampa argentina hasta San Rafael; allí, ascenso a 6.600 metros y cruce de Cordillera vía Malargüe-Curicó. En el límite pasaríamos a poder de Santiago Centro, quien nos guiaría por las aerovías chilenas hasta el aeropuerto de Los Cerrillos. Total tres horas con cuarenta y cinco minutos de vuelo.

Por los fonos escuché a Ezeiza Torre, dando las instrucciones de aterrizaje a un Jet de Pan American; luego autorizaron el despegue de un Convair de Varig. A pesar de lo inhóspita de la noche, su inmensidad helada y lluviosa escondía varios aviones, minúsculas joyas del ingenio humano, que desafiaban a la naturaleza gracias a la perfección de sus mecanismos y a la inteligente coordinación del Centro de Control, que los guiaba dándoles una separación adecuada para impedir una colisión en su vuelo a ciegas.

"Ezeiza Torre, aquí LAN 105, Santiago de Chile, instrumentos, solicito autorización de carreteo".

"'LAN 105 recibido, autorización carreteo. Viento. cero dos cero grados con veinte nudos, pista cero cuatro rodaje tres, altímetro 1012.7 milibares".

Miré al Comandante Vidal, quien en gesto característico, me dio el comprendido, empuñando la mano con el dedo pulgar extendido.

Durante la prueba de motores, nos dieron la autorización instrumental:

"Baires Control autoriza al LAN 105 al aeropuerto de Los Cerrillos, salida IFR vía Brandsen-Lobos-Junín. Ascenso a 4.200 metros. Pase con Baires, después del despegue".

Finalizada la prueba, la autorización de despegue se escuchó seca y tajante, como una sentencia.

"LAN 105 autorizado a decolar!".

Todo estaba listo. El instrumento ya no estaba en su caja de terciopelo. Preparado y afinado, se aprontaba para su gran concierto en el inmenso anfiteatro del cielo y las nubes.

El DC-6B inició su pesado movimiento de aceleración constante; al pasar VI, el Comandante Vidal soltó la rueda de nariz y cogió los controles. En ese momento se escuchó una sorda explosión en el lado izquierdo. Miré automáticamente los torquímetros; el dial del motor interior izquierdo indicaba una pérdida de potencia.

"Falla en el motor número dos": anunció serenamente el ingeniero de vuelo, "la hélice entró en bandera automáticamente".

UN GRAN AVION EL DC-6 B

"Procedimiento bandera motor fallado... ¡continuamos el despegue!", replicó el piloto, con el rostro tenso clavado en su panel de instrumentos.

Ya era imposible frustrar el despegue, en caso de cortar los aceleradores, el avión no se detendría en la pista remanente.

De todos modos, gracias a la Electrónica, la hélice del motor fallado al sentir la pérdida de fuerza, se había embanderado, rotando sus palas y colocándolas al filo del viento, impidiendo así su giro en molino, lo que hubiera provocado una mayor resistencia al avance.

Al pasar V2... un siglo más tarde, abandonamos la maravillosa solidez de la tierra. El negro sudario de nubes nos absorbió inmediatamente.

"¡Tren arriba!".

Subí en rápido movimiento el tren de aterrizaje; el avión, con un 25% menos de potencia tomaba velocidad lentamente. Volábamos totalmente de acuerdo a las indicaciones de los instrumentos de vuelo. El horizonte artificial mostraba las alas niveladas; el rumbo estaba correcto, el velocímetro indicaba el lento aumento de la velocidad... 110... 115... 120 nudos. El variómetro, instrumento indicador de ascenso, mostraba una razón de 250 pies por minuto.

"¡Flaps arriba!".

Suspiré aliviado. La parte peligrosa había pasado; el despegue por sus características propias es siempre la parte más crítica del vuelo de un avión... ahora si se complica con una falla del motor...!

"Viraje hacia Brandsen al rumbo 145".

"Conforme, Roberto, comunícate ahora con Baires y solicítales autorización para devolvernos por falla del dos".

"Inmediatamente, Comandante".

"¿Y usted, Lagos, pasó la lista de bandera?".

"¡Sí, Comandante!".

"Bien, entonces complete la lista de ascenso mientras el copiloto se encarga de la radio".

El trabajo en la cabina se desarrollaba rápida y eficientemente.

Nada de gritos ni nerviosismos;, el piloto vuela y da órdenes, el copiloto asiste el vuelo y se encarga de las comunicaciones y de la navegación. El ingeniero de vuelo se preocupa de los motores y de sus sistemas anexos.

"Baires Control, aquí LAN 105, despegado 17 solicita regresar a Ezeiza por motor número dos en bandera".

"LAN 105 recibido, mantenga en Brandsen. Deme estimada".

"Recibido, estimo Brandsen a las 26".

Los instrumentos indicaban que el avión seguía montando en curso. Escuché a Baires instruyendo a varias aeronaves, desviándolas para permitir así nuestro regreso a tierra.

"Comandante, tendremos un problema de sobrepeso si volvemos inmediatamente a Ezeiza. Despegamos con 97.500 libras y 2.800 galones de bencina".

El piloto arrugó el entrecejo. Calmadamente sopesó el problema. El DC-6B es un cuadrimotor con un peso de aterrizaje máximo de 88.200 libras. De acuerdo al peso de despegue, teníamos 9.300 libras de más, prácticamente cuatro toneladas y media...

En ese momento las demarcaciones de los radiocompases nos indicaron que estábamos vertical Brandsen.

"Roberto, llámate a Baires, le das posición y solicítale autorización para mantener 1.200 metros. Luego pides hora estimada de aproximación y con estos datos y el consumo de gasolina sácame el tiempo de vaciado rápido. Tendremos que botar bencina".

"¡Inmediatamente, Comandante!".

Baires informó que por tráfico no podían autorizarnos directo a Ezeiza y deberíamos seguir los canales instrumentales hasta Lobos y de allí a Ezeiza. Saqué la carta de aproximación del "Radio Facility". En el diagrama aparecía claramente el procedimiento. Los puntos Ezeiza-Brandsen-Lobos, formaban un triángulo escaleno, siendo Ezeiza el vértice norte. Brandsen el sur este y Lobos el vértice sur-oeste. Actualmente nos encontrábamos en Brandsen volando en hipódromo a 1.200 metros de altura.

Saqué el computador y después de un rápido cálculo, informé al piloto.

"Comandante, no hay demora prevista, pero tendremos que seguir vía Lobos a Ezeiza; eso nos da aproximadamente 23 minutos más de vuelo".

"Conforme, solicítale autorización para hacer vaciado rápido de gasolina en Lobos".

Solicité lo pedido.

"LAN 105 negativo, por tormenta eléctrica aproximando Ezeiza desde el sur-oeste. Haga vaciado rápido al este de Brandsen".

"LAN 105 recibido".

En ese momento, según mis cálculos, nuestro peso debido a la gasolina consumida era de 96.200 libras, tomando en cuenta además el tiempo de vuelo hasta el aeropuerto. Según la tabla de vaciable deberíamos botar 1.370 galones... 5.200 litros.

"Comandante, listo los cálculos del vaciado. Nos demoraremos 3 minutos en la operación".

"Muy bien... Lagos proceda entonces a efectuar la lista y avísenle al sobrecargo para que prepare a los pasajeros.

El ingeniero cogió la lista de emergencia y juntos preparamos el avión, bajando los tubos de descarga ubicados bajo las alas.

"Baires Control, aquí LAN 105, abandona la frecuencia por desconección de equipos electrónicos. Llamaré a las 40, una vez efectuado el vaciado".

"LAN 105 recibido. Baires mantendrá escucha, buena suerte".

(Continuará).

de la Noticia

El General de Brigada Aérea SERGIO LEIGH GUZMAN, ha sido nombrado Director de la Dirección de Aeronáutica.

El distinguido oficial superior de la FACH ingresó a la Escuela de Aviación en 1942. Tres años más tarde se graduó como Subteniente de esa rama del Aire y, al mismo tiempo, recibió su título de piloto de guerra.

Durante su carrera militar ha cumplido diversos cargos, como por ejemplo segundo Comandante del Grupo Nº 10 de Aviación en 1957; Comandante de la misma unidad en 1964; jefe máximo de la Tercera Brigada Aérea y Comandante del Ala 5 de Puerto Montt; Secretario General de la FACH en 1971 y Subjefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional en 1973. Ha cumplido, asimismo, con diversas comisiones en Estados Unidos, Canadá, Colombia, Paraguay y en la zona del Canal de Panamá. A comienzos del año pasado fue comisionado a Brasil, luego de una invitación extendida por el Estado Mayor de las FF. AA. de ese país.

El General Sergio Leigh Guzmán ha obtenido una serie de condecoraciones y distinciones, entre las que figuran el distintivo "Air University Badge", otorgado por la Universidad del Aire de Maxwell; la Medalla Cruz de Malta, por haber ocupado el primer lugar en el curso especial de 1959; y las condecoraciones "Estrella al Mérito Militar", por 20 años de servicios; Gran Estrella al Mérito Militar por 30 años, y la condecoración República de Chile.

HIMNO DE LINEA AEREA NACIONAL

Música y letra
SANTIAGO POLANCO NUÑO

Vamos junto al compás de esta canción
Que nos irá alumbrando el porvenir
Vamos tras la Bandera de la Patria
Que bendice hasta el último confín.

Vamos que el sortilegio de esta luz
Se ha posado en las alas del avión
Y en esta nueva aurora de alegría
Hay un astro que guía el corazón.

Un clamor va repitiendo:
¡Vamos volando por LAN!
Y al cruzar las latitudes
Sigue creciendo el afán.

Somos fieles portadores
De progreso y bienestar
Y eres prestigio de Chile
¡Línea Aérea Nacional!

EL LIBRITO NEGRO DE JEPP

COLABORACION: J. MATTHEI

(Por el Capitán C. A. STEVENS)

Conocí a Elrey (Jepp) Jeppesen, hace poco más de un año, cuando buscaba una historia acerca del primer vuelo correo nocturno. Sabía que Jepp tenía una carrera aérea fascinante, pero no sabía de su gran contribución al avance de la seguridad aérea. Debido a él y a hombres como él, uno está tan seguro en la cabina de un avión como en el propio salón de su casa.

Cuando yo tenía casi 9 años, y vivía en North Platte, Nebraska, por el año 1931, me iba en bicicleta a los terrenos del correo, ubicados al norte y sur del Ría Platte y miraba los aviones del correo de cockpit, abierto ir y venir. Sin conocerlo, Jepp era uno de los pilotos a quien yo idolatraba cuando hacía vuelos ocasionales en la ruta Cheyenne-North Platte-Omaha.

La carrera de aviación de Jepp, que se remonta a más de 50 años, le vio acumular más de 20 mil horas de vuelo y 3 millones de millas voladas, igual a 120 vuelos alrededor del mundo. Como hombre de negocios se convirtió en un seudo millonario, transformando una libreta de 10 centavos en la firma editora y recopiladora de ayudas aeronáuticas más grande del mundo.

Hijo de un ebanista Danés, el amor de Jepp por la aviación comenzó cuando aún era un niño en Portland, Oregón. En 1921, llegó un grupo de propagandistas aéreos, y ofrecían llevar a la gente por US$ 25 el vuelo. Jepp tenía 14 años y se fue al aeródromo con US$ 5 en el bolsillo y pasó toda la tarde tratando infructuosamente que algún piloto lo llevara. Descorazonado, se encaminó a su casa para volver más tarde y rogarle a un ex piloto de la Armada que por favor lo llevara.

"Muy bien muchacho, súbete. Te llevaré arriba". El viaje sólo duró 10 minutos, pero a medida que el joven Jepessen observaba el río Columbia desde las alturas, supo que la aviación sería su vida.

Empezó a frecuentar el aeropuerto de Vancouver, Wash, al otro lado del río, desde Portland, haciendo los trabajos más raros, mientras observaba los aviones, aprendiendo lo que más podía acerca de ellos. A los 18 años, se unió a la famosa compañía de circo aéreo, primero como vendedor de boletos y luego como contorsionista y finalmente como un equilibrista y acróbata aéreo. Sus proezas aéreas incluían balancearse del tren de aterrizaje como un mono en un trapecio. En una oportunidad casi perdió el equilibrio y eso puso término a sus acrobacias aéreas.

Al año siguiente aprendió a volar bajo las instrucciones de Basil Russell y su primera Licencia de Pilotos fue firmada por Orville Wright. Con US$ 500 que había ahorrado. compró un avión de los excedentes de la Primera Guerra Mundial, un CX-5 Jenny, un viejo bimotor, con motor de 90 Hp, y unos meses más tarde, organizó su propio circo aéreo en Oregón y Washington. (Cuando estuve en Denver, me fui hacia el área sur y volé un Jenny como Jepp lo hizo). Jepp sabía que nunca podría decir que no a un niño que le pidiera que lo llevara, a pesar de que nunca aterrizaba como era debido.

Durante este período de aprendizaje, Jepp también tomaba clases de Ingeniería y Matemáticas y, además estudiaba fotografía. Muy pronto se convirtió en experto fotógrafo aéreo. En 1928, cuando tenía 21 años, aceptó una oferta de la Cía. Elaboradora de Mapas Aéreos Fairchild, como gerente de la División de Mapas fotográficos extranjeros, basado en la ciudad de México.

Durante los 2 primeros años, voló miles de millas, haciendo los primeros mapas fotográficos desde la Costa Mexicana de Brownsville, Texas, hasta más allá de la Península de Yucatán.

En 1930 fue contratado por la Cía. de Transporte Aéreo Boeing, precursora de la United Air Lines, como pilto de correo, con el rango de Ca-

pitán. En un comienzo llevó el correo desde Salt Lake hasta Reno, pero más tarde se cambió a la ruta entre Cheyenne y Salt Lake, la más peligrosa pero la mejor pagada. Durante el invierno de 1930, cuatro de los 20 pilotos de esa ruta, fallecieron en accidentes aéreos. También voló la ruta entre Cheyenne y Omaha.

Jepp volaba en Boeing 40-B de cabina abierta, usando un grueso gorro, botas y guantes de lana dobles para protegerse del frío y del viento penetrante. En un vuelo que embestía vientos del oeste, le tomó 13 horas (con frecuentes paradas fuera de itinerario para cargar combustible) para llevar el correo desde Cheyenne hasta Salt Lake.

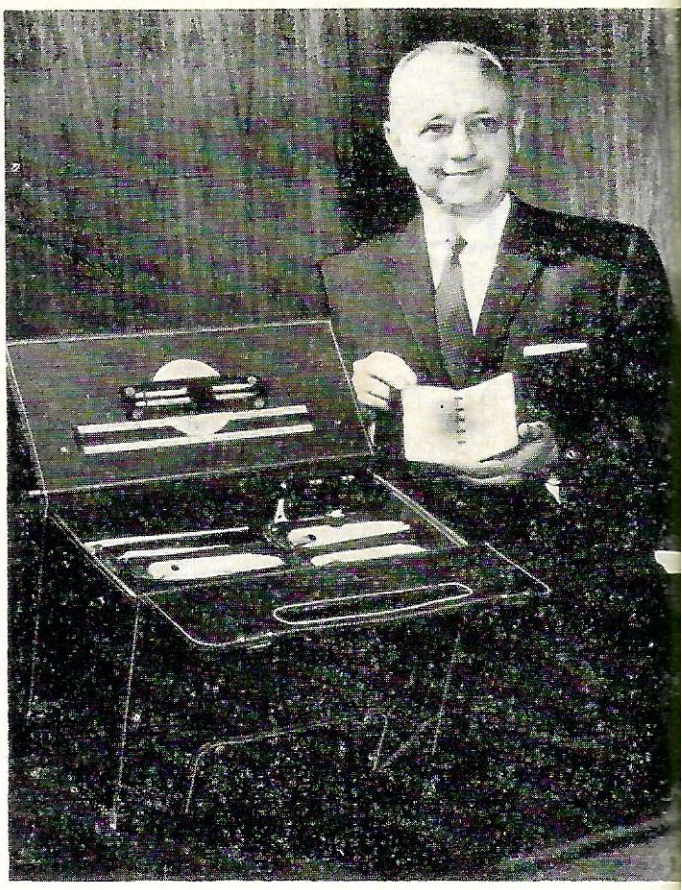
Debido a la falta de ayuda para navegación aérea, muchos pilotos de correo se perdían y a menudo tenían que aterrizar en cualquier lugar para saber donde se encontraban. Jepp decidió hacer algo para subsanar esta pobreza en el sistema de navegación aérea. Es así como un día entró en un negocio en Cheyenne y compró una libreta de notas de US$ 10 centavos. Llevó su libreta en todos los vuelos, anotando toda la información que al respecto pudiera encontrar: largo de los campos, declives, patrones de drenaje, obstáculos, aeródromos y sus alrededores, esquemas del terreno, datos de radio faros y luces, incluso los números de teléfonos de los granjeros que le podían proporcionar informes sobre estados del tiempo. En esa época Jepp no pensaba en comercializar esta idea, ya que sólo estaba recopilando información para su uso personal como piloto.

