DESPEGUE

24

"In Memoriam"

¡Qué difícil es decir lo que se siente cuando se trata de un amigo, de un compañero, de un ser como cualquiera de nosotros, que ríe, ama, sufre; pero que, además de ello su vida está llena de actividad, plena de un afán de ser útil, de servir y, en alguna manera, de prolongar su tiempo más allá de sus propios días!

Así fue como vimos a Hernán Pérez Figueroa. Así vivió a nuestro lado, y nos dio su ejemplo. Lo vemos así ahora que una extraña fatalidad, que suele perseguir a los elegidos, los hace pasar por la vida en plazos mucho más breves, que los hace llegar más pronto al puente que nos separa del mundo del silencio.

Hernán nació y vivió en un ambiente aeronáutico. Tenía un recto afán de superación y ello lo llevó a ser completo. Sus 27 años los vivió con intensidad, dedicado a todo aquello que se relacionara con la ciencia de volar. Oficial de Reserva de la FACH; Instructor brillante en vuelos deportivos, recientemente había sido designado ayudante inspector de Avro del Centro de Instrucción de Línea Aérea Nacional. Además, se daba tiempo para ser colaborador e instructor de varios clubes aéreos. Fundador de la Academia de Paracaidismo, con ello iba completando su anhelo de abarcar todas las ramas de la actividad del aire.

Parecía no tener horas libres, pues su tiempo tenía que distribuirlo entre aviones, paracaídas, aprendizajes y, sobre todo, en la enseñanza. A la edad en que la mayor parte de la humanidad aún está en el camino de aprender, él dedicaba mucho de su tiempo a enseñar. Su actividad en LAN, el círculo de sus amigos y su hogar le completaban su tiempo.

El paracaidismo le debe mucho; fue un pionero de este deporte y llegó a rendir su vida por él.

Su familia lo comprendió hondamente y Gloria, su mujer, joven y alegre madre de dos hijos, aprendió también paracaidismo. En el hogar que formaron, siempre había una sonrisa acogedora para el amigo y una voluntad dispuesta para servir a quien necesitase de él, que lo buscara por un consejo, por una idea o una lección sobre la especialidad. Hernán tenía un corazón dispuesto hacia ayudar y abierto hacia la amistad; tenía aptitud para vivir. ¡Cuántos momentos compartimos juntos! Los recuerdos se avivan y así lo vemos durante los cursos, en el avión, en viajes, en ciudades distintas; siempre él con su sonrisa franca, su aspecto bondadoso que inspiraba inmediata confianza.

Ahora viajó tan lejos que ya no puede regresar, aunque su memoria está latente y en muchos momentos parece que lo viéramos llegar o pasar entre la multitud o que puede aparecer entre los que pasan por el aeropuerto.

En todos y cada uno de nosotros habrá siempre un recuerdo para Hernán.

Nos ha dejado una lección: vivió con plenitud, sin renuncios, con alegría y dándonos una tarea que trataremos de cumplir: imitarlo.

Como hermano es irreemplazable; nos acordaremos de él. Lo echaremos de menos pero, en el fondo de lo imposible, nos queda el consuelo de no dejar que su ejemplo se pierda y su nombre nos servirá para tratar de ser como él era.

LOS PILOTOS DE LAN-CHILE

D E S P E G U E

AÑO VII | MAYO / JUNIO 1975 | Nº 24

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
LAN y la Libre Competencia 3
Tiger Rag en Nueva York 5
Aviadores Recuerdan Incursión a Tokio en 1942 6
La Batalla del Aire 8
Nosotros también tenemos algo que decir 10
Que jamás se repita 12
"Cosiacas" 15
El Ruido y el Piloto 17
Scan Noticioso 19
Museums to Get Pieces of Largest Plane 23
Empleados Nuevos en el Giro de Aviación 24
Falleció Primera Aviadora que cruzó Los Andes 26
Un Vuelo Difícil 28
"La Llave Clave de Aeropuertos" 31
Los errores de los Pilotos matan gente, dice el Comité de Seguridad de los EE. UU. 32
Los aviones matan a las personas y a los Pilotos, replican los hombres que los vuelan 34
Geopolítica y las Rutas Aéreas de Chile 35
Libros 39
Un Vuelo Presidencial 40
¡Ultima Hora! 40

EDITORIAL.

A través de las páginas de esta revista, los pilotos hemos tratado de dar a conocer las inquietudes relacionadas con nuestro trabajo. Con ello pretendemos entretenernos, darnos a conocer, intercambiar ideas, etc.

Hay también oportunidades en que nuestro objetivo fundamental es "transmitir" estas inquietudes a otras personas, para que ellas las usen como elementos de juicio en sus propias determinaciones. Creemos que, cuando las inquietudes obedecen a pensamientos honestos y de interés general, resulta completamente lícito usar este procedimiento y, además, necesario si tienen su origen en una apreciación bien fundamentada de la situación.

Este es el caso cuando los pilotos nos hemos referido a nuestra Empresa Aérea últimamente, pues estamos profundamente preocupados por su futuro, ya que las circunstancias adversas que la afectan, a consecuencias de la situación crítica en que ha debido debatirse nuestro país en los últimos tiempos, sumada a la recesión económica mundial, hacen ver como una posibilidad cierta la necesidad de adoptar diversas medidas tendientes, fundamentalmente, a hacer más económicas las funciones del transporte aéreo que a ella le corresponden.

Es con relación a este punto que hoy queremos sumar nuestra voz a la de quienes coinciden con nuestro pensamiento, para hacer resaltar, ante quienes corresponden la responsabilidad de estas decisiones, ciertas consideraciones que, a nuestro juicio, son de importancia trascendental para el país, cualquiera sea la solución que se estime apropiada para resolver este importante asunto.

LAN-Chile, siendo una Empresa del Estado sometida a los rígidos marcos de empresa comercial, debe necesariamente ser mirada con un prisma que permita apreciar en profundidad el significado que esta empresa tiene para el país y la trascendencia, para muchos de sus intereses, que tienen algunas de las funciones, anexas a la puramente comercial, que cumple LAN-Chile.

En efecto, la comunidad debe estar advertida que, si bien en la rutina de nuestro trabajo aparecemos como simples transportadores, en la trastienda de nuestra actividad se desarrollan todos los planes y operaciones tendientes a la apertura de nuevas rutas, muchas de las cuales son de alto costo de preparación, pero de enorme significado nacional. Recordemos, por ejemplo, el primer sobrevuelo de un avión comercial en la Antártica; la primera travesía desde Sydney a Punta Arenas, realizada recientemente, etc. Estas operaciones exigieron una alta preparación profesional, enormes costos de preparación, e ingentes gastos de estudios. Si enfocáramos este aspecto de nuestra actividad con un simple criterio economista, tal vez no hubiera valido la pena haber realizado estos esfuerzos; o aparecerían gravados los ejercicios financieros de los años en que tales operaciones fueron realizadas, sin que en dichos mismos ejercicios apareciera la contrapartida de sus beneficios.

Este ejemplo, como muchos otros, nos permite intuir que una visión más profunda del significado de esta Empresa nos la revelaría como una efectiva herramienta de integración nacional; como una entidad práctica coadyuvante a las posibilidades de Chile por su posición geopolítica; como una embajada internacional que refleja permanentemente el estado de civilización de nuestro país.

Los pilotos creemos que nuestra Empresa escapa del limitado marco económico-comercial y que quienes tengan que resolver acerca de su futuro, tienen que conceder, en interés de la patria, la debida importancia a las otras funciones que esta Empresa cumple para el país.

LAN Y LA LIBRE COMPETENCIA

Me refiero al editorial publicado por "El Mercurio" de fecha 5 de mayo de 1975. Por mencionarse en él a LAN, he creído conveniente precisar algunos aspectos de seguridad de vuelo que no aparecen en el mismo, como asimismo esclarecer otros referentes a supuestos monopolios.

Tal como se señala en el mencionado artículo, estoy plenamente de acuerdo en no volar hacia puntos que por su distancia o por poseer otros medios modernos de transporte, además de buenas carreteras, hacen innecesario o prescindible servir tales rutas. Igualmente comparto el criterio en materia de ciertas frecuencias.

No obstante, considero imprescindible dejar en claro que lo que se considera como monopolio en Línea Aérea Nacional no es otra cosa que un servicio establecido por el Estado, inicialmente con objetivos de integración, desarrollo y soberanía, y con rutas y tarifas establecidas por éste.

Cumplidos ya en gran parte estos objetivos, el Estado ha ido innovando y autorizando a empresas aéreas nacionales privadas para el transporte de carga y pasajeros en las mismas rutas que sirve LAN. Tal es el caso de la autorización concedida a LADECO para volar con pasajeros y carga a Arica y Punta Arenas —además de las rutas que ya sirve— y que si aún no lo hace se debe al no haber recibido los aviones con los cuales se comprometió a atender estos servicios.

El problema de la libre competencia está en que la empresa privada no va a volar a puntos del país comprobadamente deficitarios, ya sea por la distancia o sus densidades de tráfico.

En forma sostenida, a través de diferentes medios, se ha insistido en que una libre competencia en el transporte aéreo producirá un mejor servicio a los usuarios. Estoy de acuerdo con ello, siempre que se analice con detención la seguridad del vuelo. El editorial hace referencia a que "hay muchas formas de gestión privada en los transportes que con un pequeño subsidio cumplen en mejor forma la función social que siempre se invoca para justificar los subidos déficit de las empresas del Estado". A continuación, menciona los servicios de reparación, maestranza y otras actividades complementarias que "pueden privatizarse con ventajas claras desde el punto de vista financiero".

Si sólo se pretende volar un avión, se necesita éste, más combustible y tripulaciones. Pero, si se quiere hacerlo en forma segura, entonces el avión debe estar sometido a normas y procedimientos estrictos de mantenimiento, combustible y tripulaciones altamente calificadas. Existen indicadores muy generales que permiten visualizar la importancia que una línea aérea da al aspecto seguridad, los que pueden ser comparados con cifras de operadores de reconocida solvencia en este aspecto. Entre otros, puedo mencionar los siguientes:

a) Inversión en repuestos y elementos para mantención vs. capital invertido en compra de aviones.

b) Proporción de los costos de mantenimiento con respecto a los costos directos de operación.

c) Organización que a lo menos cumpla con dos requisitos; que el Control Calidad tenga una jerarquía a lo menos similar a la del sector que efectúa el mantenimiento siendo independiente de este último, y que no esté limitado por aspectos económicos y además, que posea un Departamento de Ingeniería encargado de optimizar permanentemente los sistemas de mantenimiento por experiencia propia y por instrucciones recibidas de organismos internacionales, fabricantes y otros operadores.

d) Que los hombres-hora utilizados por cada hora de vuelo producida, sean similares a los de la industria internacional, para el tipo de avión en cuestión.

No es difícil entender que un operador pequeño encuentre limitaciones económicas para cumplir con estas condiciones, especialmente en rutas nacionales en que las tarifas están por debajo de niveles económicos aceptables.