En sus días libres solía escalar montes y lomas en Wyoming, altímetro en mano, para obtener datos precisos sobre las altitudes mínimas seguras para los aviones que cruzaban esa área.

Incluso subía a las torres de agua para asegurarse de su altura exacta y también medía las cortinas de humo y los molinos de viento en las cercanías del aeropuerto. Cuando en 1931, el Gobierno instaló radios de onda corta, voló todos los rincones de cada área de radio, y anotó en su libreta los procedimientos más seguros de descenso para los aeropuertos, desde Omaha hasta Oakland.

Muy pronto se empezó a correr la voz, entre los primeros pilotos, de que El rey Jeppesen tenía un extraordinario resumen acerca de datos complementarios de vuelo y una de las principales razones era su secreto "Librito Negro", sobre aeropuertos y procesos de aterrizaje que él había recopilado. Empezaron a pedirle copias, que él hizo para sus amigos, pero a veces la demanda era tan grande que decidió entrar en el negocio de las publicaciones.

Pidió un préstamo de US$ 400 para instalar su negocio en el subterráneo de su casa, en Cheyenne, donde él alquilaba una habitación. En 1934 publicó su primer Manual de Rutas. La primera edición se agotó muy pronto y continuó editando otras, agregando nuevas rutas y aeropuertos en sus volúmenes.



En 1936, Jepp contrajo matrimonio con una bella azafata de la United, que se unió a él en sus viajes y en sus aventuras publicitarias. Continuó volando como Capitán de la United, mientras su negocio crecía cada vez más.

En una época de su aventura publicitaria, decidió ser piloto y publicar manuales de ruta era algo que no podía hacer un hombre sólo, por lo tanto decidió venderle su negocio a la United en 5.000 dólares.

Palabras de Jepp: "La negativa de la United de comprarme, fue la segunda cosa mejor que me pudo pasar, la primera fue que contrataran a Nadine como auxiliar de vuelo, la que más tarde se convirtió en la señora J.".

Cuando Jepp fue traladado a Salt Lake City, pudo contratar un pequeño equipo a horario completo y fue en esta época en que su aventura publicitaria empezó a florecer.

Los pilotos veían los mapas y cartas de Jep-

pesen como su Biblia, pero pasaron algunos años antes de que las compañías aéreas comerciales adoptaran sus manuales. Ya que eran reacios a permitir que cualquier otro que no fuera un ejecutivo de la empresa, estableciera procedimientos de aterrizaje. Sin embargo, Jepp continuó expandiendo sus servicios. En ese mismo tiempo estalló la Segunda Guerra Mundial y la Armada ordenó un número de copias de su Manual y la Marina firmó contrato con su empresa.

Durante la guerra, el Manual de Vuelo standard de la Marina, fue adaptado de las publicaciones Jeppesen y sus Manuales de Rutas y cartas de descenso ayudaron a mantener a los bombarderos navales en curso normal en Alaska y en las Aleutianas durante la época crítica de la guerra.

Después de la guerra, continuó recibiendo importantes contratos de los servicios militares aéreos y más tarde las líneas aéreas comerciales comenzaron a adoptar sus mapas y cartas para sus propios pilotos.

En 1954 Jepp se retiró de la United para poder dedicar todo su tiempo a su negocio en constante expansión. A fines de la década, ya empleaba a más de 200 personas en su nuevo edificio de Denver.

Sus archivos contienen datos de millones de millas recorridas, diagramas de aproximadamente 16.000 aeropuertos, interpretación nacional completa de las condiciones del tiempo, información más reciente de las cartas de aproximación, informes sobre obstáculos peligrosos y una completa información electrónica y de radares.

El negocio de Manuales de Jepp continuó creciendo debido a las múltiples peticiones de suscripción que llegaban de todas partes del mundo. En 1957, Jeppesen abrió una sucursal de operaciones en Franfurt, Alemania, para servir Europa, Africa y el Medio Oeste.

En las operaciones actuales de Jeppesen, se acumulan informes diarios en las oficinas de Denver y esta nueva información es procesada, proyectada y clasificada de inmediato por expertos. En pocas horas, dibujantes diestros cambian las cartas de aeropuertos para mostrar las nuevas pistas, o señales de radio revisadas de torres de control, Centros de Control de Tráfico Aéreo, etc. Cada cambio es revisado por cinco comités de editores, antes de ser aprobado. Después de la revisión final, la carta o mapa es impreso en máquinas impresoras muy veloces, en el edificio. El Manual se publica en un archivo de hojas sueltas y cada semana se envían las nuevas revisiones a los suscriptores, todo lo que los pilotos tienen que hacer, es reemplazar las hojas viejas por las actuales. Algunas semanas el número de cambios, que a menudo son varios en una página, pueden exceder de los 20.000.

Palabras de Jeppesen: "Siempre les he enfatizado a mis empleados que éste es un negocio de precisión, con cientos de vidas dependiendo de nuestras cartas sin errores".

Jepp vendió su negocio a la Empresa Publicitaria Times Mirror en 1961 y permaneció como presidente durante 5 años, antes de convertirse en miembro del Directorio, puesto que aún retiene supervisando las operaciones mundiales. Hoy en día hay más de 80 millones de hojas sueltas circulando en los miles de manuales de Jeppesen que son llevados a bordo de los aviones y están imprimiéndose varios millones de grandes cartas de Jeppesen sobre rutas de alta y baja altura.

Jepp ha recibido numerosos premios de aviación, entre ellos el premio por servicio distinguido por la aviación otorgado por FAA en 1971. El Administrador de FAA, Johnn H. Shaffer comentó: "Creo que puedo decir sin temor a exagerar que Jeppesen es el mejor amigo que los pilotos han tenido".

Fue elegido para la Galería de los Famosos de la Aviación de Colorado, el 10 de noviembre de 1970.

Su premio más valioso dijo Jepp, es la Medalla por Servicios Meritorios, otorgada por la National Business Aircraft Ass. Los únicos otros que han recibido este mismo premio, han sido el Coronel Charles A. Lindberg, el General James A. Doolittle, Donald Douglas e Igor Sikorsky.

Hoy en día, los Manuales de Operaciones de Jeppesen son usados por todas las Líneas Aéreas comerciales de USA y por muchas Cías. extranjeras, como también por casi los dos tercios de todos los pilotos civiles, ingenieros y técnicos. calificados. Incluso el "Fuerza Aérea I.", el avión Presidencial, lleva manuales y cartas Jeppesen a bordo.

ABC.- Madrid 5/3/75.—

Estupor del Abogado de Pilotos Franceses y Españoles por el Informe del Accidente de Nantes

CONCRETA DIVERSOS ERRORES DE LOS CONTROLADORES MILITARES

PARIS, 4.— "Estoy aterrado por las explicaciones dadas en nombre del Ejército del Aire en el asunto de la colisión de Nantes entre dos aviones españoles", ha declarado a la Prensa Edouard Knoll, abogado francés del piloto del Convair Coronado de Spantax, que chocó el 5 de Marzo de 1973 con un DC-9 de Iberia, provocando la caída de este último.

Knoll, que representa también en el caso los intereses del Sindicato Nacional de Pilotos de Línea Franceses y de la Asociación de Pilotos Comerciales Españoles, ha planteado públicamente, entre otros, los siguientes interrogantes sobre el accidente en el que murieron 68 personas.

¿Cómo se explica que el control de vuelo ordenara a dos aviones que colisionaron, el mismo nivel de altitud en ruta hacia un mismo punto, cuando otros niveles de vuelo estaban disponibles y autorizados?

¿Por qué los controladores impusieron al Coronado y al DC-9 una separación teórica de menos de diez minutos, teniendo en cuenta además que los controles de Mont-de-Marsan y Brest no tenían la misma hora?

¿Cómo se explica que entre los dos centros de control existiera un "vacío" en la cobertura de radar de 60 kilómetros (cuatro minutos de vuelo para el Coronado de Spantax?

¿Por qué los controladores de Mont-de-Marsan decidieron, contra toda lógica, retardar el aparato más rápido (el Coronado), obligándole a reducir su velocidad casi en un 50 por ciento, lo que era una orden imposible de realizar?

¿Por qué los controladores militares, sabiendo que los dos aviones españoles no podían comunicarse entre ellos (el plan Clement Marot les imponía frecuencias de radio diferentes) y conociendo sus posiciones respectivas no les informaron de las mismas?

¿Cómo se puso el control aéreo en manos de personas que desconocían la fraseología aeronáutica civil hasta el punto de ignorar que "may day" quiere decir "S.O.S." y que "standy by" significa "espere" y no "ejecute mis órdenes"?

Todas estas cuestiones son publicadas hoy por el diario "France-Soir".

El informe oficial de la catástrofe responsabiliza de la misma en diversos grados a los controladores militares y al piloto del Coronado de Spantax.—Efe.

EL MANDO

Por CDA. Julio Matthei S.

El significado de la frase "Capitán al mando", sugiere varias interpretaciones a todas aquellas personas que entran a analizar este concepto.

Para muchos el piloto de un avión se transforma en "Capitán al mando" cuando éste debe responder por la seguridad de las personas que van a bordo, y/o cuando existe una tripulación. Pero el concepto del mando a bordo de las aeronaves debe ser analizado, teniendo en cuenta que el Capitán ejerce el mando sobre el avión que conduce y, lo que es más importante, sobre la operación aérea.

Se entiende por operación aérea todo aquello que confluye a realizar un vuelo seguro y eficiente, partiendo desde su planificación y terminando con una perfecta ejecución.

El piloto debe tomar el mando desde que acepta efectuar dicha operación, haciendo uso de su criterio, experiencia de vuelo y jerarquía por sobre todas aquellas personas que participan y colaboran en ella, asumiendo el 100% de la responsabilidad. Es en ese momento cuando se manifiestan las condiciones de mando que tiene un Capitán y su capacidad de absorber la responsabilidad de toda la operación, pues es en la fase anterior y posterior al vuelo donde existe y se hace latente la necesidad de imponer esta condición.

Mandar no significa hablar a gritos o insultar a todo el que se le cruce en el camino, pues eso además de atenuar la condición de mando, contribuye a relajar la disciplina funcionaria y promueve la chacota despectiva por parte de los subalternos.

Mando significa ser amable y conciliador, aceptar las sugerencias, y escuchar incluso a los tontos ignorantes que merodean en las operaciones aéreas.

Mando significa imponerse con el pero de la razón y la capacidad de conocimiento, es decir, estar ciento por ciento seguro de lo que se hace y se dice.

El ejercicio del mando es prácticamente un arte y así lo define el autor del libro EL ARTE DE MANDAR, Capitán S. W. Roskill, de la Real Armada Británica.. Para practicar este arte se debe tener el entrenamiento suficiente profundizando conocimiento en la psicología del mando, administración de personal y relaciones humanas.

Contribuye a crear un ambiente propicio para ejercer el mando, que el Capitán se imponga por presencia, y uno de los tantos factores que influyen es el correcto uso del uniforme.

Si hemos aceptado usar uniforme debemos aceptar que esto implica varios compromisos, y más que nada la adopción de una autodisciplina, pues sin ser militares debemos sacrificar ciertas comodidades de nuestra vida civil, con el fin de usar el uniforme como corresponde.

Son muchos los pequeños detalles que contribuyen a que el ejercicio del mando sea fácil o muy difícil, por no decir imposible, pues aunque debemos reconocer que no hemos sido adecuadamente entrenados para comprender y aplicar el mando con psicología, debemos tener en cuenta que las circunstancias nos obligan a ejercerlo, y es por eso que nos vemos obligados a ser extremadamente cuidadosos para no caer en errores que en esta materia suelen ser irreparables.

La disciplina contribuye en gran medida a facilitar el mando, y lo ideal es cuando existe un ambiente de disciplina y eficiencia, ya que en esta forma no se manifiestan los problemas que en suma obligan al Capitán a imponerse.

La disciplina debe ser mutua, es decir, debe existir una autodisciplina en el Capitán para poder exigir responsable y moralmente, y para entender bien este concepto podemos citar una frase del Mariscal de Campo, Sir William Slim, "La disciplina es el sacrificio de las comodidades, inclinaciones, seguridad, aún de la vida por otros, por algo más grande que el individuo mismo. Es la negativa de ser el eslabón débil de la cadena que se rompe al ser sometida a esfuerzo".

Con esto queda claro que para lograr la plenitud de la eficiencia y seguridad en las operaciones aéreas debe existir un estado de disciplina a todo nivel con el fin de posibilitar el ejercicio del mando de aquellos que están destinados a asumir toda la responsabilidad de la actividad aérea y me refiero a los capitanes al mando.

Todo el personal que colabora en el desarrollo de las operaciones, desde el secundario hasta la más alta autoridad, debe luchar por crear un ambiente de disciplina y respeto mutuo, reconociendo en el Capitán al mando a la máxima autoridad y único poseedor de aquello tan valioso y que es imposible compartir y menos aún adquirir en una sala de clase; me refiero a la experiencia de vuelo.

En estas pocas líneas he querido tocar muy superficialmente un tema que nos debe interesar y motivar para estudiarlo bien a fondo, pues es sin duda uno de los pilares fundamentales que sustentan esta profesión que nos pertenece. No olvidemos que sus creadores también fueron pilotos al igual que nosotros.

AUTORIDAD DEL CAPITAN

La siguiente es la declaración rendida por el Capitán William R. Hass (SOU) ante el Subcomité de Transporte y Aeronáutica del Comité del Comercio de USA, el 6 de marzo de 1973. El Capitán Hass fue el piloto del avión DC-9, secuestrado en noviembre último, por tres fugitivos y volado a Cuba, en una odisea de terror sin precedentes. En la audiencia, se le pidió que testificara sobre legislación de la seguridad en vuelo y que describiera sus impresiones sobre la autoridad del Capitán de linea aérea, especialmente durante un secuestro.

El Capitán Hass, al dirigirse al presidente de la audiencia dijo: "Sr. Presidente: Quisiera comentar sobre un aspecto de este incidente en particular y el cual lo hace en cierta forma, único en su clase. Mi secuestro casi termina en desastre. Si bien es cierto que el vuelo era peligroso desde el momento mismo en que los tres criminales lo abordaron, también es cierto que la intromisión del personal de tierra que estaba tratando de ayudar, no solamente aumentó el peligro que afrontábamos los pasajeros y la tripulación, sino que fue la causa primordial del peligroso decolaje y luego aterrizaje que me ví obligado a efectuar. Soy un piloto experimentado, pero aún hoy día, estoy asombrado de que el último trayecto hubiera terminado sin pérdidas de vida.