Con respecto a la privatización de maestranzas es probable que analizado exclusivamente bajo el aspecto financiero, como lo indica el editorial, pudiera presentar ventajas, pero ¿hasta qué punto este logro comprometería la seguridad? He analizado la estadísticas publicadas en la revista "Flight" del 17 de abril de 1975 con la intención de obtener alguna conclusión.

Los accidentes fatales en operadores afiliados a IATA (aproximadamente el 80% de ellos son

empresas estatales o con participación mayoritaria del Estado en términos de fatalidad por pasajero kilómetro, es cuatro veces inferior a las no IATA (generalmente empresas privadas y de tamaño reducido). Sin pretender llegar a conclusiones precipitadas, pareciera que puede existir un compromiso rentabilidad-seguridad.

Finalmente, por encontrario muy del caso, transcribo a Ud. parte del editorial del "Aviation Week" de fecha 28 de abril del año en curso, semanario de gran presigio en el ambiente aéreo y editado en Estados Unidos. Dada la diferencia tecnológica y económica entre este país y Chile, estimo que lo indicado debiera ser analizado con mucha detención para no recomendar medidas precipitadas.

"UNA FANTASIA PELIGROSA"

"Ha aparecido en el horizonte de Washington una fantasía peligrosa que podría arruinar el sistema de transporte aéreo de este país. Se tiene el concepto sofisticado que todos los problemas de la industria del transporte aéreo podrían solucionarse mediante "des-reglamentación", retirando reglamentos gubernamentales claves y abriendo el mercado de aerolíneas a cualquier que quisiera operar a cualquier parte.

La respuesta a la sobre-reglamentación, ellos creen, es un "libre mercado" donde cualquiera puede partiicpar y las presiones económicas de esta competencia proporcionarán excelentes servicios a un atractivo precio.

"Entre otras cosas, el concepto de "des-reglamentación", destruiría el servicio aéreo en aproximadamente un 60% en las ciudades actualmente servidas por líneas aéreas con itinerarios, debido a que el tráfico tiene solamente una utilidad marginal. El libre mercado de aerolíneas, naturalmente, se concentraría únicamente en las rutas con alta densidad, dejando al resto del país que dependa de las atochadas carreteras, poco frecuente horario de ferrocarriles y en el singular bote fluvial. La necesidad y conveniencia pública pasaría a ser la segunda víctima de la "desreglamentación".

La tercera víctima sería la seguridad. Aún con los recursos combinados disponibles de aerolíneas y fabricantes, es una lucha actualmente constante y costosa mantener los altos estándares de seguridad. El objetivo es nada menos que la inesequible perfección.

"Para un operador de "libre mercado" el costo de este estándar de esguridad sería prohibitivo y la experiencia demuestra que rápidamente sería trampeado. En los primeros días posteriores a la Segunda Guerra Mundial, cuando la mayoría de los pilotos de guerra quisieron empezar una línea aérea, no sujeta a itinerario, con aviones sobrantes, esto se convirtió en realdad en un espantoso registro de seguridad. Las aerolíneas sin programación de vuelo de esa época solucionaron el problema en forma bien simple, cambiando el nombre de la línea aírea después de cada accidente, para que pudieran publicar que su "nueva" línea aérea tenía un excelente registro de seguridad. El público viajante se ha puesto más sofisticado para ser engañado con estas tácticas pero los abogados y economistas del Colegio de "Desreglamentación', son muy ingenuos para comprender las inevitables consecuencias de su teoría".

Como conclusión, mi opinión es que la libre competencia, en el caso del transporte aéreo, debe estar sujetas a controles muy estrictos para que cumpla la finalidad que realmente se pretende, ya que los aviones ante todo son máquinas voladoras, que exigen un permanente y costoso trato para llevarlas en forma segura a su destino. Asimismo, debe estar apoyada con políticas tarifarias que la conviertan en una actividad verdaderamente rentable y autosuficiente. Todo ello sí redundará en un mejor servicio a los usuarios que necesitan del avión como medio de transporte.

Germán Stuardo de la Torre
General de Aviación (R)
Presidente de LAN-Chile

PEDRO AUGUSTO MUÑOZ MUÑOZ

Murió a fines de Marzo y sólo lo supe un mes más tarde. Pedrito Muñoz, funcionario de Aduana de Punta Arenas, gran amigo de las tripulaciones, gran amigo de LAN-CHILE. No hay nadie a quien "Muñocito" en alguna oportunidad no le hiciera algún favor.

"Pedrito, quisiera llevar . . ."
"Señor Muñoz, ¿me autoriza . . .?"
"Don Pedro, ¿sería posible . . .?"

Invariablemente solucionaba el problema, dentro de lo legal y reglamentario, lógicamente. Sin esperar retribuciones, sin jamás pedir nada. Gran amigo.

Funcionario con 28 años de servicio, muere joven aún a los 50 años, víctima de una enfermedad incurable.

El Cuerpo de Pilotos de LAN-CHILE lamenta profundamente su deceso y hace llegar su más sentido pésame a sus familiares.

TIGER RAG EN NUEVA YORK

Cuando D. J. La Rocca compuso su famoso "Paso del Tigre", hace algunos años, jamás se imaginó que éste se bailaría en el Aeropuerto Kennedy sin mucha síncopa... pero con bastante rapidez.

Y todo comenzó cuando el Boeing 707, carguero de Pan Am aterrizó a medianoche en ese aeropuerto, procedente de Munich. Joseph Butta, el supervisor de carga, junto con otros tres empleados se acercaron a la aeronave para su descarga. Al abrir la puerta, ¡oh sorpresa! se encontraron a boca de jarro con un hermoso tigre de Bengala que les miraba morbosamente, no desde dentro de su jaula, sino que cómodamente instalado sobre ella... y afuera...

"Cerramos la puerta en menos de dos segundos y salimos arrancando aún, no tanto por la carrera como por el susto "¿pueden imaginarse lo que es abrir la puerta del carguero y encontrarse con un tigre suelto, enrollado como un gatito?".

El Port Authority rápidamente acordonó el lugar. Se supo que en el avión venían cinco tigres en tránsito a Santo Domingo, de los cuales "Sheridan" de 3 años y solamente 170 kgs. de peso sintió deseos de conocer Broadway y de un manotazo dobló los barrotes de su jaula, saliendo al exterior rugiendo suavemente... "New Kork, New York... its a wonderful town...".

Las autoridades mantuvieron calefaccionado el avión y llamaron al cuidador jefe del zoológico del Bronx, quien llegó después del amanecer con una pistola con tranquilizantes.

Posteriormente Mr. Marcan el cuidador de las fieras fue ubicado, quien dijo que los sedantes podrían dañar a Sheridan. Marcan llegó al aeropuerto después de las 10 A. M. Acercándose a la fiera le habló suavemente. "Bitte shün, meine liebe Dame, gehen sie herein". (Por favor dama mía, ven adentro). Con la mano le mostró un suculento trozo de carne. Sheridan, muy femenina se hizo de rogar un rato, pero al final sucumbió a la tentación y entró a su jaula ronroneando.

"Tuve que hablarle en alemán, ya que Sheridan no entiende bien el inglés", comentó Marcan", pero yo sabía que volvería a su jaula, ella siempre se porta muy bien".

"En todo caso fue una noche bastante exitante "agregó Butta" de todas maneras prefiero ver a los tigres en el zoológico y no sueltos arriba de un avión".

MAR.

Aviadores Recuerdan Incursión a Tokio en 1942

(The Miami Herald - Domingo 13 de Abril, 1975)
Por Don Bedwell - Herald Aviation Writer

Treinta y tres años atrás, ochenta jóvenes aviadores, inspiraron una desalentada américa y sacudieron a los líderes militares japoneses, golpeando al supuesto invulnerable corazón de la tierra del Sol Naciente.

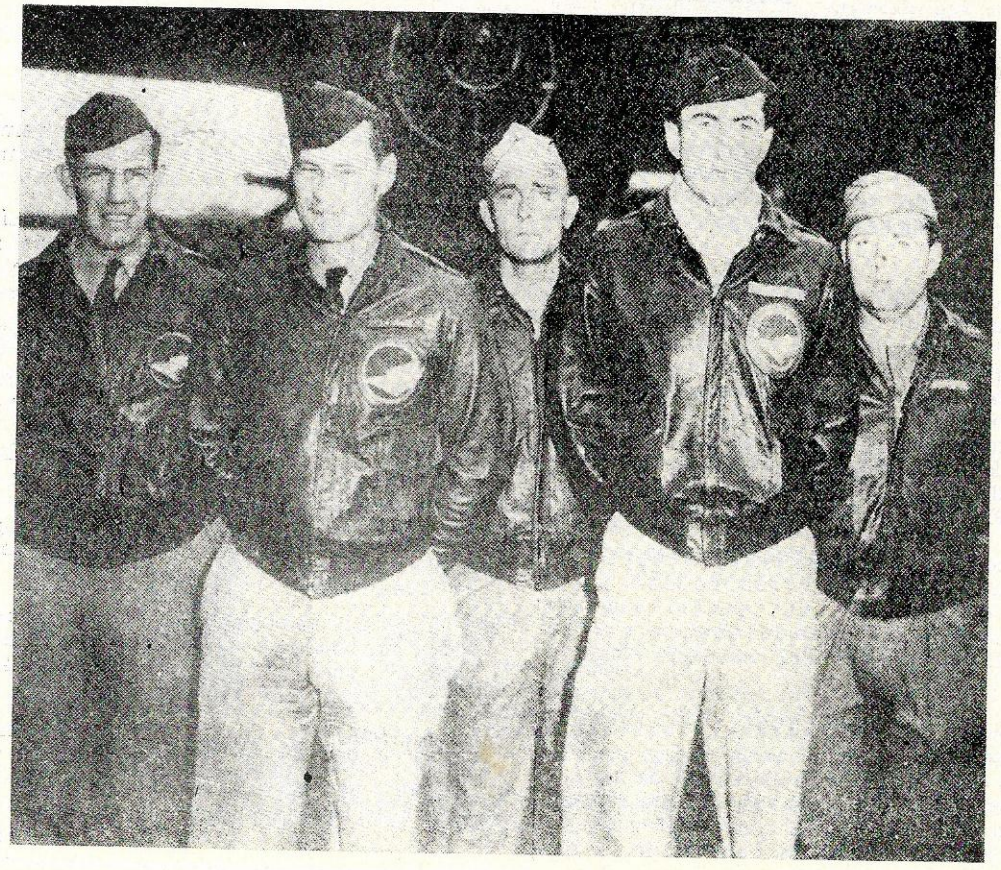
La incursión por los miembros de la escuadrilla de Jimmy Doolittle a Tokio, en dieciséis bombarderos medianos, cargados con explosivos incendiarios, produjo uno de los ataques más sorpresivos de la segunda guerra. El impacto sicológico del ataque, excedió con creces los escasos daños materiales.

Esta semana, alrededor de cuarenta sobrevivientes del ataque del 18 de abril de 1942, se reunirán en Coral Gables, para la 33ª reunión anual del grupo que voló, en dicha misión a Tokio. Una misión que tonificó a USA cuando pasaban por un bajo momento, durante la guerra.