Como Capitán de línea aérea, acepto los deberes y responsabilidades de mi trabajo. El entrenamiento recibido y el constante pulimento de mi habilidad profesional garantizan a mis pasajeros un vuelo seguro. En un secuestro cuando otros factores fuera de los que normalmente se encuentran en mi trabajo, se presentan de repente, mi entrenamiento y experiencia profesional son aún las mejores armas para sobreponerme a esas dificultades.

Cuando se presentó el asalto armado a mi avión, efectuado por el FBI de Orlando, Florida, estaba totalmente impreparado y me tomó completamente de sorpresa; estaba a punto de terminar una negociación que hubiera permitido el desembarco de los pasajeros y un convenio para efectuar un vuelo relativamente seguro a Suiza.

Como Capitán de línea aérea, he aceptado las grandes responsabilidades que me han sido asignadas y he verificado una y mil veces si soy o no capaz de manejar esas responsabilidades. ¿Por qué en una situación como en la que me encontraba yo mismo, gente que no tiene idea de cosas de aviación o de aerodinámica toma decisiones de vida o muerte que podrían afectar no solamente mi vida, sino las vidas de mi tripulación y de los pasajeros? Es una cosa que no puedo aceptar.

Siempre he creído que la autoridad del Piloto es inviolable; esta creencia me capacita para realizar mi trabajo. Cuando la situación se vuelve tan escabrosa y tan grotesca como en un secuestro, un Capitán de línea aérea tiene solamente tres cosas que lo hagan imponer: su habilidad, su entrenamiento y su autoridad. Debe permitírsele ser el Comandante de su navío; nadie está calificado o es capaz de controlar el destino de un vuelo, desde ninguna parte que no sea la cabina de mando. No veo alguna circunstancia que permita que se viole esta regla; las consecuencias son aterradoras. En mi caso, esa intromisión hubiera podido llevar a alguien a explicar en el periódico del lunes, tanto a mi viuda como a mis hijos y a los parientes de los pasajeros y de mis compañeros de tripulación lo que se hubiere hecho en forma errónea.

Agradecimientos a la Asociación de Pilotos de USA.".

Libros.—

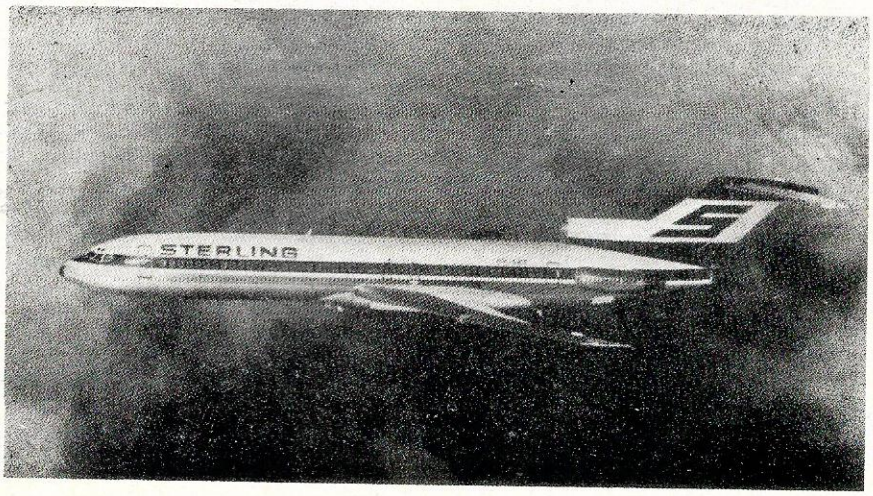
"JET STREAM"

por Austin Ferguson

"There are three prerequisites for safe flight: Altitude, Airspeed, and Brains. A Pilot can never run out of two at once and stay alive".

Jet Stream, 1. "Strong, westerly winds concentrated in a relatively narrow and shallow stream in ther upper troposphere".

The Random House Dictionary of the English Language.



Austin Ferguson nació en Jackson, Tennessee en 1942. Vive en Shaker Heights, Ohio hasta 1952, cuando su familia se traslada a Nueva York. Estudia en la Academia Militar de Valley Forge y posteriormente en la Universidad de Columbia.

Atraído por la aviación, trabaja como copiloto de jets ejecutivos hasta 1966. Más tarde ingresa a una de las principales Líneas aéreas americanas como ingeniero de vuelo. Desde 1969 se desempeña como copiloto de Boeing 727 en las rutas transcontinentales. Está casado con una auxiliar de vuelo y vive en Nyack, Nueva York.

Esta novela de aviación, publicada a principios de 1974 cuenta las peripecias de la tripulación de un Boeing 727 de la Transcon Airlines en su viaje de retorno a Chicago y Nueva York desde San Francisco.

Narra las tribulaciones de Pete, el piloto, quien, al cumplir con sus obligaciones de vuelo, deja a su mujer en un hospital. Nos muestra a Stan, el primer oficial muy enamorado de su profesión y no tanto de su novia Ellen, una auxiliar de vuelo con la cual convive, ya que al encontrarse con Susan...

Vemos a Mike, el segundo Oficial (en eterno conflicto con el Jefe de Pilotos por su pelo largo) como termina enamorado de Cathy, la auxiliar B.

Terry, la auxiliar A, es un modelo de eficiencia. Cindy, la auxiliar C, todo lo contrario...

El libro en sí, da una visión bastante clara de lo que es un vuelo. De sus preparativos y entretelones. Nos muestra al mecánico, que a tempranas horas de la madrugada debe reparar y revisar el avión, mucho antes que la tripulación siquiera despierte. Vemos al Despachador de Aeronaves en su anónima oficina coordinando los mil y un problemas de mil y un vuelos que debe sacar, desviar, postergar y cancelar cuando una de las más voraces tormentas se deja caer sobre el norte de los Estados Unidos, cerrando aeropuertos por docenas...

Nos acercamos al mostrador del aeropuerto. Está atestado de pasajeros, la mayoría nerviosos por el mal tiempo buscando su vuelo, buscando su destino... y el Despachador Comercial, con una alegre y eterna sonrisa debe dárselos!

Jet Stream es una cara objetiva de la industria del transporte aéreo comercial. El autor combina con gran claridad y veracidad sus innumerables facetas, tanto técnicas como humanas para mostrar y —eso no me cabe la menor duda— al lector, lego en la materia, al pasajero que nada sabe de aviación, POR QUE vuela un avión. Por qué esa máquina bella y misteriosa es capaz de elevarse, llevando en su interior la responsabilidad de la vida humana. De remontarse sobre el mal tiempo y aún... cuando manos siniestras atentan contra su integridad... poder seguir en vuelo, como una noble águila herida y descender a través de inclementes cielos para posar su carga sana y salva.

¿Quién no recuerda algún sabio consejo dado por un instructor de vuelo, o por un Capitán cuando uno era copiloto?

Y Stan lo recuerda... al tener que hacerse cargo de la emergencia y actuar como Comandante de la nave. "Stan", he had said, "there's one thing to remember about flying, especially if you're going to become a professional. The environment in which you exist is mercifully quick. If you're going to die in an airplane the chances are that you'll never know or why you died. If an emergency occurs and you're still in the air thirty seconds later you'll live to talk about it. That is, if you stay calm, and don't hurry. More pilots die from being too fast than from being too slow". Bueno. ¿Y qué pasa? ¿Cuál es la trama? ¿Y el epílogo?

Amigo. Cómprela, léala y recuerde... "to err is human, to forgive is not Company Policy...".

MAR

Nueva Forma de Pago.—

AUMENTO DEL IMPUESTO PARA VIAJEROS

El Director de Impuestos Internos, José Manuel Beytía, informó que a partir del 1º de Marzo será elevada la tasa del impuesto viajero y se modificará su fijación en escudos por "unidades tributarias".

Agregó que el decreto-ley correspondiente fue firmado ya por los miembros de la Junta de Gobierno y tiene como principal objetivo mantener el nivel tributario en su valor real.

Los viajeros a países limítrofes —Argentina, Bolivia y Perú— están exentos de este impuesto. Quienes viajen a las demás naciones latinoamericanas deberán cancelar tres unidades tributarias. Esta medida tributaria, sin embargo, aumenta de acuerdo con las variaciones del Indice de Precios al Consumidor, lo que ha determinado que su valor para Marzo —cuando entrará a regir la reforma sobre viajes— sea de 49.000 escudos. Por lo tanto, el viajero a los países señalados tendrá que cancelar un impuesto de Eº 147.000. El mismo valor regirá para Curazao, Puerto Rico, Jamaica y las Islas Bahamas.

Para el resto de los países del mundo, la cuota será de 14 unidades tributarias, que reducidas a escudos para el mes de Marzo, representan 686.000 escudos.

Las empresas de turismo y compañías aéreas, navieras y similares serán autorizadas para cobrar, junto con el pasaje, el impuesto viajero, el cual deberán reembolsar al Estado en un plazo máximo de 15 días.

En lo demás, dijo Beytía, se mantendrán las mismas normas que, como se sabe, contemplan exenciones en casos calificados.

OPERACIONES INFORMA:

PARA LOS MESES DE MARZO Y ABRIL TENEMOS LA SIGUIENTES NOVEDADES:

PRIMEROS OFICIALES DE B-727 A CAPTS. HS 748

W. Koehler
R. Volkwein
G. Martínez
J. Reti
A. Siminic
H. Contreras
E. Holmberg
C. Parada

Han terminado su instrucción completa y sólo les resta la práctica en ruta con instructor.

CAPTS. DE CVL A CAPTS. B-727

A. Guzmán
R. Pizarro
R. Besoaín
J. Latham
O. Farías
R. Parragué
M. Bravo
L. Niedbalsky a Primer Of.

Acaban de terminar su etapa de simulador en MIA y comienzan el Flight Training el 1º de Abril en Santiago. Se estima que terminarán el 16 de Abril.

CAPTS. DE B-727 A CAPTS. B-707

E. Herrera
C. Riderelli
A. Acevedo
R. France
G. Galdames
C. Palma

PRIMEROS OFICIALES DE 707

J. Núñez
M. Magliocchetti
C. Prado
G. Lapóstol
J. Somerville

Están terminando su Ground School en Santiago, para comenzar el 7 de Abril con la etapa de simulador y el 1º de Mayo el curso de vuelo. El curso completo se efectúa en Santiago. En las etapas de Simulador y Flight Training hay que agregar al Capt. Sr. P. Von Unger, quien actualmente está prestando su cooperación como instructor en el curso de B-727.

A PRIMEROS OFICIALES DE B-707

J. Fuentealba
L. Carmona
L. Muñoz
J. Pizarro
C. Lannefranque
R. Domínguez
S. Véliz
J. Borghero
E. Litvak
C. Vargas
J. Leppe

Están terminando su Flight Training el 20 de Marzo y tienen planificado un curso de Jeppesen, ATC y área de MIA en el Simulador de B-707 entre los días 17 de Marzo y 7 de Abril. Instructor para este curso es el señor MICHAEL FONTAINE.

PRIMEROS OFICIALES A CAPTS. HS 748

H. Jordán
S. Camilla
J. Morgado
V. Chinchón
J. Kossak

Además los Navegantes Sres.:
C. Fuentes — C. Rosembaun — L. Rivas
a primeros oficiales de HS 748

El Ground School se inicia el 7 de Abril hasta el 22 de Mayo. La etapa de simulador es del 24 de Mayo al 12 de Junio en Río. La etapa de instrucción de vuelo del 7 de Junio al 30 del mismo mes, dicho curso de vuelo se efectuará en Arica.

CAPTS. DE HS 747 A CAPTS. B-727

P. Baquedano
F. Alcérreca
D. Arredondo
L. Yáñez
C. Estay
B. Bendix
F. Castro
F. Verdugo

El Ground School se está efectuando en Santiago. Para la etapa de Simulador y Flight Training, hemos contratado los servicios del Centro de Instrucción de Braniff en Dalias (USA). Este sistema, fuera de significar un abaratamiento de aproximadamente un 40% en el costo total del curso, nos permitirá evaluar el entrenamiento en simulador con el sistema Redifon de ayuda visual, reconocido por F.A.A. para chequeos semestrales.

Cabe agregar que se ha puesto la orden para comprar un entrenador de vuelo instrumental básico, tipo Link GAT-1. También ya se ha puesto en funcionamiento un cockpit procedure trainer para B-727, construido en la Maestranza LAN y prácticamente sin costo alguno para la Empresa.

GUSTAVO SIREDEY B.
Instruc. de Vuelo

LOS CERRILLOS, 19 de Marzo de 1975.

CUERPO DE SOBRECARGOS

PURSER 707 - 727

1 — R. Fontecilla
2 — H. Parada
3 — A. Porras
4 — E. Otero
5 — J. Berríos
6 — J. Della Vecchia
7 — R. Gárate
8 — D. Berardi
9 — G. Bravo
10 — G. Lepori
11 — R. Kostner
12 — D. Gleboff
13 — R. Cornejo
14 — J. Castillo
15 — G. Cano
16 — C. Cuadrado
17 — P. Schwend
18 — C. Molina
19 — R. Reyes
20 — A. Anguita
21 — A. Ortiz
22 — G. Figueroa
23 — R. Ribbeck
24 — N. Canales
25 — A. Forch
26 — F. Cortés
27 — F. Mollenhauer
28 — J. C. Lazzerini

ECONOMY ST. 707 - 727

1 — O. Briones
2 — J. Catalán
3 — E. Pérez
4 — R. Jaque
5 — E. Briceño
6 — J. Cassasus
7 — F. Astorga
8 — H. Navarro
9 — A. Burgueño
10 — V. Cuevas
11 — N. Céspedes
12 — S. Buratovic
13 — C. Henderson
14 — L. Ampuero
15 — A. García
16 — G. Bonet
17 — C. Wilhem
18 — J. Cuevas
19 — I. Hewstone
20 — P. Lavín
21 — R. Hakim
22 — G. Honours
23 — C. Larraín
24 — G. Somerville
25 — O. Rocha

GALLEY ST. 707 - 727

1 — F. Rodríguez
2 — R. Vega
3 — S. Ramos
4 — R. Aravena
5 — S. Polhamer
6 — M. Guerra
7 — R. Díaz
8 — H. Cabezas
9 — G. Gómez
10 — P. Alvarado
11 — R. Soto
12 — B. Casas
13 — J. Maynard
14 — G. Hochberger
15 — O. Zeiser
16 — J. Viteri
17 — C. Balharry
18 — H. Guerra
19 — I. Zika
20 — R. Mac-Auliffe
21 — A. Rojo
22 — J. Grimberg
23 — J. Allende
24 — A. López

AUXILIARES A 707 - 727

1 — I. Mansilla
2 — C. Hucke
3 — R. Eade
4 — M. Rivas
5 — C. Martín
6 — R. I. Casas
7 — C. Castillo
8 — M. González
9 — G. Milic
10 — I. Jeremi

AUXILIARES DE LAN - CHILE

11 — T. Gutiérrez
12 — I. Sepúlveda
13 — C. Fernández
14 — G. Pagueguy
15 — M. E. Ibarra
16 — N. Carreño
17 — M. E. Prada
18 — C. Rubinstein
19 — N. Canessa
20 — M. T. Lazo
21 — V. Decebal - Cruz
22 — I. Romero
23 — P. Carrasco
24 — M. Azócar
25 — D. Cavallari
26 — P. Taha
27 — M. A. Lapostol

AUXILIARES B 707 - 727

1 — G. Allende
2 — G. Montalva
3 — A. M. Puigginer
4 — R. Jacoby
5 — N. Soto
6 — M. Iluffi
7 — M. Venturelli
8 — M. Herold
9 — E. Cártes
10 — L. Smith
11 — D. Eaglehurst
12 — J. Faure
13 — M. Slater
14 — H. Blasberg
15 — V. Elbo
16 — B. Marasovic
17 — P. Reyes
18 — A. Veguetti
19 — C. Gaete
20 — C. Latorre
21 — M. Fernández
22 — M. C. Aguilar

AUXILIARES C 707 - 727

1 — M. Beck
2 — G. Araya
3 — M. Sáenz
4 — P. Brotfeld
5 — M. Guerrero
6 — I. Bergen
7 — C. Gleboff
8 — A. Soler
9 — M. Keim
10 — I. Kromschroeder
11 — O. Husak
12 — V. Lowery
13 — P. Casanova
14 — M. Salinas
15 — R. Lobos
16 — P. Muñoz
17 — C. Varela
18 — G. Silva
19 — C. Bahamondes
20 — C. Uribe
21 — M. I. Ducaud

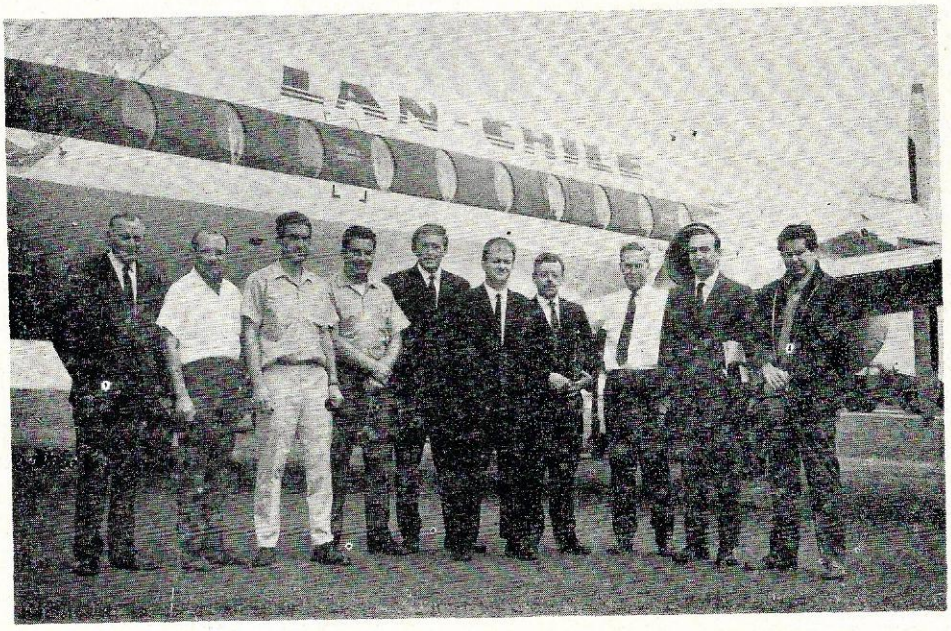
SOBRECARGOS H.S. 748

1 — R. Inzunza
2 — Anex - Dit Chenaud
3 — C. Mandiola
4 — F. Díaz
5 — E. Almarza
6 — E. Tagle
7 — R. Palavicino
8 — J. Ramírez
9 — J. M. Cortez
10 — E. Gwynne
11 — S. Castro
12 — W. Ibar
13 — J. Morere
14 — C. Parada

AUXILIARES H.S. 748

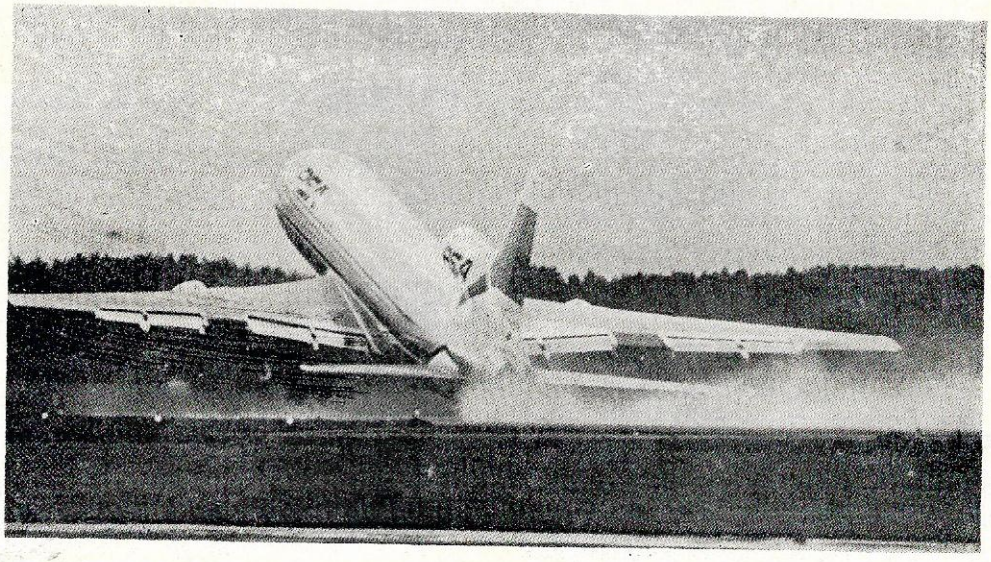
1 — I. de la Cortina
2 — C. Albarracín
3 — M. E. Palacios
4 — V. Meza
5 — P. Vega
6 — D. Otero
7 — A. M. Bosch
8 — L. Díaz
9 — M. Laguna
10 — J. Thieck
11 — S. Rossi
12 — E. Rakos

LA FOTO DEL RECUERDO



JULIO de 1967.— WOODFORD - INGLATERRA.— Después de un intenso y exitoso curso entre los meses de Mayo a Julio del nuevo material H.S. 748, adquirido por LAN - Chile, los pilotos pioneros del bimotor turbo-hélice parten en el largo viaje de regreso a Chile. Manchester-Santiago vía círculo polar ártico, 16.000 kms.; seis días de vuelo. Nueve veces los colores de LAN - Chile sobrevolaron lejanas tierras. Operación, cero falte.— EN LA FOTO, junto a un alto ejecutivo de la fábrica, de izquierda a derecha aparecen los Comandantes Carlos Riderelli, Alejandro Fornés, Leonidas Medina, Anthony Ingham (mecánico de la fábrica), Peter Von Unger, Richard Martin (piloto instructor de la fábrica); Robert Dixon-Stubbs (Navegante de la fábrica); Eugenio Herrera (Jefe del Material) y Max Astorga.

¿DISMINUYE EL TRAFICO MUNDIAL AEREO?



Un notorio descenso observó, durante 1974, el índice anual de aumento del tráfico mundial de las diversas líneas aéreas, según lo informó la Organización Civil Internacional (OACI).

Los cálculos entregados abarcan la totalidad de tráfico regular de los 129 Estados miembros de la OACI y señalan que la baja registrada no se observaba desde 1958. Las causas de esta situación podrían atribuirse a la depresión general de la economía mundial y a las elevadas tarifas, que en medida se deben a los considerables aumentos del precio del combustible.

De acuerdo con la información entregada, se estima que el tráfico total de los servicios regulares en 1974, pasajeros, carga y correo, fue alrededor de 79.900 millones de toneladas-kilómetros, es decir, sólo un 5 por ciento superior al tráfico de 1973. Se calcula que las líneas aéreas transportaron 505 millones de pasajeros con un total de 642.000 millones de pasajeros-kilómetros. Esto representa algo menos que un 4 por ciento de aumento en relación con 1973 y es el más bajo incremento registrado en la industria.

El año 1974 es el primero en que las líneas aéreas mostraron una disminución de los kilómetros volados. Esta disminución de un 5 por ciento se debe a que las líneas aéreas han reducido los servicios regulares. Sin embargo, el menor número de servicios se acompañó de un marcado aumento, de 69 a 76 en el promedio de pasajeros por aeronave.

ASPECTOS PSICOLOGICOS DEL VUELO TRANSMERIDIANO

Por: Brendan Mc Gann

(Condensado por: Julio Matthei Sch.)

PRIMERA PARTE

En este estudio el autor aborda todos aquellos factores teóricos y empíricos, que afectan la performance de la tripulación. Especialmente se refiere a la ansiedad, la tensión, la alteración de los ritmos diarios y a la pérdida del período de sueño como factores deteriorantes de la performance de las tripulaciones transmeridianas.

La fatiga es a corto plazo la manifestación de tal deterioro; a plazos mayores ese deterioro conduce a la enfermedad mental.

Se ha establecido que más de un 60 por ciento de los accidentes ocurren por factores humanos; sin embargo, debe reconocerse que sólo muy poco se ha realizado para reducir esos elementos de error humano. Los psicólogos ni siquiera son tomados en cuenta durante las investigaciones.

Las razones para tal actitud deben buscarse primero en el hecho de que la psicología es una ciencia relativamente nueva y luego a la falta de comprensión del público en general frente a ella.

Muchas autoridades no aceptan que la gran cantidad de accidentes por "error del piloto" sean en realidad "errores del piloto". Es tan poco lo que se conoce sobre lo que determina la conducta de un piloto, que la realidad es un asunto muy discutible. Lo que sí resulta sorprendente es que con un 60 por ciento de accidentes por "error del piloto" no se hayan canalizado mayores recursos hacia la investigación de ese mismo piloto. Desgraciadamente existe la idea que el piloto siempre será capaz de arreglárselas sin importar la situación en que pudiera verse envuelto. Además es mucho más fácil realizar investigaciones sobre los elementos materiales y donde normalmente los resultados serán más prontamente visibles.

El presente estudio pretende contribuir a llenar ese vacío. Es un trabajo científico destinado a conocer mejor el funcionamiento del piloto frente a su trabajo.

Partiendo de la base que "comandar una aeronave" por su complejidad es una de las tareas que más exigencias impone a un individuo, el autor introduce el concepto de "nivel de excitación". La excitación es definida por el autor como la tendencia de una persona a estar activa, a desear hacer algo o simplemente a entretenerse en algo.

Su importancia para la conducta reside en que su nivel debe ser suficientemente alto para impulsar la ejecución de un acto determinado y a la vez lo suficientemente bajo para permitir la integración necesaria para que dicho acto sea ejecutado correctamente. Si el nivel de excitación es muy alto la integración de los elementos necesarios para la realización de una tarea compleja no se produce; si el nivel es muy bajo no habrá la energía suficiente para traducir en acción lo que pudiera haber sido integrado.

Si un instructor de vuelo no es capaz de mantener el nivel de excitación de su alumno dentro de rango aceptable, la razón de aprendizaje será muy pobre con el consiguiente aumento de horas de vuelo y costos. Otro caso

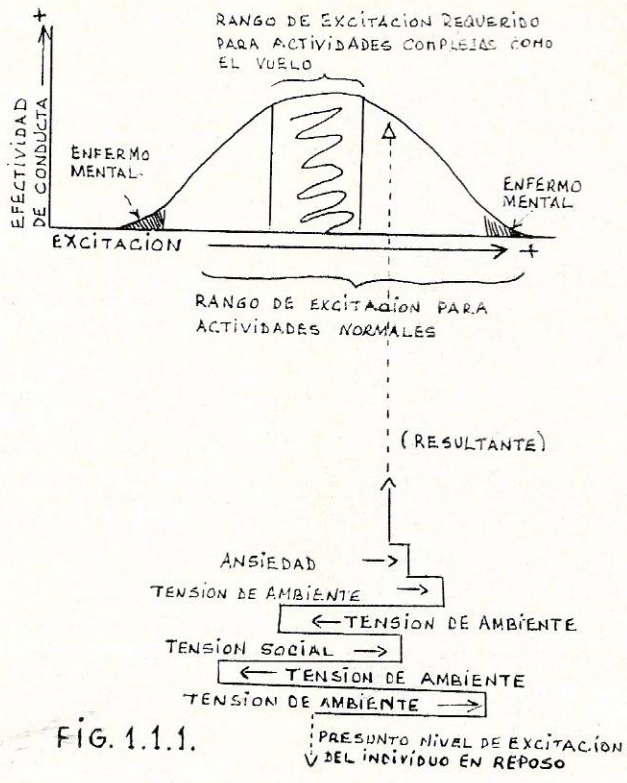


FIG. 1.1.1.

sería el de un conductor de automóvil que en estado de pánico no acertaría seguramente a soltar el freno durante una patinada; la explicación consiste en que se está en un rango que le ha imposibilitado para tomar decisiones.

A continuación se discutirán varios factores que aumentan o disminuyen el nivel de excitación. Entre ellos están las tensiones de diverso tipo, como la ansiedad y la fatiga. La suma del efecto de tales factores determinarán en cada caso el rango que le permitirá al piloto realizar eficientemente la compleja tarea del vuelo.

La figura muestra gráficamente la relación conocida como ley de YERKES-DODSON y que consiste en una curva cuyos valores están determinados por el nivel de excitación y por la efectividad de conducta.

Puede observarse cómo la excitación aumenta o disminuye conforme a las tensiones y/o la alteración de los ritmos del cuerpo que es necesario para tareas menos complejas.

Para los efectos de este diagrama se ha presumido que la experiencia y la habilidad son constantes.

Cuando un piloto se aproxima al área de la perturbación mental el gráfico indica claramente que estaría fuera del rango permitido para el vuelo.

El rango de excitación indicado para las tripulaciones corresponde con cierta precisión en cuanto a su ubicación pero no necesariamente en cuanto a su extensión.

Como el nivel de excitación puede ser medido objetivamente este esquema podría servir de base para un examen objetivo de las condiciones de trabajo de los pilotos.

ANSIEDAD, TENSION Y EXCITACION

Se ha demostrado que la ansiedad es un fenómeno que parece preocupar bastante al piloto, aún más de lo que honestamente quisiera reconocer. En todo caso los pilotos en general, han demostrado muy buena disposición para discutir este tema cuando se ha tratado de entrevistas confidenciales, especialmente para tal propósito.

La ansiedad puede tener en la actitud del piloto un efecto estimulante y motivante frente al vuelo. También, presentar efectos negativos como el que se desprendería del hecho de tener que desempeñarse en un ambiente excesivamente rígido o de tipo "militar", lo que al parecer tiende a reducir su rendimiento.

La insistencia en el detalle y en la precisión de aspectos sólo conexos al vuelo, eleva el ni-

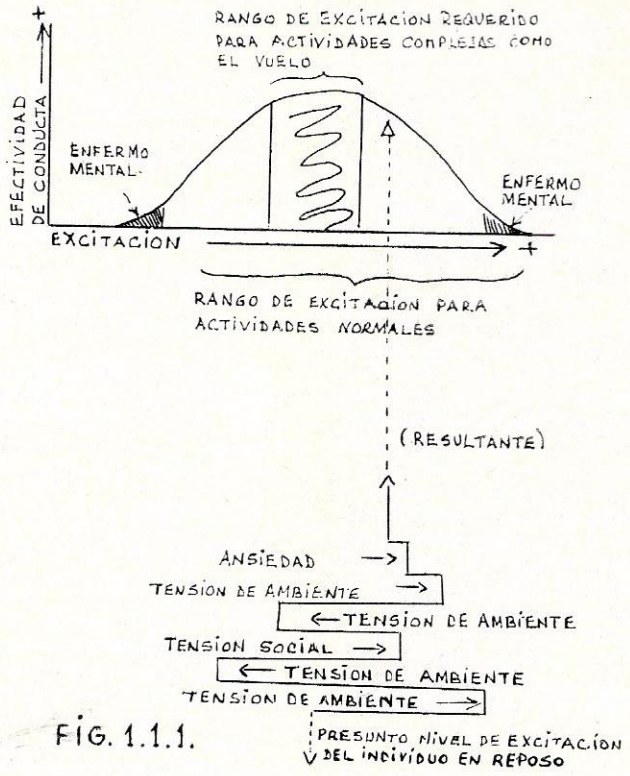


FIG. 1.1.1.

sería el de un conductor de automóvil que en estado de pánico no acertaría seguramente a soltar el freno durante una patinada; la explicación consiste en que se está en un rango que le ha imposibilitado para tomar decisiones.