El General Doolittle de 79 años, será el personaje principal en esta reunión, quien junto al resto de los miembros de aquella misión, brindarán y verán una copia especial de la película de Van Johnson "Treinta segundos sobre Tokio", haciendo reminiscencias de un ataque que rechazó cualquier lógica anterior.

La fase más horrenda, fue recibir órdenes de despegar diez horas antes de lo planeado, recuerda el Coronel (R) de la USAF, Jack A. Sims, de Naples Fla. Sims era copiloto de uno de los bombarderos B-25 y coordinador de esta reunión bajo todas las apariencias, esto era una misión suicida, dice Sims.

Estas diez horas extras, significaba que el portaaviones se encontraba más lejos de Japón que lo planeado y también que los aviones no alcanzarían a llegar a las pistas de aterrizaje, especialmente preparadas para ellos, en China Continental.



"El plan original era llegar a China", dice el Mayor (R) Jacob Eierman, 62 años, el único originario de Miami, de todos ellos Eierman era un joven sargento del Estado Mayor, que servía como ingeniero y artillero en el bombardero piloteado por Sims.

"No me di cuenta hasta ya avanzado el vuelo, que no tendríamos combustible suficiente para llegar a nuestro destino", dice Eierman.

Sims recuerda que dos tripulaciones extras se encontraban a bordo del "Hornet" para volar en reemplazo de cualquiera de las tripulaciones designadas que estuvieran imposibilitadas, que estuvieran imposibilitadas de continuar con la misión, para lo cual habían sido entrenados en la base aérea Eglin de Florida.

"Nos hicieron ofertas de hasta 500 dólares por persona, para tomar nuestros puestos", dice Sims. Pero después que fue anunciado el prematuro despegue, no pudimos encontrarlos por ninguna parte.

El plan era que los B-25 despegaran del portaavión Hornet, a 400 millas de Tokio, permitiendo que el combustible era suficiente para llegar al blanco y luego continuar para aterrizar en China.

La tarea de las fuerzas americanas, fue obstruida por la inesperada llegada de barcos japoneses, la mañana del 18 de abril. No dejando otra posibilidad que desechar la misión, o enviar los bombarderos a pesar de las 600 millas de distancia con Tokio.

"Dejamos caer sobre Nagoya nuestras bombas incendiarias" dice Eierman, quien se retiró de la Fuerza Aérea en 1957 y actualmente trabaja en el Dade County Court's Civil División.

"A medida que nos alejábamos de la ciudad, veíamos como subía el humo. Pero creo que nadie, imaginó el impacto sicológico, que esta incursión tendría"

Sims y Eierman se tiraron en paracaídas, junto con otros tres miembros de la tripulación, cuando se les acabó el combustible. En la obscuridad, perdidos y con mal tiempo, creyeron lanzarse sobre el mar de China.

"Afortunadamente, fuimos ayudados por favorables vientos de cola, y en vez de los de nariz pronosticados", dice Sims, 57 años, actual corredor de propiedades en Naples. "Estábamos a 100 millas, tierra adentro de las costas de China, cuando nos lanzamos, y a 60 de un campo aéreo".

Los americanos fueron escoltados desde el área de combate, por fuerzas chinas amigas.

A pesar de que todos los bombarderos, quedaron sin combustible, antes de llegar a una pista, sólo dos tripulaciones cayeron en manos japonesas.

(Traducción de Roberto Hart).

Una aspiradora... ¡por favor!

LA BATALLA DEL AIRE

Por el periodista Enrique Cid

Un Boeing 747, el jumbo-jet, gasta 80 toneladas de combustible entre el super moderno aeropuerto Charles de Gaulle, en París, y el Presidente Kennedy, en Nueva York. Es el gran consumo de combustible de la aviación de transporte moderno. En 1974, sólo en esta ruta, llamada Atlántico Norte, volaron 50 mil aviones. Y ello ocurrió en plena crisis del combustible. En los países petroleros todo el mundo se palmotea las mejillas y se dice "que pícaro eres mi estimado sheik".

Para poner las cifras en su lugar, la IATA, que es la FIFA del mundo aéreo civil, reveló que el año pasado las líneas aéreas habían pagado dos mil millones de dólares en combustible a los países petroleros.

En las grandes rutas, los caminos de largo aliento, diminuyó el número de pasajeros, pero se mantuvo el interés público en las rutas cortas "Air France perdió 120 millones de dólares", afirma su gerente en Chile, Marcos Van Kilsdonk. "Para Lufthansa el costo del combustible aumentó en un 170 por ciento desde el 73 adelante", agrega Joachin Seeburg, gerente general de la línea germana en Chile. "LAN ha preferido entrar en una etapa de consolidación de lo que avanzó en 1974, para planificar el futuro de acuerdo a la realidad nacional e internacional", dice el general Germán Stuardo, presidente de la Línea Aérea Nacional.

Los técnicos hablan de restricción en el aire, mientras gigantescas empresas norteamericanas como Panam y Transworld Airlines, solicitan fuertes préstamos en petrodólares para reponerse. Entre las 16 líneas europeas las pérdidas son menores, e incluyen otras causales ajenas al precio del combustible, como es el caso de Air France que está trasladando toda su enorme infraestructura de servicio desde el aeropuerto de Orly al nuevo de Charles de Gaulle, en París. "Uno de los aeropuertos más modernos e impresionantes del mundo", afirma el gerente Van Kilsdonk. A su vez Lufthansa no registra pérdidas, "debido en gran parte a la labor desplegada por los empleados de la empresa", según revela su gerente en Chile Joachim Seeburg.

Pero la situación aún sigue siendo de cuidado en el mundo aéreo civil. La inflación a escala mundial, la cisis monetaria y la crisis petrolera, son pasajeros incómodos que han dejado en tierra a muchos otros. La lucha por las grandes rutas y los nuevos aviones gigantes y su difícil explotación comercial, también se montan en la cola de las empresas aéreas e impiden un despegue normal.

La gran batalla no sólo se da en el aire. Y desde las coloridas y apetitosas bandejas que se sirven a bordo hasta sus cifras de negocios que sobrepasan los dos millones de dólares anuales, las líneas aéreas modernas enfrentan en tierra la seducción de millones de pasajeros. Singular batalla de la era espacial y objetivo en profundidad del siguiente reportaje

Con el veloz avance tecnológico de la aviación moderna las empresas comerciales del transporte han visto aumentar sus problemas, sus costos de operación, su necesidad de ampliar horizontes. Muchas rutas están sobrecargadas. En el Atlántico Norte, entre París y Nueva York, las líneas aéreas europeas batallan rudamente contra las norteamericanas que tratan de alejarlas de sus cielos. El proteccionismo de USA ha llegado al extremo de recetar a sus funcionarios, hombres de negocios y ciudadanos en general que sólo viajen en aviones norteamericanos. "Vamos a quitarles un millon de pasajeros anuales", sostiene un ejecutivo aéreo en Nueva York.

Con los gigantes del aire, los Boeing 747, tipo "Jumbo", las líneas aéreas norteamericanas proyectaron dominar los grandes espacios del aire.

La crisis económica y el alza del combustible redujeron el número de viajeros. A su vez, las líneas europeas se equiparon del nuevo material jet y entraron abiertamene en la gran competencia. El resultado ha sido riesgoso para todos los competidores. Se calcula que los 50 mil aviones que en 1974 viajaron entre París y Nueva York, y viceversa, transportaron un poco más de siete y medio millones de pasajeros. Una cifra importante, pero que deja mucho que desear porque en el mismo tiempo se registraron cinco millones de asientos vacíos.

No hay duda. El gran espectáculo trabajó a media platea.

NO PARA BRUJOS

"Parece un mal negocio, justamente cuando el combustible está afectando en un 30 por ciento los costos de explotación, considerando que hasta 1973 no pasaban del 12 por ciento", opina un experto. La brujería económica estaría en el alza de los pasajes. Pero éstos sólo han experimentado un alza no superior al 17 por ciento, entre la clase turista y la primera clase.

El problema es grave en las rutas de gran concentración de líneas, tipo París-Nueva York, y donde operan hasta líneas como la israelí El Al y la irlandesa Air Lingus. Pero se esfuma bastante en las travesías del Atlántico sur y donde opera, con bastante éxito, LAN en su ruta Santiago-Buenos Aires - Río-Madrid -París-Frankfurt (Main), terminal en Alemania Occidental.

"Los pasajes se mantienen en un ritmo normal de precios entre Santiago-París-Santiago, mil 580 dólares en clase turista y dos mil 306 en primera", afirma el gerente de Air France, Marcos van Kilsdonk. "Los vuelos de Lufthansa a Europa se llenan entre Santiago, Buenos Aires y Río, agrega el gerente Joachim Seeburg.

Curiosamente, la crisis económica no parece afectar drásticamente vuelos de Chile hacia el el exterior. Entre el 71 y el 72, todas las compañías que operan entre Pudahuel y los grandes aeropuertos europeos transportaron a 40 mil chilenos. Esta cifra bajó a 37 mil en 1973 y en 1974 se mantuvo en los 34 mil viajeros. "Ha variado la fisonomía de los viajeros", dice Van Kilsdonk. Al típico turista ávido de conocer el Viejo Mundo ha sucedido mayor cantidad de hombres de negocios o técnicos y profesionales que viajan en busca de conocimientos.

UN "BOOM" SIN CREDITO

Cuando LAN abrió su línea de créditos para viajar a Europa treinta por ciento al contado y doce meses plazo con un interés que no pasa del 70 por ciento se produjo un "boom" de viajeros. Otras líneas europeas también abrieron líneas de créditos más o menos similares. Pero en los meses siguientes la demanda crediticia ha sido menor y la gran mayoría de los chilenos paga su pasaje al contado.

El crecimiento es latinoamericano. En 1975, 164 mil chilenos se desplazaron dentro de los límites del continente a través de las líneas aéreas. Pero en 1974 esta cifra subió a 222 mil pasajeros. Muchos traídos por las posibilidades de vender o comprar, de explorar nuevos mercados. El mismo fenómeno ha ocurrido hacia Estados Unidos: 34 mil viajeros en 1973 y 44 mil en 1974, con un aumento visible de pasajeros en líneas latinoamericanas.

LA LEY PAREJA

El tráfico aéreo "dentro de casa" como lo bautizan algunos ejecutivos latinoamericanos, siempre tuvo un fuerte competidor en la línea norteamericana Braniff International. Pero en los últimos años prima un fuerte sentido proteccionista frente a la línea del norte por su alta frecuencia de vuelos entre este continente y los Estados Unidos. La situación debía hacer crisis. Y ello ha ocurrido recientemente en Lima. El Gobierno peruano, fuerte protector de AeroPerú, exigió, de acuerdo a la reglamentación internacional, trato recíproco. Braniff "tocaba" 17 veces en Lima, utilizando el enorme y moderno aeropuerto Presidente Chávez, como base de operaciones para sus ramificaciones en el Continente sur.

Las disposiciones aeronáuticas norteamericanas impidieron la expansión de vuelos peruanos. Lima decidió que si AeroPerú sólo hacía siete vuelos semanales a Estados Unidos, Braniff también haría sólo siete a Perú. La decisión del Gobierno limeño ha obligado a Braniff a buscar alero operacional en Bolivia.

Las últimas reuniones de ALA, Asociación Latinoamericana de Aviación, en la que están LAN, Varig, Aerolíneas Argentinas, Avianca, AeroPerú, están buscando fórmulas que estimulen el desarrollo de sus empresas del aire a través de acuerdos comunes. Un proyecto de posible compra de nuevos modelos de aviones comerciales, podría servir de ejemplo.

Para modernizar sus flotas y colocarse a nivel de las grandes empresas norteamericanas y europeas, las líneas latinoamericanas afrontan graves problemas económicos y tecnológicos. Los costos de los grandes aviones, tipo Boeing 747, DC-10, Tristar o Concorde, oscilan entre los 40 y los 80 millones de dólares. Su mantenimiento e instrucción exigen modernos implementos de alto precio. Un modelo común a todas las líneas latinoamericanas, o a la mayoría de ellas, permitiría compras de material utilizable por todas. Caso de adquisición de un monitor de instrucción, casi tan costoso como un avión completo y que opera en tierra, semejante al que posee LAN en Cerrillos.

Es un modelo del Boeing 707 para instrucción en tierra, milagro de alta tecnología que permite preparar pilotos chilenos sin salir de casa.

Estos sucesivos convenios con los países vecinos están dando resultados. LAN, por ejemplo, puede ahora tomar pasajeros en Río con destino a Europa. Y puede servir a bordo excelentes vinos chilenos, novedosa promoción para el pasajero brasileño, que los ha acogido con evidente sorpresa y agrado.

NOSOTROS TAMBIEN TENEMOS ALGO QUE DECIR

CDA. Amaro Bamón

Leyendo el artículo publicado en el número anterior de nuestra Revista, titulado "Autoridad del Capitán", creo que los Pilotos de LAN-Chile tenemos algo que decir acerca de cómo debe influir la autoridad del Capitán cuando se produce el rapto de una aeronave.

Para afirmar ésto, me baso en que nuestra Compañía ha sufrido, en tres oportunidades, la visita de estos delincuentes desde que se dio comienzo a esta nueva forma de delito. Este hecho nos da el suficiente respaldo moral y la experiencia necesaria para emitir una opinión que pueda contribuir a que las autoridades mundiales se decidan a dejar al criterio del Capitán la forma de actuar en cada uno de los casos, que, por supuesto, son distintos unos de otros.

Creo que es necesario antes de continuar adelante con este planteamiento, ponernos de acuerdo sobre un aspecto que es fundamental. En aviación comercial debe primar, por sobre todo, el aspecto **seguridad** en cualquier fase de un vuelo, por malas que sean las condiciones de tiempo o por grande que sea la emergencia surgida debido a fallas mecánicas o de otra índole... incluyendo, desde luego, un rapto. Al vender un pasaje, todas las Compañías del mundo aseguran a sus usuarios que su vuelo será seguro, eficaz y que se realizará sin contratiempos. Además, lo más importante es que si sobreviene ese contratiempo, sus tripulaciones, sobre todo sus capitanes, están entrenados para salir de esa emergencia sin riesgo para sus pasajeros.

Al mismo tiempo, para que el factor seguridad sea una realidad, las Compañías Aéreas del mundo han otorgado a sus Capitanes toda la autoridad en la realización de un vuelo, pues han concluido que es la única forma de que esta exigencia se cumpla. Por supuesto, ésto conlleva, para esos Capitanes, la responsabilidad en el éxito o fracaso de una tarea a realizar.

Aceptando entonces el hecho de que la **Seguridad** debe primar por sobre cualquier otro factor en un vuelo comercial, pasamos a analizar nuestra ponencia sobre el por qué creemos que el Capitán al Mando de una Aeronave es el único que debe decidir sobre la forma de actuar en un rapto.

La otra alternativa —si se quita al Capitán el poder de decisión en el momento de un rapto— ha sido siempre la actuación de fuerzas policiales para neutralizar a los delincuentes.

Analicemos, entonces, cuál es la diferencia entre las dos posibilidades: por un lado, el Capitán con pleno poder para decidir y, por el otro, las autoridades dirigiendo el operativo.

Los Pilotos en toda su carrera, desde su inicio, han sido entrenados y orientados hacia un concepto primordial: SEGURIDAD. Seguridad para los pasajeros, seguridad para las tripulaciones y seguridad para el material de vuelo. Las fuerzas policiales, desde el inicio de su carrera, son entrenadas, como es lógico, para enfrentar el RIESGO. Riesgo con tal de impedir un delito. Ellos saben que en cada acción en su vida profesional arriesgan "el pellejo".

Para un piloto se considera "misión cumplida" cuando al fin de un vuelo, por malo que éste haya sido, entrega su avión en el terminal con cero faltas. Para un policía es "misión cumplida" cuando impide un delito, aunque ésto signifique incluso su muerte.

No queremos, al decir ésto, hacer una crítica a la Policía. Muy por el contrario, admiramos a estos servidores públicos, a quienes su profesión exige tales riesgos.

Queremos sí, dejar establecido que hay una diferencia trascendental para enfrentar cualquier hecho en la vida entre un policía y un Capitán al Mando. El primero piensa que debe ARRIESGAR. El segundo piensa que debe dar SEGURIDAD.

Aquí es donde nosotros preguntamos a las autoridades que toman acción cuando se produce un rapto: ¿Quiéren impedir el delito aún a riesgo de vidas? ¿Quiéren destruir un material que es carísimo? ¿O es preferible que los raptores vayan al lugar por ellos elegido y se salven vidas y aviones?

Para contestar estas interrogantes es donde los Pilotos de LAN-Chile creemos tener algo que decir. Veamos por qué.

Nuestra Empresa ha sufrido, como ya dijimos, tres raptos de aeronaves. En dos de ellos se entregó al Capitán al Mando la decisión total en la acción. Sólo ellos pudieron determinar si actuaban o no. En el tercer caso se sobrepasó la autoridad del Capitán, entregando el control de la situación a personas ajenas a la tripulación.

Veamos el resultado de cada uno.

En uno de ellos, en el que el Capitán tenía la responsabilidad, éste supo evaluar en qué momento podía actuar y lo hizo eficazmente y sin riesgo para pasajeros, tripulación ni avión. ¿Por qué? Este Capitán supo quiénes eran los raptores y cómo eran. Logró convencerlos para que autorizaran la bajada de todos los pasajeros. En resumen, consideró que el momento era propicio y actuó. Resultado: se evitó el rapto sin deterioro de ninguna especie, ni en vidas ni en material de vuelo.

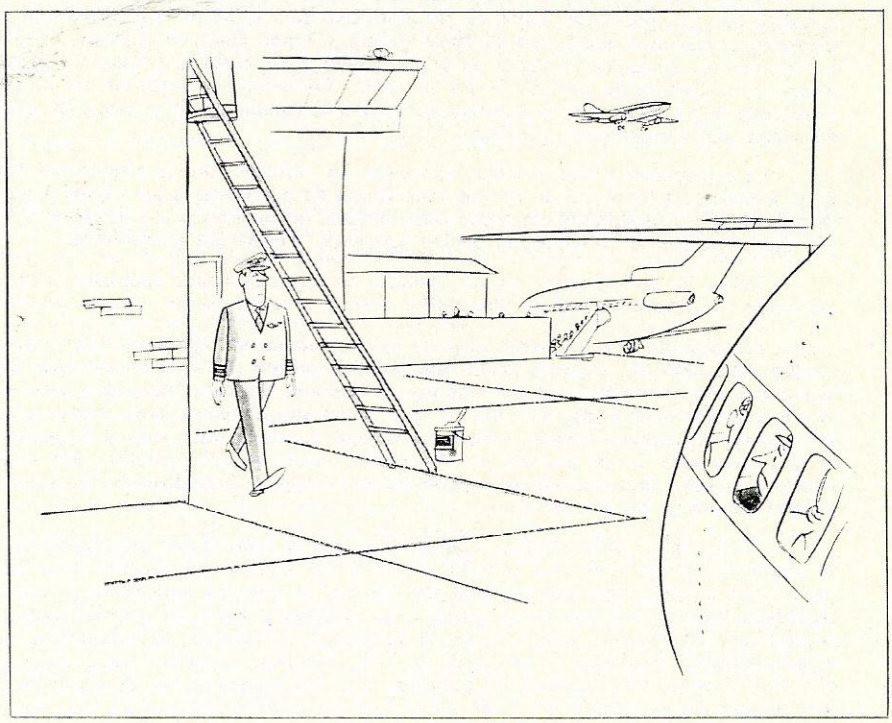
En el segundo caso, en el que también el Capitán ejercía el poder de decisión, el avión completó su vuelo a La Habana, dejó al raptor en la Isla de Cuba y volvió. Pasajeros, tripulación y avión terminaron intactos. ¿Por qué hizo ésto el Capitán? Porque no encontró un momento oportuno para actuar, oportunidad en que nadie saliera lesionado. Por el contrario, el Capitán sabía que por lo menos una persona arriesgaba su vida y era la persona que estaba bajo amenaza directa del raptor. El Capitán no tenía derecho para pedirle la vida "prestada" a este señor, y decir a su regreso: "Aquí está el avión, redujimos al raptor, pero este señor murió".

Ahora veamos el tercer caso, o sea, cuando se sobrepasó la autoridad del Capitán. Todo el mundo lo recuerda. Actuaron personas ajenas al control del Capitán. En un momento dado, se produjo una balacera dentro del avión pudiendo haber muerto más de un pasajero, ya que éstos permanecían a bordo. Una de las Auxiliares de Vuelo fue herida gravemente y aún hoy sufre las consecuencias de este hecho. Pudo haber sobrevenido una tragedia mucho mayor. Incluso haberse destruido el avión.

Como vemos, en estos tres casos se tipifican perfectamente las posibilidades que existen al producirse el rapto de una aeronave. Como vemos también, si una Compañía Comercial desea asegurar un alto porcentaje de éxito en una emergencia de esta naturaleza, debe exigir de las autoridades pertinentes que se entregue al Capitán del vuelo afectado, la total responsabilidad y autoridad para manejar la situación.

Creemos que mientras no se logre una legislación a nivel nacional y mundial para poner término a estos delitos deben, por lo menos, entregar al Capitán el poder de decisión en estas emergencias pues, aunque parezca majadero repetirlo, él es el único que puede, en un momento como éste, evaluar la situación y decidir sobre la acción a seguir.

De ahí el título de este artículo: "Nosotros también tenemos algo que decir".



QUE JAMAS SE REPITA!

SANTIAGO, 8 de Febrero de 1970.