A continuación se discutirán varios factores que aumentan o disminuyen el nivel de excitación. Entre ellos están las tensiones de diverso tipo, como la ansiedad y la fatiga. La suma del efecto de tales factores determinarán en cada caso el rango que le permitirá al piloto realizar eficientemente la compleja tarea del vuelo.

La figura muestra gráficamente la relación conocida como ley de YERKES-DODSON y que consiste en una curva cuyos valores están determinados por el nivel de excitación y por la efectividad de conducta.

Puede observarse cómo la excitación aumenta o disminuye conforme a las tensiones y/o la alteración de los ritmos del cuerpo que es necesario para tareas menos complejas.

Para los efectos de este diagrama se ha presumido que la experiencia y la habilidad son constantes.

Cuando un piloto se aproxima al área de la perturbación mental el gráfico indica claramente que estaría fuera del rango permitido para el vuelo.

El rango de excitación indicado para las tripulaciones corresponde con cierta precisión en cuanto a su ubicación pero no necesariamente en cuanto a su extensión.

Como el nivel de excitación puede ser medido objetivamente este esquema podría servir de base para un examen objetivo de las condiciones de trabajo de los pilotos.

ANSIEDAD, TENSION Y EXCITACION

Se ha demostrado que la ansiedad es un fenómeno que parece preocupar bastante al piloto, aún más de lo que honestamente quisiera reconocer. En todo caso los pilotos en general, han demostrado muy buena disposición para discutir este tema cuando se ha tratado de entrevistas confidenciales, especialmente para tal propósito.

La ansiedad puede tener en la actitud del piloto un efecto estimulante y motivante frente al vuelo. También, presentar efectos negativos como el que se desprendería del hecho de tener que desempeñarse en un ambiente excesivamente rígido o de tipo "militar", lo que al parecer tiende a reducir su rendimiento.

La insistencia en el detalle y en la precisión de aspectos sólo conexos al vuelo, eleva el ni-

vel de ansiedad con la correspondiente caída en el rendimiento del vuelo.

Suele distinguirse entre un tipo general de ansiedad relacionada con aviación, y un miedo al vuelo que ya sería un síndrome clnico más definido. La primera es la que el piloto normalmente debe superar para lograr reaccionar exitosamente frente a las tensiones del vuelo. En el presente trabajo se colocarán tanto la ansiedad como la tensión dentro del contexto teórico más amplio de una excitación.

La excitación se ha definido como la medida en que el organismo, considerado como todo, es activado.

Esta activación determinante del nivel de excitación, puede provenir de factores originados dentro (ansiedad) o fuera (tensión) del individuo. Entre los primeros destacan los problemas personales, anomalías existenciales o conflictos sin resolver; entre los segundos cabría mencionar la temperatura, el tiempo (meteorológico), la carga de trabajo, etc. Conforme a estos ejemplos, se desprende que la tensión es algo más fácil de lograr experimentalmente, que la ansiedad. Es muy difícil lograr por ejemplo la simulación de un problema personal para lograr un estado de ansiedad de un piloto.

El nivel de excitación debe estar dentro de cierto rango óptimo para ejecutar cualquier tipo de trabajo, tanto la tensión como la ansiedad pueden contribuir a sacarlo fuera de ese rango.

La figura 1.1.1. es un diagrama esquemático de la relación teórica de ansiedad, tensión, excitación y afectividad de conducta. Del dibujo se desprende que la tensión ha sido dividida en dos tipos: social y de ambiente. El primer tipo comprende la que deriva de las relaciones interpersonales y el último comprende todas las otras formas de tensión ambiental. Mientras que un tropiezo, enojo con un jefe de Estación, podría ser un ejemplo de tensión social, la aparición de turbulencia en vuelo podría serlo de una tensión ambiental.

La ansiedad, tal como se ha definido aquí, es un problema clínico y por tanto no es propio de las tripulaciones; por eso no se ahondará más en su discusión, recalcándose sólo su importancia dentro del cuadro general de la excitación. Por otra parte, cabe señalar que si bien el patrón de tensión en la vida de un piloto es bien característico, hasta ahora es muy poco lo que se ha avanzado hacia una explicación cabal.

TENSION DE AMBIENTE:

Algunos han enumerado los factores de tensión en la vida de un piloto de aerolínea como sigue:

a) CALOR: Por acumulación principalmente de equipo eléctrico en la cabina de mando.

b) HUMEDAD: En las cabinas de los jets comerciales puede llegar a valores tan bajos como un 3%, su promedio es inferior en todo caso a 10 por ciento.

c) RADIACION: Hasta la fecha no se ha apreciado como peligro para la salud.

d) CAMBIOS CLIMATICOS Y ZONAS HORARIAS: Estos incluyen trastornos de sueño y una alteración general de los ritmos del cuerpo.

e) HIPOXIA: Se ha comprobado experimentalmente que una exposición prolongada a alturas superiores de 5.000 pies, produce un deterioro en el funcionamiento intelectual por insuficiencia de oxígeno.

f) RUIDO: No es mucho lo que se sabe hoy del efecto del ruido de alta frecuencia.

g) VIBRACION: Investigaciones hechas por BOEING indican que éste no es un factor durante la operación normal. Sin embargo en condiciones turbulentas los aviones con alas en flecha son más propensos a producir fatiga.

Otro autor afirma que cualquier desviación de las siguientes constituyen un medio ambiente anormal o de tensión:

Temperatura 23º C.
Humedad 45%.
Presión atmosférica 14 lbs/pulg. 2.
Aceleración constante de 1 G.
Menos de 80 decibeles de ruido.
Luz solar reflectada.
Ritmos diarios en fase con la hora local.

Luego cita varios experimentos que han demostrado que fuera de estas condiciones el rendimiento se torna indigno de confianza:

1.— Con temperaturas ambientales sobre 30º C, por períodos tan cortos como de 10 minutos, se produce un aumento de los errores en simples operaciones artméticas. Se habla de un valor crítico de 27º C, sobre el cual disminuiría la performance. Un punto que conviene recordar aquí es que cuando la temperatura ambiental excede la del cuerpo, las células nerviosas comienzan a excitarse espontáneamente, fenómeno que podría ser base para una confusión imprevista.

2.— Bastan pequeñas aceleraciones para producir la desorientación; la fuerza longitudinal durante un "overshoot" por ej.: puede inducir a una fuerte sensación de actitud nariz arriba.

3.— Un exceso de ruido interfiere con la destreza para realizar determinadas tareas: el estacionamiento de un vehículo se hace

más difícil a medida que se va aumentando el volumen de la radio.

4.— El rendimiento de las personas que se mantienen despiertas durante sus horas de sueño se ve afectado con mayor intensidad durante el período de baja temperatura del cuerpo (0400 hrs.).

5.— La tensión está en directa relación con la cantidad de radiotelefonía.

6.— Las tensiones del despegue y del aterrizaje aumentan el nivel de excitación.

7.— El aire seco es un factor de tensión que puede provocar una disminución significativa del rendimiento durante tareas complejas.

Considerando todo lo expuesto, la compañía BEA aplicó un nuevo sistema de distribución del trabajo, logrando una disminución del promedio anual por enfermedad de pilotos de 11 a 6 días, sin alterar significativamente la productividad.

Un punto que ha suscitado discusiones muy acaloradas es el que si hay o no involucrada una mayor tensión en el vuelo en jets que en el de un avión convencional. Por una parte se ha demostrado que no hay diferencia entre pilotos jet y convencionales en cuanto a la incidencia de enfermedades inducidas por tensiones. Otros investigadores afirman haber demostrado experimentalmente que se gasta mayor energía durante una emergencia en jet que en un avión convencional...

Las diferentes maneras de abordar este problema de la tensión quedan de manifiesto al comparar lo antedicho con la lista de ocho factores de tensión "de aviación" establecida por CORKINDALE en su "Psicología del hombre en el espacio":

1.— Tensión del error.— El rendimiento empeora cuando el sujeto cree que está fallando, cuando pierde la seguridad en sí mismo. Al respecto se examinaron las bitácoras de 2.500 pilotos alumnos. Después de fallas demostradas en un vuelo de chequeo los alumnos, especialmente los mejores, obtenían peores resultados durante los entrenamientos por 2 a 3 días.

2.— Tensión por distracción.— Causada con mayor frecuencia por ruido, tanto continuo como intermitente.

3.— Tensión por temor.

4.— Tensión por incomodidad física.— El calor es el que parece producir en este sentido una mayor disminución de rendimiento.

5.— Tensión por rapidez y carga de trabajo.— Si bien es cierto que con mayores exigencias la cantidad de rendimiento aumenta, su calidad disminuye.

6.— Tensión por labor peligrosa.— A mayor excitación del sujeto, mayor es el deterioro del rendimiento.

7.— Tensión por encierro y aislamiento.

8.— Tensión biológica.— Es producto de la privación del sueño, del hambre y de las deficiencias de nutrición.

La excitación puede ser medida objetivamente; hay muchos tipos de tensión que pueden ser evaluados con bastante precisión y en forma barata en tierra. A pesar de sus limitaciones, es el simulador todavía la herramienta más útil para evaluar tipos de tensión como carga de trabajo, variación en performance conforme a la alteración del ciclo diario y los efectos por cambio de zona de tiempo.

Este tipo de investigaciones debiera tener una mayor preponderancia en las discusiones de los convenios sobre condiciones de trabajo; el sistema actual de "número de horas de servicio" no refleja siempre la verdadera carga de trabajo.

TENSION DE TIPO SOCIAL:

Se ha afirmado que la fatiga crónica entre los aviadores civiles se debe generalmente a tensiones emocionales causadas por desajustes de tipo personal y social, y no a tensiones asociadas directamente a las operaciones aéreas. La importancia del factor psicológico o de la tensión social se desprende del hecho de que en muchos accidentes investigados se ha establecido incidencia importante de factores de tensión social.

La relación instructor — alumno piloto es un ejemplo en que el factor interpersonal o social adquiere gran relevancia. Un estudio hecho al respecto demostró que un mal instructor, aquel que aumentaba inconvenientemente la tensión del alumno, se caracterizaba particularmente por dos aspectos:

a) Su manera de corregir los errores de procedimiento en la cabina durante los chequeos previos de aterrizaje.

b) Su participación en tomar los controles cuando la ejecución de una maniobra no resultaba perfecta. Como conclusión se advertía que era imprescindible que se le diera a los instructores un entrenamiento psicológico a pesar que esta recomendación se hacía el año 1957, la mayoría de los centros de adiestramiento la siguen ignorando.

La eficiencia del ser humano depende en gran medida de una buena motivación y de una buena moral. En esas condiciones el interés por el trabajo persiste, lo que como regla

general evita la tensión y lo que a su vez se traduce en menor posibilidad de fatiga. Se comprobó que las actitudes de un administrador de compañía aérea influyen decisivamente en la producción de fatiga de las tripulaciones; ello demostraba entonces la gran importancia que tenía para el vuelo la existencia de una buena moral.

ALGO SOBRE LA MEDICION DE LA TENSION:

Para determinar el grado de tensión se ha recurrido a la medición de algunas variables psicológicas, entre las que destacan. las pulsaciones del corazón, la cadencia de respiración, el electro encefalograma (EEG) y la conductibilidad de la piel.

Se ha determinado por ej.: que todos los pilotos sufren un aumento por "responsabilidad" de aproximadamente un 10% en los latidos del corazón tan pronto ocupen su asiento en la cabina. La realización de determinadas tareas manuales, situaciones delicadas como un descenso con mal tiempo sobre terreno montañoso o la demostración de un alumno de una pérdida total de sustentación producen normalmente un aumento de los latidos. También fue detectado este fenómeno durante cálculos numéricos, análisis de situaciones especiales de vuelo, fallas técnicas y turbulencias. Los descensos instrumentales suelen aumentar significativamente los latidos, sobre todo en casos de sobre-control del avión.

Otros han preferido recurrir a la respiración para medir la tensión o analizar el aire expelido por los pilotos en diferentes condiciones. En este último caso los datos indicarían que se consume más energía durante una emergencia en jet que en la de un avión convencional.

En cuanto a los EEG (Electro-encefalograma) se ha demostrado que existe una estrecha relación entre éstos y el rendimiento de vuelo. También se comprobó que entre los tripulantes propensos a accidentes las lecturas anormales eran 4 veces más frecuentes y que durante la guerra un 42% de esos tripulantes realmente se accidentaron.

La "respuesta galvánica de la piel" es un método muy conocido y base de los detectores de mentira". Consiste en la medición de los cambios en la conductibilidad de la piel conforme a los cambios emocionales que sufre el individuo.

TENSION Y PERSONALIDAD:

En la tensión psicológica intervienen elementos de idiosincrasia, que sólo pueden ser determinados por un conocimiento psicológico muy acabado del individuo. Una acotación casual del copiloto por ej.: puede desencadenar una reacción muy violenta del capitán y no tener para el resto de la tripulación la menor trascendencia. Estas reacciones diferentes frente a un mismo estímulo dependen principalmente de la personalidad del individuo, su experiencia, su equilibrio psíquico y a su motivación.

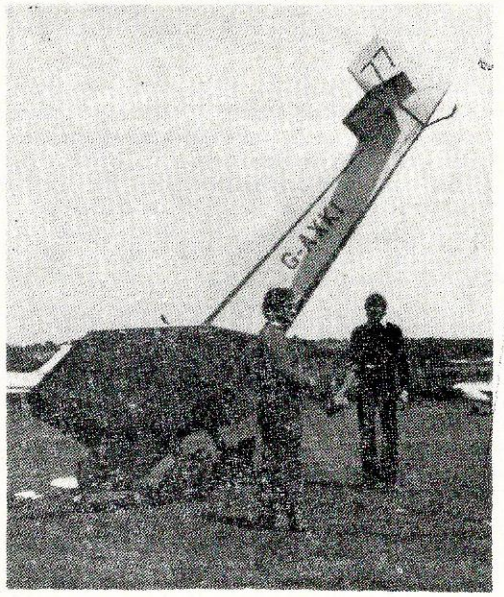
Una muchacha sentada en el banco de un parque es abordada por un joven; ella enrojece vivamente y sonríe, su garganta tiembla y su respiración se hace más rápida, más profunda e irregular... otra muchacha no sonríe, aunque también enrojece, luego le da al joven una buena cachetada y se va; lo que parecería ser la misma tensión, ha producido una reacción muy diferente en ambas muchachas.

Por eso es tan importante la inclusión de un estudio de personalidad en todo concurso de selección de pilotos. Elementos de personalidad como la estabilidad, neurosis y la relación introversión - extraversión tienen una influencia tan decisiva en la performance del individuo como la propia inteligencia.

Para finalizar, este capítulo de ansiedad, tensión y excitación el autor manifiesta que la tensión es inevitable, pero sin tener que ser inevitablemente malo. Según SELYE: "La tensión no siempre es algo malo. Es la cadencia de nuestra vida. Cualquier cosa grata o ingrata, que aumenta la intensidad de la vida, causará un aumento temporal de tensión. Tanto un golpe doloroso como un beso apasionado puede dar origen al mismo grado de tensión".

(Continuará)

HUMOR INGLES



¿Se cayooo?

DON ALBERTO REYES CORONA

Palabras pronunciadas por el Presidente del Club Aéreo de Santiago, señor Arturo Miquel B., en los funerales de don Alberto Reyes Corona.