Sres. Directores del Círculo de Pilotos de LAN-CHILE

PRESENTE.-

Doy cuenta a Uds. en el siguiente informe de los sucesos ocurridos el día 6 de Febrero, en el cual, el vuelo 86 NAS/SCL, bajo mi mando fue raptado, acción posteriormente frustrada, por la Policía Civil, sin ninguna ingerencia de mi tripulación y que acarreó graves consecuencias que paso a detallar.

La tripulación estaba compuesta por el suscrito, por el Comandante señor Claudio Palma, quien se desempeñaba como copiloto, (mientras termina las 50 horas necesarias para calificarse al mando), por el Tripulante de Mantenimiento señor Renato Loayza, Sobrecargo señor Carlos Cuadrado y auxiliares señoritas Scarlet Burgos y Carolina Luque. El avión era el Caravelle Nº 503 CC-CCQ.

El V86 por itinerario hace escalas de BAL y MON, las que en esta oportunidad se cumplieron sin novedad, aterrizando en MOó aproximadamente a las 1805. (Hora local).

En esta posta se embarcó el Gerente de Operaciones de la Empresa, señor Pedro Gasc O. y varios otros funcionarios, quienes, después de varios días de trabajo en la planificación del Material AVRO para la operación del Regional MON, regresaban a SCL.

Decolamos aproximadamente a las 19,45, después de un breve atraso en El Tepual, debido a un mantenimiento que afectaba a una rueda del tren de nariz. El señor Gasc ocupó el asiento del observador, invitado por el suscrito.

El vuelo se desarrolló rutinariamente por la Aerovía UA 3 y a un FL 310. Aproximadamente a la cuadra de TCO, la puerta del cocqpit se abrió suavemente, dando paso a dos individuos armados, que nerviosamente nos encañonaron solicitando ser llevados a La Habana, Cuba. Dijeron ser 5 raptores y que los otros 3 estaban en la cabina de pasajeros, también tenían armas y además explosivos.

Ante esta situación, mi reacción fue totalmente tranquila, pidiendo a los raptores calma y que recapacitaran sobre su descabellada idea y sobre sus consecuencias. Ante su insistencia, iniciamos junto con el señor Palma y señor Gasc un diálogo, mostrándoles los inconvenientes de hacer el vuelo en CVL debido a su corta autonomía y problemas eléctricos en el sistema de partida de los motores. Volvieron a insistir en su propósito, recalcando que por ningún motivo cambiarían de avión, mencionando el caso del rapto frustrado del vuelo del Comandante Medina.

Comprobando ya la decidida intención, les informé que la tripulación tenía órdenes de la Empresa, del Círculo de Pilotos y de Ifalpa de no resistir a los raptos y que, a cambio de su calma y tranquilidad no tendríamos ningún inconveniente en llevarlos a Cuba, siempre que se respetara la seguridad de los pasajeros, tripulación y aeronave.

Luego de este diólogo, ambos raptores se mostraron más calmados. Durante la conversación, tuve oportunidad de observarlos bien y a continuación, paso a describirlos:

El cabecilla era un muchacho de aproximadamente 20 años, bajo, rubio, de vestir colérico. Portaba un revólver Smith and Wesson calibre 38. Permaneció todo el tiempo en el cockpit. Posteriormente me informé que se llamaba Marcelo Vásquez y que era de Talca. A su compañero le decía "Dombo" y era de su misma edad, alto, moreno, ambo claro, armado similarmente. Además tenía una especie de cable amarrado a la muñeca derecha, el que conectaba a un paquete en el bolsillo posterior del pantalón. Mé dijo que eran explosivos. Este individuo luego abandonó el cockpit, situándose a la salida del Galley y encañonando a los pasajeros.

Junto con el señor Palma y asesorados por el señor Gasc analizamos la situación y la planificación del vuelo. Le informé al rubio que nuestro combustible sólo nos alcanzaba para llegar a UEL, más una pequeña reserva, por lo que era indispensable aterrizar en ésa. Accedió. Luego le solicitamos se bajara a las mujeres y niños, lo que permitiría una mayor recarga de combustible. Que veíamos la necesidad de reforzar la tripulación de vuelo, de colocar balsas, provisiones, manuales de ruta, baterías, repuestos, etc., etc., a todo ésto, el raptor accedió, mostrándose ya tranquilo y a sus anchas al ver el clima de tranquilidad que reinaba en el cockpit. El T/M señor Loayza también cooperó en este diálogo y en la confección de una lista de necesidades para el futuro vuelo.

A todo ésto, ya le había dicho al señor Palma que informara de nuestra situación a Control Vuelos UEL y a ATC. También hablé por el citófono a los pasajeros, solicitando su calma y cooperación.

El resto del vuelo hasta UEL se desarrolló normalmente, con la salvedad de la pésima calidad de comunicaciones con la Empresa en HF, ya que en VHF ya no existen prácticamente.

Aterrizamos en UEL aproximadamente a las 21,15 y luego de una breve detención en una pista de carreteo, (se había abierto y caído la escala de la puerta posterior), fuimos estacionados en A7 frente a la Torre.

A través de mi ventanilla informé nuevamente al Jefe de Estación Aérea, señor Héctor González, de la situación y de nuestros requerimientos para el vuelo a Cuba. Me respondió que todo se estaba preparando, salvo las provisiones y que el Presidente de la Empresa don Eric Campaña estaba por arribar al aeropuerto.

El T/M señor Loayza solicitó autorización para bajar del avión a fin de verificar el carguío y revisión técnica del avión, lo que fue concedido.

Los pasajeros autorizados para bajar, lo hicieron tranquilamente por la puerta delantera, la única que se abrió y por la cual se efectuó todo el proceso de preparación y aprovisionamiento.

Los raptores permanecieron todo el tiempo en sus posiciones, salvo breves salidas del rubio hacia el galley sentándose al final en el asiento del T/M.

El avión se encontraba rodeado de policías, funcionarios LAN y curiosos, entre los que se destacaban un gran número de periodistas.

Solicité autorización para ir al baño con el fin de observar la situación en la cabina de pasajeros. Esto fue permitido. En ésta pude observar que sólo quedaban unos 30 pasajeros, todos sentados en la parte posterior de la cabina, a solicitud del rubio. La situación era tranquila y el personal de cabina y de abastecimiento desarrollaban sus labores sin problemas. A mi retorno al cockpit me encontré con el señor Gasc, quien me informó que había sido canjeado por un especialista eléctrico en el sistema de partida del avión. Luego abandonó el avión. Debo recalcar que el señor Gasc cooperó en todo momento con la tripulación y que en ningún momento trató de forzar nuestro criterio o se negó a lo impuesto por los raptores.

Ocupé nuevamente mi asiento. El carguío de combustible y el aprovisionamiento, más el resto de los preparativos se desarrollaban sin contratiempos, aunque con lentitud. Juntos con el señor Palma entablamos conversación con el rubio, quien ya se veía de gran ánimo y totalmente relajado. Sintonizé una Broadcasting en un ADF, en la que escuchamos noticias y música. Esto contribuyó a crear una atmósfera tranquila, sin por ésto dejar el rubio de tenernos todo el tiempo encañonados y con el dedo en el gatillo.

Posteriormente el señor Palma solicitó autorización para ir al baño y para traer algunos manuales del compartimento correspondiente. Cuando regresó se sentó en el asiento del observador.

El moreno, autorizó la subida de personal para traer las balsas, provisiones y así el flujo de gente era bastante grande en la puerta de acceso, por lo que no me pareció extraño que se asomara un mecánico y un despachador al cockpit a preguntar cosas referentes al despacho.

Las comunicaciones con UEL Control Vuelos era casi nula debido a la mala calidad, tanto que en un momento fue necesario que Control Vuelos UCH me hiciera puente... Al final logré establecer una comunicación razonable a través de la Torre en 121,5 y el Teléfono de nuestra oficina. Así supe que de acuerdo al pronóstico el despacho sería directo a Lima, que la tripulación de relevo (Comandantes señores Zúñiga y Acevedo y T/M Pérez), ya estaban en el aeropuerto y que sólo faltaba terminar el plan de vuelo.

Juntos con el señor Palma fuimos verificando nuestra lista de necesidades y sólo faltaban las últimas instrucciones de la Jefatura y algún dinero en dólares que solicitamos al T/M señor Loayza, que entró al cockpit a informarnos del estado técnico de la aeronave y que estaba autorizado por los raptores para circular entre el avión y la losa.

Un detalle que ha sido posteriormente mal interpretado por los periódicos fue que en un momento bajó el voltaje del carro-generador de 28 VCC, por lo que disminuyó la intensidad de las luces, siendo necesario conectar el sistema de batería del avión dos veces. Esto naturalmente produjo brevísimos apagones (explicados anticipadamente al rubio), los que han sido erróneamente interpretados como señales pre-establecidas.

A todo ésto ya habían transcurrido alrededor de dos horas desde nuestro arribo a UEL y viendo que los preparativos estaban por terminar, nuevamente solicité al rubio permiso para ir al baño. Esto fue autorizado "por última vez".

En el pasillo, aproximadamente a la altura de la 7ma. fila, me detuve a conversar con el señor Patricio Araos, funcionario de la Empresa, quien venía en el avión. Le estaba contando las últimas informaciones, cuando, de improviso se escuchó una voz ahogada que gritaba desde el cockpit: "Compadre . . . compadre . . .". Al darme vueltas ví aparecer al señor Palma. Los pasajeros, alarmados se pusieron de pie. El moreno nos encañonó desde la puerta del galley gritando: "Atrás . . . atrás . . .!" Avancé un paso pidiéndole calma, cuando empezó a disparar. En ese momento se produjo gran confusión y todos nos lanzamos al suelo. Escuché aproximadamente 6 tiros y luego un intervalo. Avanzamos nuevamente hacia adelante y nuevamente vino otra descarga. Nuevamente nos lanzamos al suelo. Todo ésto sucedió rapidísimo. No creo que en más de 30 segundos. Al ponerme nuevamente de pie ya todo había terminado. Desgraciadamente, al estar en el suelo no pude presenciar personalmente cómo sucedió el baleo. Sólo sé, que al ponerme de pie reinaba gran alboroto, los pasajeros arrancaban por todas partes y se escucharon gritos de alarma y auxilio. Avancé hacia adelante, encontrando a la auxiliar señorita Burgos mal herida, al raptor moreno tendido en el suelo, a un mecánico tendido en la puerta de acceso y a otro herido que bajaba por ésta. (Posteriormente supe que eran detectives). Seguí hacia el cockpit encontrando al rubio tendido en el suelo y sujeto por el señor Palma.

(Posteriormente el señor Palma me informó que al salir yo del cockpit hacia el baño, súbitamenta había entrado un mecánico que trató de dominar al rubio. Este comenzó a gritar, por lo que el señor Palma avanzó al Galley para someter al moreno. Este, empezó a disparar, hiriendo al mecánico que sujetaba al rubio ayudado en ese momento por un despachador LAN. (Esta última parte no la vió el señor Palma, pero se deduce de posteriores declaraciones. El hecho, ese que al terminar el baleo el señor Palma volvió al cockpit para dominar al rubio y lo encontró sólo inconsciente y tendido en el suelo).