En nombre del Directorio del Club Aéreo de Santiago, que tengo el honor de presidir, de todos y de cada uno de sus socios, empleados y operarios, tengo la honrosa y triste misión de despedir los restos mortales de nuestro ex Director, socio, piloto, instructor de vuelo y amigo, Alberto Reyes Corona.

Su trayectoria en la actividad aérea se remonta al año 1941, en que ingresó al Club Aéreo de Chile. Desde su incorporación a él le dedicó sus mejores esfuerzos y gran parte de su tiempo. Recibió su Licencia de Piloto Privado en 1941 y ya en 1944 participa, junto con otros distinguidos socios de nuestra Institución, en un curso especial en la Fuerza Aérea de Chile, a raíz del cual se le otorga el título de piloto de guerra y de instructor de vuelo. Director, secretario y vicepresidente del Club, orientó su vida hacia su vocación, que fue el aire, al ambiente de amistad y camaradería que rodea esta actividad y sus muy profundos conocimientos técnicos y mecánicos lo hicieron ser siempre el indiscutido experto en la mantención del material. En 1965 recibió el máximo galardón que concede la FAI —Federación Aérea Internacional— el premio Paul Tissandier, que se otorga a aquellos pilotos que se han distinguido por su sobresaliente y dilatada actuación en favor de la aviación civil.

Hoy, tristes, recordamos a don Alberto en la maestranza del Club, con sus mangas arremangadas y el aceite caliente en sus manos; el perno observado con lupa, la precisión de los instrumentos chequeados y el perfecto funcionar de un motor eran su máxima preocupación en las largas horas que dedicaba a diario, a la observación y supervigilancia de nuestros aviones.

Estricto consigo mismo en esa tan responsable actividad lo era con quienes con él colaboraban, y quienes lo respetaban, pues apreciaban su saber. Comprendían que esa estrictez era la seguridad del vuelo de camaradas y amigos, y que la mantención del material que el Club colocó, por años, bajo su responsabilidad y la de sus técnicos, era fundamental.

Después, arriba, en el aire, al mando de los aviones que cuidaba como la niña de sus ojos, en los cielos chilenos y de todas las latitudes del continente americano, cruzaron muchos aviones al mando de Alberto Reyes Corona. Más de un centenar de pilotos recibió de él una avezada instrucción.

Lo que para muchos es una afición, para él fue la actividad principal de su vida, que no sólo la encauzó en un sentido netamente aeronáutico, sino que también supo imprimirle la caballerosidad que fue la tónica de todas sus acciones.

El inmenso bagaje de su experiencia permanecerá por mucho tiempo en el corazón de una gran legión de pilotos, que tuvimos la suerte de convivir con él gratas horas de casino y escuchar sus anécdotas y experiencias que, en alguna forma, siempre estarán presentes en nuestras propias contingencias de vuelo.

Por eso, don Alberto, hoy no ha terminado tu enseñanza, pues estarás siempre presente en la cabina acompañándonos con tu sabiduría.

Por todo lo anterior, éste su último vuelo llena de tristeza al Club y al vasto grupo de hombres que fueron sus amigos, donde se incluyen sus alumnos, pilotos y mecánicos.

Antes de emprender su último crucero cada hombre, en fugaces pinceladas, mirará hacia atrás: su niñez, su juventud, sus amores, luchas y derrotas, triunfos y sufrimientos. Ese tejido inextricable que es la vida, cada una distinta a otra; cada una influenciada por tantas sutiles puntadas del destino, de la herencia, de la fe, de la inteligencia y de la voluntad.

Don Alberto nos deja después de larga enfermedad. En sus inicios habrá repasado recuerdos, y estoy seguro que, en la mayor parte de ellos, estuvieron mezclados el silbido del viento en las alas, el aparente lento pasar del mapa terrestre bajo los ojos de la altura, el recuerdo de los amigos caídos y la alegre, sincera y profunda camaradería de los centenares de pilotos, sus amigos que lo rodeaban, se aconsejaban, preguntaban, admiraban y querían al viejo maestro, don Alberto.

Que el Señor te haya recibido, al término de ese largo y último vuelo, con un bondadoso "misión cumplida, amigo Alberto".

DISCURSO DEL PDTE. DE OIP EN MADRID

Comandante José Antonio Campoy, de IBERIA

Excmo. señor, señoras y señores:

Pocas veces se ofrece la ocasión al Presidente de una Asociación Internacional de poder dirigirse a todos sin necesidad de que haya funcionarios encargados de traducir las palabras que se pronuncian. Identificado así con quienes ahora me escuchan, en comunidad de idioma, de oficio, de afición, de raza y de sangre, casi es innecesario que haga constar el agradecimiento de la Organización Iberoamericana de Pilotos por la invitación que se nos ha hecho de reunirnos en España. Estamos en una más de nuestras casas y así lo entendemos, por lo que nuestro abrazo a nuestros anfitriones tiene un carácter fraternal y emocionante y al pronunciar la palabra "Gracias" en nombre de todos, el viejo espíritu de la lengua castellana nos une a todos en un abrazo al que no le sirven de obstáculos ni distancias, ni fronteras.

Gracias a la Organización Sindical que ha formulado la invitación. Gracias a las ilustres personalidades que en este instante nos acompañan y gracias a todos, que al venir desde lejanas tierras al viejo solar de la familia hispana, lo hacen con la alegría y sencillez de quienes saben anteponer a todas las comodidades su entrega para una mejor convivencia y decisión de que cada día será más fuerte nuestra unión y camaradería.

Con las pequeñas diferencias que los profesionales de la aviación conocemos, nada hay más semejante entre sí que los aeropuertos de todo el mundo. El umbral por el que entramos a todos los países está, claro es, concebido en términos semejantes para que los vuelos encuentren la perfecta organización. Señales, pistas, luces, hasta locales y servicios, son iguales en todas las tierras del mundo. Pero hay algo que los hace diferentes: el idioma con que nos recibe. Desde la Tierra del Fuego a las cálidas riberas del Caribe y desde las playas del mar Mediterráneo a las altas cumbres andinas, los pilotos ibéricos, sabemos de la felicidad de entendernos en este modo de hablar latino que constituye, en lo profundo del alma, el hábito de una misma manera de ser. Y naturalmente, incluyo aquí, a los que han hecho de su mismo origen una peculiar forma distintiva y suavizan nuestro acento con la gracia lusitana del portugués. Al fin y al cabo, unos y otros no hacemos ahora sino seguir con aquel espíritu de aventura y descubrimiento que llevó a españoles y portugueses a dividir el mundo en dos partes complementarias que hicieron de los hijos del latín la nueva civilización de los tiempos. Unidos todos, pues, en esta camaradería a la que tenemos derecho por nuestro mismo origen, aquí estamos dispuestos a enfrentarnos, en unas horas intensas de trabajo con los problemas que cada día se presentan y a encontrarle las soluciones posibles. En nuestro oficio no tenemos derecho a quedarnos a la zaga de los tiempos. De nosotros depende la vida de tantos cientos de millones de personas, que son también hermanos de una misma colosal familia, que cualquier negligencia o retardo en su mejor servicio sería un acto criminal.

Por eso estamos aquí, acudiendo a la invitación de España, para hablar una vez más de nuestras cosas. Y al hacerlo, seguimos una tradición que sólo nosotros, los pilotos iberoamericanos poseemos. Al fin de esta tierra para las de más allá del océano, salieron las primeras alas que unieron los dos continentes rompiendo con las palabras "Plus Ultra" la limitación de los que no se atreven a romper los viejos límites. En tierras de América quedaron las reliquias mecánicas de aquel primer vuelo que condujese a Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, a materializar el abrazo de la vieja sangre hispánica. Y allí también, preciado tesoro de hermandad quedó más tarde como sacro depósito el cuerpo de aquellos dos héroes de la aviación, Barberán y Collar, que dejaron en la selva americana sus sueños nacidos en la alta meseta de Castilla. Un Santos Dumont que acercó dos países hermanos y aquellos compañeros americanos derribando con su arrojo esa majestuosa barrera de los Andes.

Con el ejemplo de aquellos precursores y de tantos otros de las dos riberas, pilotos de Iberoamérica que llevan por todo el mundo el testimonio de su raza, nos reunimos hoy dispuestos a seguir siendo dignos discípulos de aquellos. Al terminar, pues, mis palabras de agradecimiento y saludo, os deseo a todos una feliz estancia en la casa paterna y estoy seguro de que de estas reuniones, además de una fértil cosecha de trabajo nos quedará una unión más fuerte y fraterna, que nada ni nadie podrá destruir nunca.

CARTAS DE APROXIMACION SOBRESATURADAS... O INCOMPLETAS?

CDA. MAX ASTORGA

El Domingo 2 de Diciembre paseaba en automóvil con unos amigos en Miami, cuando escuché la noticia por radio:

"Un Boeing 727 de la TWA se estrelló en unos cerros vecinos al Aeropuerto Internacional de Dulles en Washington D. C.".

Durante el día los flashes se sucedieron con frecuencia y poco a poco se fue configurando lentamente la magnitud de la tragedia. El vuelo 514 de Transworld inauguraba en esa oportunidad la ruta Indianápolis a Washington D. C., y debía aterrizar en el Aeropuerto National —o local de esta ciudad.

Desgraciadamente esta zona se encontraba afectada por un activísimo frente, con fuertes vientos del Este —lo cual le impedía aterrizar en este aeropuerto a orillas del río Potomac— por estar la intensidad del viento sobre los máximos permitidos para viento cruzado, ya que las pistas del National tienen una orientación Norte/Sur aproximadamente.

El Centro de Control de ATC de Washington autorizó al Capitán Richard Brock a proseguir a su alternativa, el aeropuerto Dulles, ubicado unas 20 millas náuticas al weste. El 727 fue vectoreado hacia una aproximación VOR-DME a la pista 12. (Aquí no habría problemas con el viento). La autorización a la aproximación fue otorgada. Esta jamás se completó, ya que la aeronave se estrelló contra un cerro a 23 millas del cabezal 12, muriendo sus 92 ocupantes.

Esa noche cogí un Manual de Jeppesen y estudié detalladamente el área de Washington.

Me llamó la atención que, en la carta de aproximación 23-1 del Dulles Int'l VOR-DME RWY 12 aparece escasísima información en el gráfico vertical, en el que sólo se ilustra el segmento de aproximación final, que comienza desde una altura de 1800 ft. y a una distancia de 6.0 DME.

Me llamó la atención, ya que, el gráfico horizontal —en la parte superior de la carta— muestra la aproximación completa, en sí bastante compleja. Se muestra que a una distancia parcial de 11.6 millas náut. del punto de aproximación inicial, se encuentra el fix Round Hill, que a su vez, acepta tres radiales diferentes de aproximación, con diferentes alturas mínimas y señalizando varios obstáculos del orden de los 1700 a los 1900 ft. de altura.

Esto, en la carta vertical no aparece, cuando en otras —con menos problemas de obstáculos, como por ejemplo las aproximaciones VOR (Canarsie) a las pistas 13 de Kennedy, la VOR-DME a la pista 3 de Panamá, o la VOR-ILS para la pista 11 de Ezeiza, en Buenos Aires, están extensamente detalladas— aún cuando no tienen problemas de obstáculos en su trayectoria inmediata.

Esto, me hizo recordar una reciente conversación con mi colega, el Comandante G. Galdames y Patricio Araos, nuestro Jefe de Planificación de Operaciones y Manuales, con los cuales analizamos el problema inverso, vale decir, la excesiva información que aparece en algunas cartas de áreas y otras ayudas gráficas a la navegación aérea, como por ejemplo, nuestra área de Santiago de Chile, o la de Bogotá en Colombia, las que son verdaderas telarañas de aerovías, altas y bajas, radioayudas de diferente índole, alturas mínimas que cuesta ubicar, holdings, cuyos cursos y radiales no están bien claros. Montones de áreas prohibidas o restringidas que jamás se violan en un vuelo con plan IFR-Salidas standard, entradas standard, etc., etc. Un monumento a la prolijidad del dibujante y uno más grande a la vista de los pilotos que tienen que descifrarlas.

Claro sí —en honor a la verdad— que en muchas partes esta información se desglosa en las STARS (Standard terminal arrival routes), o en SIDS (Standard instrument departures O) como en el caso del área de Buenos Aires, en que en ambas caras de la hoja se han separado las aerovías y procedimientos de entrada y salida. Esto, indiscutiblemente ayuda al piloto. Pero desgraciadamente ésto no ocurre en todas partes.

A raíz de la investigación Federal de este accidente, comenzó a salir bastante información en los diarios de Miami.

Como me interesaba bastante este caso, solicité a mi estimado amigo, el tripulante Campbell Henderson, quien por enfermedad debió permanecer una larga temporada en esa ciudad, que me guardara todo el material posible del Miami Herald y el Miami News, de los cuales conseguí información bastante interesante, la que confirmó mi inquietud y motivó este artículo.

Aparentemente, de acuerdo a las declaraciones en los comparendos, existe un gran desacuerdo entre pilotos y controladores de ATC (Air Traffic Control) referente a ciertos aspectos de interpretación de cartas y a cuándo debe iniciarse una aproximación.

Según la transcripción del Voice Recorder, el Capitán Brock habría tenido dudas referen-

WASHINGTON, D.C. (VA.)

DULLES INT'L

DULLES Tower 120.1

ATIS 134.85

Apt. Elev 313'

Var 07°W

Class BVORTAC

Eff Jul 18 VOR DME Rwy 12

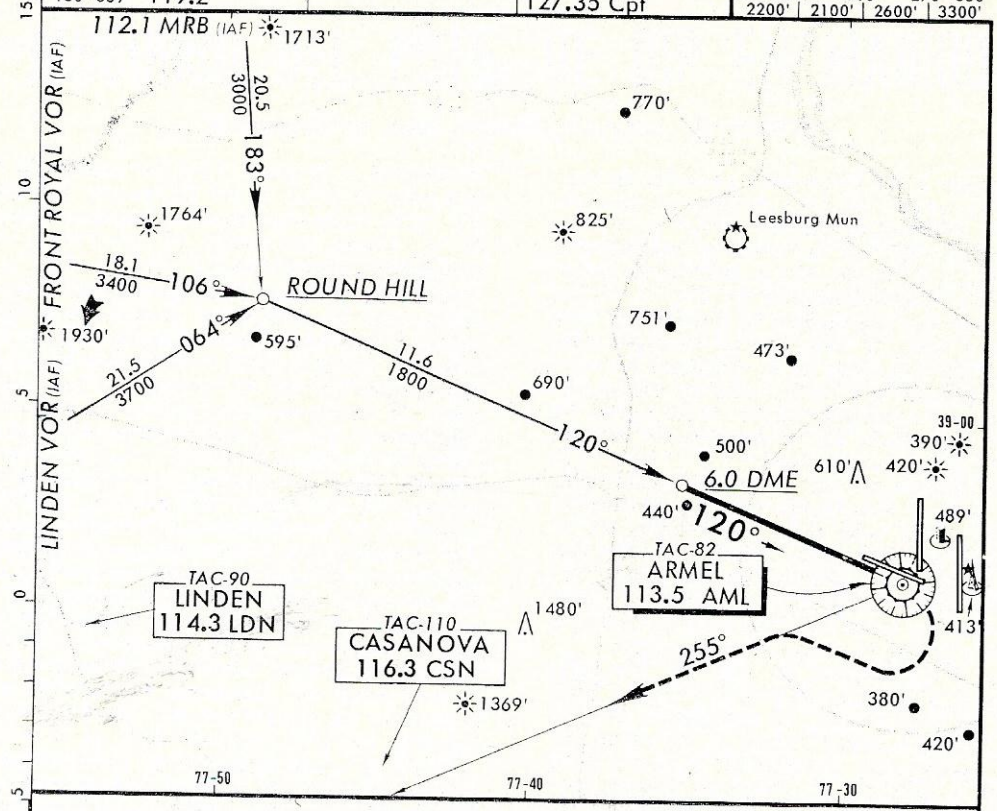
VOR 113.5 AML

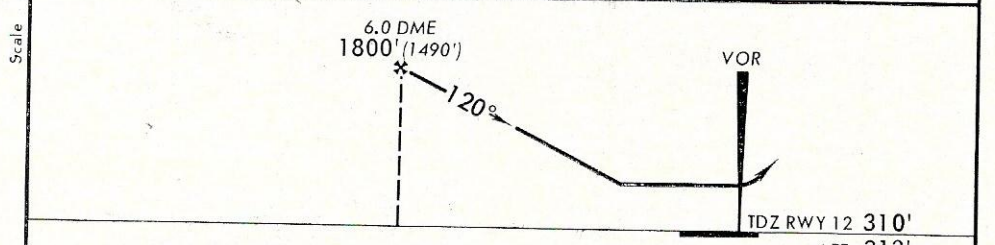
Approach (R)	Departure (R)	Ground
360°-179° 126.1 180°-359° 119.2	125.5	121.9 127.35 Cpt

MSA

360°-090° | 090°-180° | 180°-270° | 270°-360°

2200' | 2100' | 2600' | 3300'





PULL UP: Climbing RIGHT turn to 4000 feet, intercept the AML VOR R-255, then to BLUE RIDGE INT (LDN VOR R-110/14.0 DME & CSN VOR R-354) and hold WEST, LEFT turns, 110° inbound.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 12		CIRCLE-TO-LAND	
MDA 780' (470')			MDA
A B C	1	A B	800' (487') -1
		C	800' (487') -1½
D	1	D & 3 Eng Jet	880' (567') -2
All Non Skd	MDA 780' (470') 1		Non-Skd 980' (667')-2

Gnd speed-Kts	60	80	100	120	140	160
MAP at VOR						

AMEND 0

CHANGES: New procedure.

© 1974 JEPPESEN & CO., DENVER, COLO., U.S.A.
ALL RIGHTS RESERVED

te a la autorización de aproximación, recién otorgada, cuando aún volaba a 7000 ft.

"You know, according to this dumb sheet, it says 3.400 ft. to Round Hill is our minimun altitude" dijo Brock, y agregó: "When he (el controlador de ATC) clears you, that means you can go to your initial approach altitude". Y comenzó a descender.

Debido al fuerte viento del Este y encontrándose el avión bajando a 1.800 ft., aún a sotavento de los cerros, fue afectado por una fuerte subsidencia. El Voice recorder indica... Boy, it was... wanted to go right down through there, man" dijo el copiloto. "Must have had a... of a downdraft".

Este comentario fue registrado veintidós segundos antes del accidente. El último comentario de la tripulación de vuelo la hizo el capitán dos segundos antes del impacto cuando dijo: "Get some power on".

El avión se estrelló a las 11:10 hora del Este a 95 ft. de la cima del mount Weather de 1754 ft. en los Blue Ridge mountains, convirtiéndose en el peor desastre aéreo de los Estados Unidos de 1974.

Algunos pilotos han expresado una falta de confianza en las instrucciones que impartió el Controlador de ATC, ya que habrían inducido al Comandante del vuelo 514 a descender a la altura base de 1.800 ft. —estando aún en una zona en que no debería haber bajado de 3.400 ft. El Capitán Lloy W. Brundage, de TWA por ejemplo, enfatiza que él habría actuado igual que su colega, ya que asume que ningún controlador de Radar dará una autorización de aproximación si aún existen obstáculos en la trayectoria del descenso.

El Capitán Robert J. Tyree, de United, declaró: "I'm rather cynical about approach clearances. I think all of us at one time or another have seen errors made in clearances - boo - boos by controllers. I beleive in checking and cross-checking". (El Capitán Tyree aterrizó en Dulles aproximadamente a la misma hora del accidente).

Otro piloto —el Capitán V. J. Beaudrault, de Eastern, dijo— por otra parte, que la autorización otorgada al TWA 514, normalmente sería interpretada por los pilotos como que el avión podría descender sin riesgos a la altura de aproximación, vale decir en este caso, hasta 1.800 ft.

Beaudrault agrega que su autorización fue similar, pero, mantuvo una altura superior. Expresó que siempre chequeaba las alturas mínimas en las cartas de aproximación, antes de descender, ya que... "it is always possible the controller has made a mistake".

El Capitán L. Mc Nair, de Delta, al ser consultado al respecto, también afirma que él habría interpretado la autorización como lo hizo el Capitán Brock.

El Controlador de ATC, Merle Dameron, con 20 años de experiencia, de turno en aquella mañana, declaró que su única responsabilidad con los aviones era el evitar colisiones entre ellos. Agregó que era labor del piloto el evitar los obstáculos del terreno.

Dameron informó, que en la carta de aproximación del Aeropuerto Dulles, no aparece la existencia del Mount Weather. El controlaba tres aviones más aparte del vuelo 514, manteniendo una observación permanente de su pantalla de radar. No obstante, el Controlador agregó que se asustó cuando vio que el avión bajaba a una altura de 2.000 ft. en un área en que él sabía existían montañas. Llamó al piloto para una verificación de altura. Nunca obtuvo respuesta.

Otro Controlador, el señor James A. Mc Donald, dijo ante la National Transportation Board que las regulaciones del ATC eran muy claras, pero ambiguas para los pilotos, ya que aparentemente existía una mala interpretación en el procedimiento.

De todas maneras, a partir del 16 de Diciembre de 1974, se revisó completamente el procedimiento de aproximación a la pista 12, prohibiéndose a los Controladores de ATC dar autorizaciones de aproximación hasta que los aviones estén dentro de 15 millas náuticas del aeropuerto.

Como se puede apreciar, la polémica es bastante grande.

Aunque indiscutiblemente los procedimientos establecen claramente que una aeronave no puede bajarse de los mínimos establecidos en las cartas de aeronavegación, también es evidente que la ayuda prestada por otras dependencias, en este caso el ATC, debe ser racional y no debe inducir al piloto a cometer errores de interpretación, especialmente durante una aproximación en que el Capitán tiene hartas cosas que controlar y coordinar.

Por otra parte, no se habría evitado este terrible accidente, que costó la vida a tanta gente, si en el perfil vertical de la carta de aproximación se hubieran agregado algunas gotas más de tinta (que satura innecesariamente otros gráficos) y haber señalado que más allá de 17.6 millas DME (y no 6 DME más 11.6) el avión no puede bajar de 3.400 ft?.

La CAB y la National Transportation Board tienen la palabra.

Mientras tanto es interesante acotar que posteriormente apareció el siguiente Jeppesen Briefing Bulletin en los Manuales de Vuelo:

FDC SPECIAL. PILOTS ARE REMINDED THAT WHILE OPERATING UNDER IFR ON AN UNPUBLISHED ROUTE, OR WHILE BEING RADAR VECTORED, THEY MAY NOT, UPON RECEIVING A CLEARANCE FOR AN INSTRUMENT APPROACH, DESCEND BELOW THE APPLICABLE MINIMUN ALTITUDE. TO INSURE THIS, WHEN AN APPROACH CLEARANCE IS RECEIVED, PILOTS SHOULD MANTAIN THE LAST ASSIGNED ALTITUDE UNTIL ESTABLISHED ON A SEGMENT OF A PUBLISHED ROUTE OR INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE. THEREAFTER, PUBLISHED ALTITUDES APPLY TO DESCEND WITHIN EACH SUCCEDING ROUTE OR APPROACH SEGMENT. IF THE PILOT IS UNCERTAIN OF HIS CLEARANCE, HE SHOULD IMMEDIATELY REQUEST THE ASSISTANCE OF AIR TRAFFIC CONTROL.

REGULATORY ACTION TO MAKE THIS OPERATING PRACTICE MANDATORY IS BEING EXPEDITED. JAN 17, 1975.

MAS OBSERVACIONES AERONAUTICAS

J. M. S.

Uno de los más instructivos y económicos entretenimientos modernos lo constituye el observar el movimiento de pasajeros y las reacciones de los mismos en un Aeropuerto. Si no tiene nada que hacer, acompáñeme y sentados cómodamente comencemos a disfrutar del espectáculo que se nos presenta ante nuestros ojos. Un pasajero protesta porque le quieren cobrar el exceso de equipaje y alega en su defensa ser primo del Ministro. Otro protesta por el mismo motivo y dice que publicará en la prensa de su país el atropello. Total, que todos los pasajeros protestan y las protestas son siempre interesantes de observar desde nuestra segura posición. Constantemente se escucha por los altoparlantes algún anuncio de alguna salida o llegada de vuelos, anuncios hechos siempre en el enredado idioma de Aeropuertos, que nadie entiende. Después de cada anuncio varias personas se dirigen a los mostradores de tráfico, donde siempre hay traductores experimentados que les dicen a los pasajeros que se dirijan a la señorita del departamento de Información, porque nunca están atentos a esos anuncios.

Pasan varios pilotos engalanados. Parecen generales del ejército belga. Deben ser pilotos de alguna línea pequeña, pues los de las grandes parecen solamente pilotos. Dos o tres aeromozas se entretienen acomodando el contrabando que llevarán en este vuelo y dejando encargos para el próximo. Un señor serio le pide a su amigo que lleve una carta, pues no ha recibido la plata que Juan quedó de enviarle el día dos, y ya estamos a 27... "y me perdonas la molestia, viejo". Una muchacha bonita escoge su asiento de al lado y un hombre feo y casado viene enseguida con intenciones de escoger el asiento aledaño, en un arrebato donjuanesco, que generalmente asalta a los hombres que viajan solos. Pero una vieja gorda se le adelanta y le quita el asiento. Un hombre maldice a las viejas gordas y escoge un asiento de ventanilla, dando un salto entre sensualidad y el estudio de la geografía.

En cada vuelo hay una señora de cuarenta y pico, con el pelo teñido y el problema de que a la maleta se le rompió la agarradera. Mirarla de frente sería comprometerse, de modo que como por arte de magia todo el mundo se pone a mirar hacia otra parte, hasta que aparece uno que "con mucho gusto"... Ella comenta que ahora las maletas vienen muy malas. Las maletas baratas, ahora y antes, siempre vinieron malas. Los maleteros circulan sudorosos, tratando de dar el mayor número de viajes posibles. Sueltan las maletas y se paran al lado del pasajero, como soldaditos de plomo. Golpean la carretilla contra el suelo. No ceden terreno, como buenos militares. Cuando reciben la propina devuelven una sonrisa de dentadura a dentadura completa. Si es de a peso la propina. Para las de ciencuenta centavos tienen un gruñido especial. Para los que no dan nada tienen otro gruñido, que se asemeja mucho a una mala palabra. Hay siempre en el aeropuerto un miembro de la milicia secreta, por si intenta escaparse un señor al que andan persiguiendo. Viste de civil y cree que nadie sabe que es policía. Pero todo el mundo lo sabe. Y todo el mundo contribuye a la comedia, haciéndose el que no sabe nada. Uno pregunta si dan comida en el avión y a qué hora. Si dan, se limitará a tomarse una Cola-Cola, porque hay que sacarle a la Compañía lo más posible. Para eso paga. Los que más exigen en el avión, y en tierra, son los que no pagan. Eso no falla. Se forma siempre una pequeña tragedia entre el empleado y un señor que viaja con su hijo que debe tener 18 años y mide 6 pies. Pesa doscientos diez libras. Y el señor insiste en que aún no ha cumplido los doce años. Un pasajero, haciendo el chiste de que al gordo aquél deberían cobrarle el doble que a él, que pesa 115. Vestido. Un pasajero bajito se pasea lentamente por la Terminal. Usa sombrero y zapatos elevadores, con lo cual ha crecido por los extremos, sin crecer por el centro. Otro pasajero usa peluca. Que parece natural, que costó cara, pero que se nota siempre que es peluca, ya que por la nuca, invariablemente hay un rizo rebelde que denuncia la tontería. Tontería, porque nunca nadie se voltea para observar una calva. Y todos nos volteamos para observar una peluca en un hombre. Y de paso le damos la información a la persona que nos acompaña, por si acaso no se había fijado también. El hombre que compra peluca, compra además el problema de revisar continuamente las ráfagas de viento y los movimientos bruscos del cuerpo. Hasta para agacharse a recoger un buen billete de $ 20 hay que hacerlo con suavidad, pues corre el peligro de que la peluca se le transforme en cepillo para el calzado.

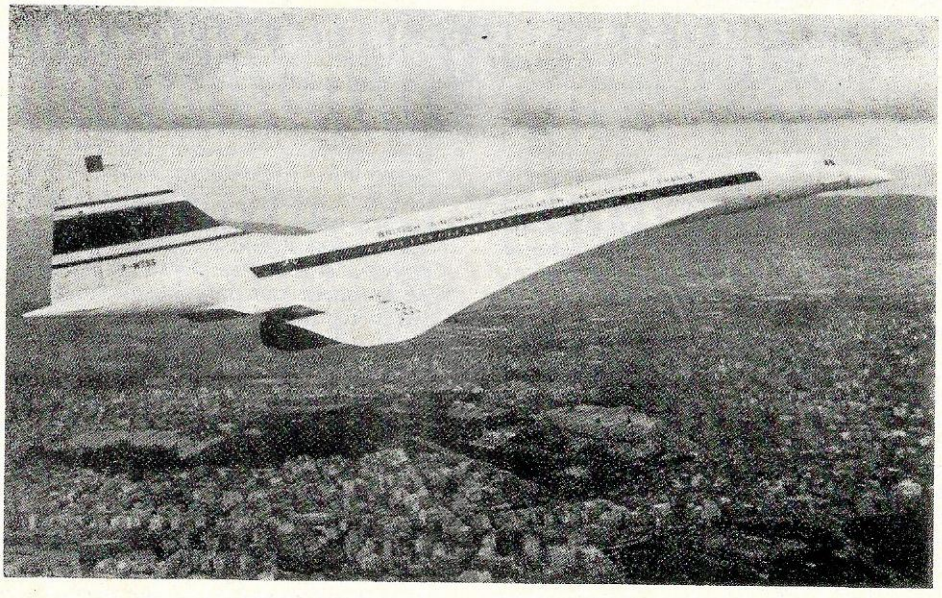
Cuando hablamos con un hombre con peluca, todos contribuimos a la popularidad de las mismas, fingiendo que no nos hemos dado cuenta. Y hacemos esfuerzos para dominar la mirada curiosa que quiere ascender las pocas pulgadas que separan la peluca de los ojos de nuestro interlocutor. Se escucha de pronto una serie de chillidos histéricos, que lanza una señora al enterarse de que las regulaciones prohiben que lleve a Fifí en las piernas.