Nuevamente volví al cockpit a verificar la evacuación de los pasajeros, a esas alturas ya se sabía positivamente que sólo eran dos los raptores. Esta cabina estaba ya desocupada y no se veían más heridos que los mencionados. Me acerqué nuevamente a la señorita Burgos, quien ya había sido acomodada por el Sobrecargo y la otra auxiliar y se le iba a administrar oxígeno. Viendo su gravedad me acerqué a la puerta de acceso, solicitando a gritos atención médica. Posteriormente volví al cockpit y junto con el señor Palma y un Carabinero bajamos al rubio y se lo entregamos a la Policía.

Este es un informe detallado de lo sucedido. Si existe alguna omisión es de ínfima importancia.

Posteriormente fuimos citados (la tripulación) a la sala de briefings, en la cual el señor Campaña estaba reunido con altos personeros del Aeropuerto (señores Toro, Herrera y otros), y el Director de Investigaciones señor Jaspard. En esta reunión no se determinaron responsabilidades y sólo se analizaron los hechos. (Allí supe de la muerte del moreno).

Luego, en forma particular me trasladé a la Pista Nº 3, en la que permanecí hasta después de las 0300, hora en que se supo que la señorita Burgos, allí hospitalizada, había resistido bien una operación de emergencia.

Al día siguiente, a mediodía comparecía a la Fiscalía de Aviación, en donde presté declaración al Fiscal Cdte. Enrique Montero.

Quiero dejar constancia en este informe, que en ningún momento sospeché de la presencia de elementos de la Polica en mi avión, que en ningún momento se me informó directa o indirectamente de la intención de este personal o de otro que fuera a intentar rescatar la aeronave de la mano de los raptores. Que, si hubiera sabido o sospechado algo, habría hecho lo posible por impedirlo, ya que ésto atentaba, (como se vio posteriormente), contra la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del avión a mi comando.

Deseo dejar bien claro mi sentir que los cuatro galones de nuestro uniforme, no son un adorno, ni un distintivo militar de capacidad destructiva. Son el emblema de años de estudio y sacrificio, de perfeccionamiento técnico para poder ofrecer al pasajero, que se confía en nuestras manos, seguridad, seguridad y seguridad. Y ésto actualmente nuestra Empresa no lo puede garantizar, ya que elementos extraños, con o sin autorización superior, han pasado a llevar mi autoridad de Comandante al tomarse burdamente mi avión con las desastrosas consecuencias por todos conocidas.

Por ésto expreso a Uds. mi más enérgico repudio a lo sucedido y solicito a Uds. se convoque a la brevedad posible una Asamblea General para analizar este problema, enjuiciarlo cualitativamente y comunicarle a la Opinión Pública y a las Autoridades que competa nuestro sentir y nuestros propósitos.

Les saluda atentamente,

MAXIMO ASTORGA ROJAS
Comandante de Aeronave

"COSIACAS"

TRANSPORTE TRANSONICO

Podría demorarse unos 15 años en lograr un transporte supersónico aceptable, pero serían más baratos según el Instituto de Tecnología de Massachusetts.

"El actual SST deposita una gran cantidad de gases de escape en la estratósfera, dispersando la concentración de ozono", dijo el Dr. Wesley L. Harris, profesor asesor de ingeniería oceánica y aeronáutica.

"Dudo si el pueblo Americano aceptará el riesgo de incrementar el cuerpo a la exposición de rayos ultravioletas y por ende aumentar las posibilidades de cáncer a la piel", dijo Harris.

Estima que la solución a este nuevo problema podría ser el diseño de un nuevo y distinto motor, que consumiera hidrógeno líquido, o modificando los actuales motores para que consuman combustible de hidrógeno.

Harris agrega: "Las posibilidades son muy buenas en cuanto a la posibilidad de eliminar el boom sónico a nivel de tierra. Para alargar la curva sónica, el primer paso sería diseñar un avión más lento, uno que vuele a velocidades transónicas, y que pueda cambiar su figura". Harris advierte que la forma del fuselaje controla la intensidad de la onda de choque (boom sónico). El nuevo SST (Super Sonic Transport), deberá tener un cuerpo o fuselaje acinturado (con cintura), un nuevo concepto aeronáutico en que el fuselaje se estrecha hacia el centro, muy distinto al avión Anglo-Francés Concorde o el Soviético TU 114.

El Concorde y el TU 144 vuelan a Mach 2, ó 1400 millas por hora, aún 250 nudos más que el Boeing 747 subsónico, y que hoy día es más barato de costo y de mayor utilidad, debido a su capacidad de carga.

El Dr. Harris hizo ver que aún no se puede poner en vuelo al nuevo tipo de avión, que sería revolucionario en diseño y en los efectos de su velocidad, como también en lo bajo de su costo, ya que en este momento "se paga muy alto en consumo la mayor velocidad y la carga".

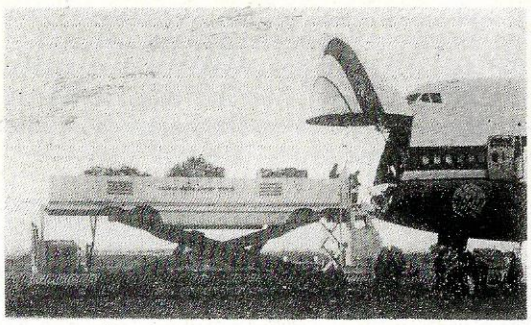
Maletas extraviadas

Según un cable fechado en Washington y enviado por United Press, se deduce que la CAB, (Junta de Aeronáutica Civil) estadounidense, ha propuesto leyes que obligaría a las compañías aéreas incrementar la indemnización por pérdida o deterioro de equipaje y maletas, como también si llegan con retraso a destino.

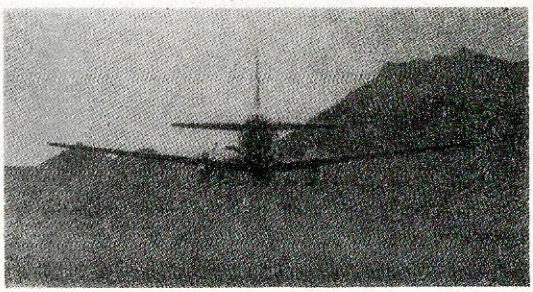
La CAB solicitó a las líneas aéreas a informar por cuáles causas ellas no cancelarían la suma de 750 US dólares por persona si no llega el equipaje a destino o se pierde en un vuelo. El actual límite está en 150 US$.

Al mismo tiempo, intenta pasar una ley por el cual las compañías deberían indemnizar al pasajero según el grado de desmoralización que podría sufrir si no recibe su equipaje al llegar de un vuelo. Sin embargo la Junta Aeronáutica Civil, no da cuenta sobre el tiempo de demora por el retraso en la aparición del equipaje. Afortunadamente, se le ha dado tribuna a las compañías aéreas para que puedan defenderse o corregir esta proposición de tan prestigiosa entidad norteamericana.

BRIAN GALLO



Este platito si que me gustó...



"TE PASAAASTE VIEJO..."

EL RUIDO Y EL PILOTO

En su reciente Conferencia Anual, las Asociaciones Internacionales de Pilotos de Línea Aérea, representando a los Pilotos de 62 naciones, acordaron unánimemente no volar procedimientos de aproximación con disminución de ruido, hoy promovidas por un número de autoridades. La resolución IFALPA prohibe de descenso mayores de mil pies por minuto y procedimientos de descensos con trayectorias multisegmentadas bajo 1.500 ft. pies para aviones convencionales. Estas son precisamente, las características mediante las cuales los procedimientos de aproximación propuestos alcanzarían una reducción de ruido.

Los pilotos, por cierto, no se oponen a los procedimientos de disminución de ruido en sí. Por el contrario, ellos están tan preocupados como cualquier otra persona en reducir las molestias ocasionadas por el ruido de los aviones. Muchos de ellos después de todo, viven en la vecindad de los aeropuertos. Más aún, su vida depende de la profitabilidad de las Líneas Aéreas, que está siendo crecientemente afectada por las restricciones al ruido. Es por ésto muy de su interés, operar de una manera aceptable para la comunidad manteniendo siempre las buenas condiciones económicas de sus empleadores.

¿Por qué entonces, rechazaría IFALPA esta proposición que al parecer, satisfacería este objetivo tan materialmente? La respuesta es que los Pilotos están interesados, no solamente en la salud económica y sus salarios, sino también, y más que nadie, en la preservación de su propio pellejo. Ellos entonces están insistiendo que un balance apropiado se mantenga entre lo económico, el medio ambiente y la seguridad.

EL CASO DEL DESPEGUE

Los procedimientos de abatimiento de ruido, para el despegue, están siendo usados ya por varios años. De éstos el más aceptable es aquel usado donde las áreas sensitivas al ruido, están ubicadas a cierta distancia del aeropuerto —una gradiente máxima de montada con potencia normal de ascenso hasta una altura especificada. Esta es la condición de performance óptima tanto para aclarar obstáculos como para abandonar rápidamente los niveles bajos donde la turbulencia y los cambios de viento más fuertes son más probables.

El próximo procedimiento más aceptable es una variación del agradiente máximo de montada, permitiendo virajes para aclarar ciertas áreas. El ángulo de inclinación de alas debe limitarse o de otra manera, hay una reducción inaceptable al margen de pérdidas de velocidad (stall) más aún, 800 a 1.000 ft. es la altura mínima de seguridad para inicar el viraje.

El procedimiento menos aceptado es aquel comunmente requerido cuando el área sensitiva al ruido se encuentra cerca del final de la pista. Este involucra una reducción de potencia que cae bastante bajo la potencia de montada dando como resultado una velocidad reducida y una baja razón de ascenso, los que se mantienen hasta una altura especificada. Esto significa que el avión es mantenido, en una condición de ángulo de ataque muy alto, con no mucho margen respecto al stall por un período largo. Además de estar incorfortablemente cerca de la pérdida de velocidad, las características de estabilidad y control se ven afectadas en esta condición, de manera que la tarea del piloto, para mantener la velocidad requerida, razón de ascenso y rumbo, se hace más difícil.

Es responsabilidad de las autoridades aeronáuticas asegurar que las técnicas publicadas en los Manuales de Vuelo de avión, para la ejecución de los procedimientos de disminución de ruido, tengan un nivel aceptable de seguridad. Esto determina la velocidad mínima durante el "segmento de ruido mínimo" que es generalmente del orden de V2 + 15 kt. El margen que resulta sobre la velocidad de pérdida es entonces, alrededor de un 35%. Un margen como éste debe ser suficiente para hacerse cargo de cualquier turbulencia, racha, cambios adversos de viento, maniobras o error de estiba, todo lo cual aumenta la velocidad stall.

Ocasionalmente va a ser aparente para el Piloto que cualquiera o una combinación de estos factores está reduciendo el margen a un nivel inaceptable. Entonces, por supuesto, él está obligado a abandonar la técnica del ruido mínimo, en orden a salvaguardar el avión y sus pasajeros. Por esta razón, si no hay otra, cualquier proposición de sanciones legales o acción disciplinaria en contra de pilotos, por infringir los procedimientos de antiruido sería intolerable y serían resistidas por toda la comunidad de pilotos.