Fifí es una perrita pekinesa. Jamás nos hemos separado, exclama conmovida. Y la perrita se acurruca más a su pecho, como adivinando que está a punto de decidirse la vital cuestión de si viaja con su ama o si viaja en la barriga del avión. Al fin, y entre la inexorable regulación, la mujer cede. Un empleado mete a la perrita en una caja y la lleva indiferente hacia el avión. Perrita y ama sollozan, cada una a su manera. Un joven con traje y zapatos nuevos pregunta a qué hora sale el avión. El empleado le informa que sí, acaso unos minutos tarde. En el giro de aviación se trabaja con relojes especiales. Unos minuticos de demora pueden fealmente convertirse en cuatro horas, pero la espera nunca parece tan larga porque las horas las van dividiendo en trozos de a tantos minutos cada vez. Note que la mayoría de los pasajeros llevan ropa de estreno. Los que no la llevan es porque son gente acomodada. Los pobres y los de clase media siempre estrenan. Con lo cual ya parte del contrabando lo llevan puesto y es más fácil. Este truco es muy viejo, pero cada persona que lo utiliza cree haberlo descubierto ayer. Y se siente feliz por el chispazo de inteligencia. Cómo ven la felicidad es una cosa muy relativa. En cada vuelo hay un señor que se ha dado más tragos de la cuenta. No porque le guste en sí el licor, sino porque con su medio tono entretiene el temor que le inspira el volar, y temor que no admite jamás, pues eso y lo de ir a la iglesia entiende que son cosas de mujeres. El capitán del avión se acerca y pasea la mirada por el grupo de pasajeros que el destino le ha confiado, brindando de paso a todos la oportunidad de que lo miren a él. Que con su uniforme engalanado luce de lo más mono. Los pasajeros observan al capitán y piensan si de veras sabrá lo que se trae entre manos. Siempre hay un amigo que habla con el capitán. Lo abraza. Y luego le dice a los otros pasajeros que éste es el mejor capitán de esa línea. Un capitán con canas inspira más confianza.

Al fin, a las cuatro y quince anuncian la salida del vuelo de las dos. Los que confeccionan los itinerarios de aviación son unos grandes mentirosos, que se limitaron a copiar las mentiras que inventaron los que confeccionaron los itinerarios de trenes. Los pasajeros se dirigen atropelladamente hacia la puerta de salida. Y en la puerta de salida siempre hay cuatro pasajeros calmados y sonrientes que observan cómo se acerca el grupo, y en el rostro exhiben una sonrisa de triunfo, de satisfacción, diciéndoles calladamente que ellos, previsores, ya estaban listos desde hacía rato y que por lo tanto tienen los primeros lugares. Pero éstos son siempre los últimos en ser llamados a bordo. Las aeromozas y sobrecargos indican a los pasajeros los asientos. Parecen acomodadores de cine, aunque les falta la linternita. Luego se sientan ellos también. Los pasajeros saludan a los vecinos de asiento y repiten las preguntas mismas que se hicieron los primeros que viajaron por aire. ¿De vacaciones? ¿Le teme al avión? De pronto gimen las turbinas y los pasajeros callan. Miran como distraidos el paso lento de los edificios. Una jovencita busca desesperada al novio para moverle la manita desde la ventanilla y que a la vez recogen una lágrima con un pañuelo tan minúsculo, en el que no cabrían dos lágrimas sin que hubiera necesidad de exprimirlo y ponerlo a secar. Pero la terminal queda del otro lado y la joven observa entonces al señor que tiene al lado. No está feo del todo. Pero es muy viejo. El avión se hizo para el vuelo y la tierra se mueve torpemente y ruge con fiereza. Parece una madre gorda regañando a los hijos. Al fin llegan a la pista y comienza a deslizarse, lentamente primero, rabiosamente después, hasta que se cumplen una serie de leyes y de pronto ya está en el aire. Los pasajeros se sienten aliviados y empiezan a ver qué cosa pueden llevarse del avión, como recuerdo del viaje.

Algunas cosas son para que los pasajeros se las lleven, tales como tarjetas, mapas de rutas, etc. Pero eso lo dejan. Llevándose en cambio otra serie de cosas que no son para ellos, tales como cobijas, almohadas, cucharitas de café. Cada pasajero se convierte en un Raffles aficionado, aunque efectivo. El avión se desliza sereno y crece la confianza. La vieja gorda se para, para ir a empolvarse. Pero dos o tres se le han adelantado y se queda en la puerta preguntándole a la aeromoza la hora de llegada de su destino. Se desocupa una toilette y se cuela rápido sin entender la información que le dieron. Trata de recordar si le dijeron a las diez y siete o a las siete y diez. De todos modos, por alguna razón que ella sabe, a la hora de llegada va dejando de interesarle tanto. Se observa en el espejo. Se repite a sí misma, que tiene que seguir con la dieta. Se cuenta las arrugas. Hace una mueca para verse la dentadura. Se afloja un poco la presión de la faja, que la está matando. Se mete en el seno dos jaboncitos de olor y una tohallita de algodón, y luego se da dos o tres golpecitos en el pecho para que todo quede normal. Ensaya un gesto de inocencia y regresa a su asiento.

Varios pasajeros hablan mal de la política exterior de los Estados Unidos. Otros hablan de pelota, que es más interesante. De pronto un bachecito. Cuatro pasajeros ponen cara de susto y otros cuatro les sonríen, indicándoles que no es nada. Otro bache. Y otro. Los pasajeros de la cara de susto siguen con la cara de susto. Los cuatro que se sonreían empiezan a buscar la bolsa de papel y se ponen muy serios. La mujer gorda piensa que quizás es un castigo por el robo de los jabones. Todo vuelve a la normalidad y sirven la comida, los postres y el café. Luego los pursers ofrecen cigarrillos. Los que no fuman toman siempre dos cajetillas. Los aeropuertos de destino ya se ven desde las ventanillas. Y los pasajeros se alegran y se preocupan. Se alegran porque todo parece indicar que van a llegar bien. Y se preocupan por el Aduanero. Si está Pedro no hay problema, porque le deben muchos favores. Pero si no es Pedro, habrá que pagar, pues los ingresos del Fisco son sagrados.



3 años de investigaciones.—

AVION SUPERSONICO NO CAUSA PERJUICIOS A LA ATMOSFERA

El avión supersónico de transporte del tipo del franco-británico "Concorde" no plantea ninguna amenaza apreciable para la atmósfera terrestre, aunque hay que desarrollar una nueva tecnología en el futuro para evitar efectos nocivos eventuales, según un estudio oficial del Ministerio de Transportes norteamericano.

El informe publicado tras tres años de investigaciones científicas, echa por tierra los temores de que esos aviones causarían aumentos en los cánceres de piel al empobrecer la capa de ozono que recubre la tierra y la protege de los rayos cósmicos.

Pero al mismo tiempo, el informe advierte de la necesidad de emprender estudios para mejorar el aire terrestre, ya que las consecuencias, si no se efectúan, podrían ser graves.

Un portavoz del citado Ministerio puntualizó que las conclusiones del informe oficial no deben ser interpretadas en el sentido de que el Gobierno de los Estados Unidos está planeando desempolvar los estudios para construir un avión supersónico, que fueron desechados por el Congreso norteamericano hace cuatro años.

Según el estudio, los 16 aviones "Concorde" planeados y los 14 "TU 144-S" soviéticos causarán efectos climáticos que son mucho menores que los mínimamente detectables.

Incluso si 120 aparatos "Concorde" volasen 41,5 horas por día y cada día del año, se llegaría a 1990 antes de que se produzca un cambio del 0,50 por 100 en la capa de ozono de la tierra, que es el cambio mínimo que se puede detectar, según declaró el jefe del estudio, doctor A. J. Grobecker.

importante misión se destacan Mario Bontempi, Peter Von Unger y Pablo Pfinsthorn.

—)o(—

También tuvimos el alto honor de transportar al Almirante José Toribio Merino Castro, miembro de la Junta Militar, en su viaje a España, en importante misión de acercamiento económico con la Madre Patria.

—)o(—

Durante el mes de Enero, visitaron Santiago altos representantes de las compañías americanas Boeing y MC Donnell Douglas, quienes presentaron sus modelos "Wide Body" 747 y DC 10 respectivamente a LAN-CHILE, la que estaría estudiando la adquisición de aviones de este tipo, para cubrir sus necesidades futuras a mediano y largo plazo, en sus siempres crecientes rutas internacionales.

—)o(—

Asperas han estado las relaciones entre Aeroperú y Braniff, tanto a nivel gubernamental, como empresarial, al solicitar la primera una reciprocidad en el número de vuelos entre Perú y EE. UU. Esta reciprocidad, fijada por el Gobierno peruano a partir del 31 de Enero fijaba a Braniff un total de 26 escalas semanales en Lima, en lugar de las 34 que poseía anteriormente y se le exigía el pago de un 20 por ciento de sus utilidades como compensación por la venta de pasajes hacia países que no cubre la línea peruana, quien opera con 7 frecuencias semanales a Miami. Aeroperú ganó.

—)o(—

La Compañía Mexicana de Aviación anunció el restablecimiento de sus vuelos a Cuba, a partir de Febrero, con una frecuencia semanal desde Ciudad de México a La Habana, vía Mérida.

—)o(—

Una huelga general afectó a la Corporación Peruana de Aeropuertos (CORPAC), durante más de una semana, debido a reclamaciones salariales. Esto produjo ciertos contratiempos a los operadores normales, ya que el servicio de ATC funcionó con personal de emergencia y solamente en el Control de Aproximación. Felizmente no hubieron incidentes de importancia y las partes litigantes solucionaron oportunamente sus diferendos.

—)o(—

Extraordinario movimiento aéreo tuvo la Provincia de Magallanes durante 1974, según informaciones oficiales. LAN-CHILE transportó 33.935 pasajeros a Punta Arenas y 35.240 de esa austral ciudad a la capital. El total de carga transportada sumó 2.872.719 kgs.

—)o(—

Un BAC 111 de la British Airways en vuelo de Manchester al aeropuerto de Heathrow en Londres, fue secuestrado por un individuo vestido con ropajes árabes después del aterrizaje de la aeronave. El secuestrador, armado con una granada de mano y un revólver tomó como rehén a una de las auxiliares y solicitó un rescate de 100.000 libras esterlinas y además ser transportado a Orly para vengar a su hermano asesinado...

Los pasajeros fueron autorizados para abandonar el avión. Los cinco tripulantes permanecieron abordo y en una inteligente maniobra llevaron al BAC 111 a Stansted, Essex, a unos 70 kms. de Londres. El secuestrador pensó que había llegado a París y abandonó el avión siendo capturado por la policía sin oponer mayor resistencia.

—)o(—

CORFO adquirió dos aviones en EE. UU., gracias a un crédito contratado en Wichita, Kansas. Los aviones, un Lear Jet y un Beechcraft King serán entregados dentro de poco.

—)o(—

La Dirección de Aeropuertos informó que en Abril quedará terminada la pavimentación del cabezal de la pista 30 de Punta Arenas, aumentando en 30 mts la longitud de dicha pista.

—)o(—

Un jet de la Turkish Airlines se estrelló a principios de Febrero en el mar de Marmara, cerca de Estanbul, muriendo sus 41 ocupantes. El accidente se debió a un corte total de electricidad en horas de la noche y condiciones de mal tiempo, DURANTE LA APROXIMACION INSTRUMENTAL AL AEROPUERTO.

LAN-CHILE incorporó 40 camionetas suburbanas a su flota terrestre, con una capacidad de 9 pasajeros. Estas máquinas fueron adquiridas en EE. UU., mediante una importación directa de un valor de 250 mil dólares. Ellas reemplazarán a un número de máquinas arrendadas y al material antiguo de la Empresa para el transporte de su personal, especialmente de tripulaciones.

—)o(—

Un H.S. 748, de la Philippine Airlines, se estrelló en un vuelo entre Manila e Iligan, muriendo todos sus ocupantes, excepto un pasajero.

—)o(—

Ciento cuarenta y tres pasajeros de un charter de la Japan Airlines, en ruta de Tokio a París, fueron hospitalizados en Copenhagen, debido a envenenamiento de la comida de abordo colocada en Anchorage, Alaska.

—)o(—

PAN AM y el gobierno de Irán están finalizando las conversaciones, mediante las cuales éste último invertiría 300 millones de dólares en la Compañía aérea. Esto debe ser refrendado por la CAB y otras agencias gubernamentales americanas, ya que la Federal Aviation Act prohibe que una entidad extranjera controle más del 25 por ciento de las acciones de una empresa aeronáutica americana en forma individual. Por otro lado la TWA anunció la venta de seis Boeing 747 a este petro-país por un valor de 99 millones de dólares.

—)o(—

La Airline Pilots Association ordenó a sus 32.000 miembros en abstenerse de volar aviones con carga peligrosa o de riesgo. Esta asociación agrupa a todos los pilotos americanos, menos a los de American Airlines y desea, a través de esta medida, obligar a la FAA a mejorar los standards de seguridad y la reglamentación vigente para el transporte de dicha carga.

—)o(—

Elvis Presley ofreció un millón y medio de dólares por un Boeing 707, reacondicionado, con una capacidad de 33 asientos, sauna, baño de vapor, dormitorios, sala de vestir, dos comedores... y un bar.

—)o(—

La CAB autorizó a PAN AM y TWA el intercambio de rutas con el fin de evitar una competencia a estas super-líneas aéreas, que pasan por grandes aprietos económicos. Así es como PAN AM suspende sus servicios a París, Lisboa, Madrid, las Azores y de Londres a Los Angeles, Filadelfia y Chicago, permitiendo que TWA vuele además a Barcelona, Niza, Casablanca y Viena. Por otra parte TWA suspende su servicio a Guam, Hong Kong, Bangkok, Honolulu y

Frankfurt y permite que PAN AM llegue ahora a Taipet, Okinawa y Bombay. Se estima que los beneficios netos serán del orden de 17 a 24 millones para PAN AM y 16 a 25 millones para TWA. Por otro lado las líneas aéreas United y American anunciaron despedirán sobre mil empleados cada una en un esfuerzo de reducir gastos.

—)o(—

Fue encontrado en Febrero, a 170 kilómetros de Malargüe en la cordillera argentina el Piper del Club Aéreo de Tobalaba, extraviado en Septiembre pasado. El avión era piloteado por el Dr. Luis Morales y su esposa, quienes participaban en un raid a Río de Janeiro, junto con otros 18 aviones. En esa oportunidad, el piloto avisó a sus compañeros de viaje que se devolvía a Santiago, ya que su esposa no se sentía bien por estar en el 7º mes de un embarazo. Los restos de los infortunados viajeros fueron remitidos a Mendoza.

—)o(—

Apareció en el Diario Oficial la autorización para que LAN-CHILE extienda su ruta oriental hasta Manila. Esto se materializaría a mediados del presente año, sirviéndose la ruta con nuestros Boeing 707. Las distancias y tiempos de vuelo en los tramos afectados son los siguientes: Santiago- Pascua 3.788 kms./4.50 hrs. Pascua-Tahiti 4.256 kms./5.10 hrs. Tahiti-Fidji 3.487 kms./4.30 hrs. Fidji-Manila 7.153 kms/ 8.55 hrs.

—)o(—

La Avenida "Pié de Monte", que como su nombre lo indica, está a los pies del cerro San Cristóbal se llama ahora "Comodoro Merino Benítez", en honor al creador de nuestra Línea Aérea Nacional.

—)o(—

Un jet de las Líneas aéreas Iraquíes fue secuestrado en su vuelo local entre Mosul a Bagdad y desviado a Teherán en Irán. Las autoridades del aeropuerto negaron el aterrizaje al avión, bloqueando las pistas con camiones contra incendios. El piloto se vio obligado —tenía una pistola presionada contra la nuca— a aterrizar al lado de una pista. Guardias de seguridad del aeropuerto se abalanzaron contra la aeronave y redujeron a los asaltantes, que resultaron ser tres. Un pasajero muerto y 10 heridos fue el resultado final de este nuevo incidente.

—)o(—

PAN AM anunció el cierre de su planta de mantenimiento y overhauls de Miami. Esto se hará paulatinamente, dentro de un plazo de 4 años y se deberán despedir aproximadamente 2.000 empleados, a medida que se vayan vendiendo los Boeing 707 y sean reemplazados por 747, cuya base de mantenimiento está en Nueva York.

—)o(—

En Montreal un Boeing 747 de la British Airways, al extender sus flaps durante la aproximación sufrió la pérdida de uno de los paños. Afortunadamente ni al avión ni al vecindario le sucedió nada, pero se rumorea que un señor por ahí inmediatamente puso una gran fábrica de ollas de aluminio.

—)o(—