Otra consideración es el efecto de la potencia de despegue reducida. Muchas compañías requieren de sus pilotos el usar potencia de despegue reducida cuando el peso está bajo el máximo. Esto reduce el desgaste del motor, le permite mayor vida y baja el costo de mantenimiento, y por ésto tiene una importante ventaja económica. Pero como el avión está consecuentemente a altura más baja a lo largo de toda su trayectoria de ascenso de despegue está en directo conflicto con los requerimientos de ruido mínimo. El resultado, en otras palabras, es que la fuente de ruido se va a mantener más cerca del suelo que si se hubiera empleado potencia máxima de despegue.

Nosotros hemos acumulado, la experiencia de las técnicas y procedimientos, para disminuir el ruido durante el despegue, por algunos años. Se puede establecer, entonces, con cierta seguridad, que los métodos corrientemente aplicados representan lo más que se puede hacer mediante medios operacionales para tratar el problema.

EL CASO DE LA APROXIMACION

Volviendo al problema del ruido, al final del vuelo, el procedimiento a que IFALPA se está oponiendo es una trayectoria de aproximación compuesta que consiste en un segmento inicial, con una gradiente aumentada a 6 grados y un segmento final a la gradiente normal de 3º grados.

Este procedimiento con transición a la gradiente normal hasta tan bajo como 400 ft. ha sido avaluado en los EE. UU. usando ambos sistemas de guía, el instrumental y el visual, sin que cause sorpresa, los ingenieros y pilotos de prueba de la F.A.A. quienes están promoviendo el procedimiento, dicen que es aceptable para las operaciones de líneas aéreas. Sin embargo, IFALPA considera que aunque es perfectamente posible volar estas trayectorias de aproximación con seguridad, bajo condiciones ideales, VFR, condiciones de viento suave, no podía ser aplicada con seguridad en las operaciones normales cotidianas de las líneas aéreas con aviones de transporte convencionales.

Debido a la aerodinámica y a la característica de los motores de los transportes a reacción contemporáneos se ha establecido hace mucho tiempo que la aproximación final debe ser estabilizada, a una velocidad y razón de descenso estables, por lo menos, 1.000 a 1.500 ft. Por las mismas razones, es política general de las líneas aéreas prohibir razones de decenso mayores de 1.000 fpm. desde 2.500 ft. sobre el terreno. Ambos principios de seguridad son violados por la aproximación de trayectoria múltiple.

El segmento más inclinado involucra razones de descenso de 1.500 a 2.000 fpm. con los motores a revoluciones bajas y una condición de desaceleración. Desde este setting de bajas revoluciones muchos motores turbofan requieren de hasta 8 segundos para acelerar a full potencia. Incluso motores, con relativamente buena aceleración, necesitan aproximadamente 5 segundos. De ahí entonces que incluso en condiciones ideales, el tiempo necesario en el requerimiento de potencia en el cambio de trayectoria es crítico. El poner potencia muy temprano resulta en un exceso de velocidad, y en una posible pasada bajo la trayectoria; demasiado tarde y el avión puede hacer un contacto prematuro con el suelo.

Durante una aproximación normal y estabilizada, los cambios de potencia deben hacerse para corregir los efectos del cambio de viento en las rachas. Aún con los motores acelerados, es decir, en una condición de buena respuesta a la aceleración, puede ser una tarea medianamente difícil el mantener la velocidad requerida con precisión. Cuando los motores están desacelerados durante el segmento más inclinado, la corrección por cambio de viento y rachas es imposible y van a haber desviaciones inaceptables en la velocidad, en la trayectoria de vuelo o ambos.

Más aún, durante la transición a la trayectoria normal y debido a que el avión está en una condición transitoria, el piloto estima que es virtualmente imposible apreciar la presencia de cambios de viento y corregirlos. Durante el segmento final con el cambio de razón de descenso a 400 ft., quedan alrededor de 30 segundos solamente para establecer una condición estabilizada del aterrizaje. Esto ciertamente, no es suficiente si hay cambios de viento, rachas o viento cruzado apreciables.

SCAN NOTICIOSO

El gobierno americano anunció una serie de modificaciones obligatorias para todos los aviones de categoría Jumbo, o "wide-body" con el fin de prevenir accidentes como el que sucedió en París a un DC-10 de la Turkis Airways y que costó la vida a 346 personas. La investigación correspondiente, reveló que la puerta de una bodega de carga se abrió en vuelo, provocándose una descompresión explosiva.

Se estima que estas modificaciones costarán por lo menos unos 250 mil dólares por avión, sumando un total de 130 millones de dólares, si se hacen en los 530 gigantes en vuelo en la actualidad.

El sistema incluirá una serie de válvulas de relevo que se abrirían en caso de una descompresión, equiparando rápidamente la presión diferencial existente, permitiendo así la existencia de aberturas en el fusilaje hasta de 20 pies cuadrados sin que se resienta el fuselaje.

——x——

Un muchacho colombiano de apellido Camacho, murió en un intento de volar a Miami, en el pozo del tren de aterrizaje de un Boeing 707, de Avianca. Su cuerpo fue aplastado por las ruedas al ser retraídas después del despegue, en Bogotá, y posteriormente, al bajar el tren al llegar a Miami, el cuerpo del infortunado joven cayó en la bahía de Byscaine desde una altura de 1.500 ft. siendo encontrado por unos turistas en un bote de pesca.

——x——

En Santiago, durante el mes de Marzo se reunieron representantes de las compañías distribuidoras de repuestos y las Líneas aéreas latinoamericanas con el propósito de abaratar los costos de estos elementos, que en el caso de LAN-CHILE en 1974, le significaron un desembolso superior a tres millones de dólares. Varig gastó once millones y Aerolíneas Argentinas aproximadamente doce. Las líneas aéreas agrupadas en el CCMA (Comité de Compradores de Material Aeronáutico), han decidido actuar en bloque ante los proveedores de materiales, especialmente ahora con el problema del petróleo y conseguir precios convenientes y mejores plazos de entrega.

——x——

LADECO fue autorizada por el Gobierno de Chile para extender sus vuelos hacia Arica y Punta Arenas en forma regular. El decreto correspondiente apareció en el Diario Oficial en el mes de Marzo y establece la condición que la propiedad substancial y el control de esa compañía permanezcan en manos de chilenos.

El 16 de Marzo se estrelló un birreactor F-28 de Líneas Aéreas del Estado Argentino en las proximidades de Bariloche, pereciendo sus 52 ocupantes, entre los que se contaban varias parejas en luna de miel. Se desconocen las causas del accidente.

——x——

Cincuenta y dos años cumplió la aviación naval chilena, que tiene su centro operacional en el aeródromo "El Belloto" en Quilpué. Por su parte la Fuerza Aérea Chilena cumplió 45 años de existencia. Ambas ramas armadas celebraron dichas fechas con diferentes ceremonias.

——x——

Viajaron a Viena para asistir a la XXX Conferencia anual de IFALPA el Comandante Sr. Fernando Ocampo y el abogado señor Pedro Rivera. El evento se desarrolló entre el 5 y el 12 de Marzo.

——x——

El jueves 27 de Marzo se llevó a efecto una asamblea general del Círculo de Pilotos de LAN CHILE. Esta reunión, citada por el Directorio, tuvo por objeto principal leer la Memoria correspondiente al período entre el 25 de Noviembre de 1973 y el 27 de Marzo de 1975.

——x——

WASHINGTON.- Un informe de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, dice que el aumento en los vuelos de los transportes supersónicos acrecentará el riesgo del cáncer de la piel, a menos que se modifique el diseño de los motores de esos aviones. El estudio, dado a la publicidad en Washington, dice que hay pruebas de que el escape de gases de los aviones consume la capa de ozono que se halla en la atmósfera superior y que sirve de escudo a la tierra de la radiación ultravioleta. Estiman los científicos que una flota de un centenar de transportes supersónicos aumentaría la incidencia del cáncer de la piel en una y cuatro décimas por ciento. El informe recomienda que se modifiquen inmediatamente los motores a reacción, a fin de reducir sus emisiones nocivas. Declaró un portavoz de la Academia de Ciencias, que la Gran Bretaña y Francia deben convenir en desarrollar un nuevo motor más seguro, antes de que se conceda a su avión supersónico Concorde derecho de aterrizaje en los Estados Unidos. La Unión Soviética proyecta también poner en servicio pronto un avión supersónico.

En Nueva York desaparecieron cuatro esmeraldas valoradas en 118.608 dólares del Departamento de Carga de Air France, del Aeropuerto de Kennedy. Las joyas fueron depositadas allí por su propietario, quien al arribar a esta ciudad desde Bogotá, Colombia, fue impedido por la Aduana de ingresar estas joyas a los EE. UU. por no haber cumplido con los trámites correspondientes, siendo guardadas en un salón con paredes de hormigón, según informó la policía.

Mas... cuando el pasajero fue a recogerlas, antes de abordar su avión con destino a Tokio, las piedras preciosas ya habían volado...

——x——

Y a propósito de Tokio, la policía arrestó en esta ciudad a un hombre que intentó secuestrar tun Boeing 707 y escapar con el dinero utilizando un paracaídas de fabricación casera. Este personaje amenazó con un arma de fuego a la tripulación cuando el jet aterrizaba en el aeropuerto de Haneda.

——x——

A mediados de Abril se efectuó en el aeropuerto de "Panguilemo", Talca, el Campeonato Nacional de Paracaidismo, organizado por el Club Aéreo de Talca, con participación de representantes de las Fuerzas Armadas y diversos clubes nacionales.

——x——

La CAB (Civil Aeronáutica Board), demandó en Chicago a la United Airlines en un intento de evitar que esta destruya, altere o remueva los records de sus contribuciones al Comité de Nixon en 1972. Estas habrían sido efectuadas por el Director de esta Línea Aérea, Edward E. Carlson, para la campaña del ex Presidente de los EE. UU.

——x——

El presidente de AEROPERU, General de Aviación (R), Carlos Soto-Vera fue huésped de LAN-CHILE, durante la tercera semana de Abril, invitado por su presidente General de Aviación (R), Germán Stuardo, en retribución a la que éste le hiciera recientemente en Lima. Este alto personero viajó acompañado de sus principales asesores Fiscal señor Guillermo Gulman, Gerente Comercial señor José Veng y el Director de Planificación, señor Federico Pastor, quienes efectuaron reuniones con nuestros ejecutivos con la finalidad de cotejar criterios frente a situaciones específicas que afronta la aeronavegación comercial de América Latina y en particular sobre las actividades que cumplen las dos empresas andinas.

La representación de AEROPERU fue recibida también por el Comandante en Jefe de la FACH y miembro de la Honorable Junta de Gobierno, General Gustavo Leigh Guzmán. Estaban presentes el Ministro de Transporte, General (R) Enrique Garín Cea y el Director de Aeronáutica Civil, General Sergio Leigh Guzmán.

Al término de su visita, el General Soto-Vera destacó "la total comunicación e identificación de ideas y principios respecto de los problemas comunes que enfrentan nuestras líneas aéreas".

——x——

Tres importantes líneas aéreas americanas National, Transworld y United, reportaron bajos ingresos en los tres primeros meses de 1975. National ganó US$ 6.3 millones contra US$ 11.3 del año pasado. TWA declaró una pérdida de US$ 73.3 millones contra una de US$ 47.3 del año pasado. Por su lado United perdió US$ 8,7 millones contra una ganancia neta de US$ 9, millones en este período de 1974. ¿Parece que el mal es general, no?

——x——

Los vientos tampoco han sido muy favorables para los aficionados a los aerostatos. Resulta que en Miami todos los años se corre una carrera en globos con fines caritativos. En esta oportunidad la carrera sería de la isla de Bimini a Fort Lauderdale. Participaban once competidores. Desgraciadamente un inesperado viento del sur derribó a los contendores, los que se vieron arrastrados más de 70 millas de su curso. Afortunadamente no hubieron desgracias y el premio fue ganado por Colvin Rouse en su aeronave "Kindred Spirit", la cual fue posada en la playa Manalapan... 28 millas de la meta. La comisión organizadora decidió para el próximo año cancelar la carrera y juntar fondos en una función de cine, en la cual se presentaría "Lo que el viento se llevó".

——x——

Un consorcio chileno-norteamericano contrató con LAN-CHILE la confección del proyecto total de estudio de ingeniería y arquitectura de la futura base de mantenimiento que LAN-CHILE levantará en el aeropuerto de Pudahuel. El costo del proyecto es de ochocientos mil dólares y será financiado en su mitad por un crédito del Banco Mundial a CORFO.

Julio Ibáñez, arquitecto de LAN - CHILE, a cargo del proyecto declaró que este demorará 20 meses, luego de los cuales se iniciará la construcción de las instalaciones que permitirá a nuestra empresa centralizar sus instalaciones completas de mantenimiento en el citado aeropuerto.

——x——

El Presidente del Perú, General Juan Velasco Alvarado discutió la posible compra de aviones de carga australianos bimotores, con el Primer Ministro de Australia, Gough Whitlam.

——x——

Se cree que un pasador en forma de U que cedió en la rampa trasera del gigantesco C5A, fue el causante del accidente de este carguero, el 4 de Abril que transportaba centenares de huérfanos de la guerra del Vietnam, y en el cual perecieron cerca de 200 personas.

Tres personas resultaron gravemente heridas al caer un avión Beechcraf Bonanza, en una parcela de la Población Lo Hermida, cerca de la Avenida Grecia. El aeroplano se dirigía a Curacaví y aparentemente tuvo problemas con el sistema de combustible.

——x——

Dieciséis funcionarios de LAN-CHILE realizaron el 27 de Abril su primer salto en paracaídas en la Base Aérea de Colina.

El examen se efectuó desde un avión Cessna 180, que voló a 3.500 ft. de altura y desde el cual fueron saltando en parejas. Se destacó dentro del grupo Hortensia Parra, hermana del Comandante de Aeronave, Leandro Parra (el más antiguo de los solterones), quién con gran pericia efectuó el primer salto de la jornada, haciendo gala de las innatas condiciones aeronáuticas que posee la familia Parra. Nuestras sinceras felicitaciones.

——x——

Y entre los secuestros aéreos, indiscutiblemente que hay, algunos que resaltan por sus características tragi-cómicas... y creo que este es uno de esos casos. Resulta que un Boeing 727 de United, en vuelo ente Raleigh N. C. y Neawerdk en New Jersey, fue secuestrado y desviado a Atlanta. El secuestrador, quien demostraba evidentes síntomas de embriaguez amenazó a la tripulación de volar el avión si no lo llevaban rápidametne a La Habana. Las auxiliares lo convencieron que permitiera que los 61 pasajeros abandonaran la aeroanve. Luego parece que a nuestro secuestrador se le olvidó su misión, ya que pidió permiso para ir al baño... momento que por supuesto fue aprovechado por la tripulación para también salir del avión. Posteriormente el Boeing fue abordado por agentes federales, quienes capturaron al bandido, sin este oponer resistencia. No le encontraron ningún arma o explosivo en sus pertenencias. Lo triste es que nuestro bandido amaneció al día siguiente en la cárcel, y no se acordaba absolutamente nada de su aventura víspera. Resultó ser Francis Page Covey, un alcohólico crónico, con una larga lista de arrestos por embriaguez. Nada menos que 75 detenciones... Y parece que en esta oportunidad nuestro amigo estará largo tiempo alejado del alcohol.— Cheers.

——x——

Ricardo del Real, un muchacho de 9 años, fue el único sobreviviente del accidente que costó la vida a toda su familia al caer el monomotor Beechcraft Bonanza en que volaba al Lago Ponchartrain en Louisiana. Aparentemente todos salieron con vida del acautizaje, pero no pudieron resistir las largas horas en el agua. El niño fue encontrado 44 horas después del accidente por una lancha pesquera.

Un Comité del Senado americano informó en Washington que el Departamento de Defensa pagó 6,2 centavos de dólares más por galón de combustible jet, más que las líneas aéreas comerciales entre Julio de 1973 y Diciembre de 1974. Esto da un sobreprecio de nada menos que 600 millones de dólares... El informe responsabiliza a las agencias Defense Fuel Supply Center y Federal Energy Administration de esta negligencia.

——x——

La ATA (Air Transport Association) informó en Washington que actualmente existen 1.820 rutas aéreas dentro de EE. UU., que están trabajando a pérdida. Este estudio fue entregado a un Subcomité del Senado que investiga las tarifas y regulaciones de las líneas aéreas.

——x——

Ocho años de servicio aéreo a Isla de Pascua cumplió LAN CHILE. En este lapso hemos transportado 13.000 pasajeros. Y a propósito de buen servicio, en estos días se inauguran los vuelos en Boeing 727 a Balmaceda en Aysén.

——x——

El Gobierno autorizó a la Dirección de Turismo la instalación de Agencias en el exterior. Ellas funcionarán en las Oficinas de LAN CHILE, actuando los gerentes de la Línea Aérea como representantes ad honorem de ellas.

——x——

El Presidente de Chile, General Augusto Pinochet Ugarte se entrevistó con la Presidenta de Argentina, Sra. María Isabel Martínez vda. de Perón, en el Aeropuerto de Morón, cercano a Buenos Aires, el 18 de Abril. La tripulación del LAN UNO, Boeing 77 que transportó a la comitiva presidencial chilena estuvo integrada por los Comandantes P. Pfinsgthorn y M. Rubio, Primer Oficial J. Parra, Ingeniero de Vuelo, V. Ciccoria; Sobrecargos: R. Koestner y G. Cano y las auxiliares señoritas R. I. Casas, R. Lobos y M. Laguna.

——x——

La Dirección de Aeronáutica y el Ministerio de Obras Públicas aprobaron los planos de expansión del aeródromo de Boco en Quillota a fin de abrirlo a la actividad comercial y convertirlo en el más importante de la Quinta Zona. Se ampliaría la pista a 1.200 metros pavimentados con acomodaciones y equipos de un aeropuerto comercial categoría B, pudiendo posteriormente alargarse la pista a 3.000 metros si es necesario. Este proyecto reviste gran importancia para dicha zona y supliría las deficiencias del aeródromo de Rodelillo, cerrado actualmente para el tráfico comercial.

Y a propósito de aeropuertos, fue puesto en servicio el Edificio Terminal del Aeropuerto de Cerro Moreno en Antofagasta. Sus trabajos, iniciados en 1970 soportaron un largo atraso. Consta de acomodaciones especiales para la atención de público, instalaciones de Aduana y Policía Internacional, dependencia de aeronavegación y una torre de control de cuatro pisos completan el conjunto arquitectónico.

——x——

En un cuarenta por ciento fueron alzados los pasajes nacionales a principios de Mayo. La tarifa de carga fueron reajustadas en un 50 por ciento. Los estudiantes cancelan solamente el 70 por ciento de esta tarifa. Los menores hasta dos años el 10 por ciento, y entre dos a doce años un 50 por ciento. Un vuelo de Santiago a Concepción cuesta E° 93.400; a P. Montt E° 126.800; a Balmaceda E° 136.700; y a P. Arenas E° 197.400. De Santiago a Copiapó vale E° 116.500; a Antofagasta E° 130.000, y a Arica E° 156.000. Estas son tarifas turbohélices sin impuestos.

——x——

El Aeropuerto Carriel Sur de Concepción estuvo cerrado durante una semana para todo tipo de operaciones, mientras se realizaron trabajos de riego asfáltico en la pista principal y calles de rodaje. Esto significó una inversión de aproximadamente 145 millones de escudos, y abarcó una superficie de 130.000 metros cuadrados. Según cuentan la pista quedó suavecita...

——x——

En Bogotá se reunieron 16 Comandantes de las Fuerzas Aéreas de 16 países latinoamericanos. Dentro del temario se analizó el afianzamiento del sistema de seguridad y defensa continental, el correo aéreo latinoamericano y formas de coordinación para el rescate de aviones accidentados. El Presidente Alfonso López Michelsen sugirió "la formación de una flota aérea latinoamericana como medio para fomentar la integración regional y evitar las rivalidades de carácter comercial a que se ven avocadas las empresas por las inversiones, cada día más cuantiosas que se hacen necesarias para la concurrencia al mercado aéreo".

——x——

En Colombia también otra noticia. Un DC-3 se estrelló en la Cordillera Oriental. El bimotor de Servicios Aéreos a Territorios Nacionales (SATENA) hacía un vuelo inaugural. Murieron sus cuatro tripulantes y afortunadamente se salvaron sus tres únicos pasajeros.

——x——

El Club Aéreo de Santiago (en el cual aprendimos a volar muchos pilotos de LAN CHILE y otras compañías comerciales) cumplió 47 años de vida. Aparte de su importante labor como la principal academia de vuelo civil del país, el Club Aéreo se ha destacado por su labor hacia la colectividad cooperando en forma permanente en el traslado de enfermos, personal médico, etc. Colaborando en el Servicio Aéreo de Rescate, contribución a la prevención de incendios y extinción de éstos, aportes a la reserva de FACH, etc. Nuestras más sinceras felicitaciones.

——x——

La Oficina de Aeronáutica Civil Colombiana anunció que la vigilancia de los aeropuertos colombianos será reforzada con policías a caballo, por ser de este medio de control más económico y eficaz que los vehículos motorizados.

——x——

Estados Unidos y Perú iniciaron en Mayo una serie de 44 lanzamientos de cohetes y globos aerostáticos, con el fin de estudiar en forma conjunta la atmósfera e ionósfera de la Tierra. El programa lleva el nombre de "Antarqui", el Dios del vuelo y tendrá una duración de tres semanas.

——x——

El Ministro de Tranhporte de Chile, General (R) Enrique Garín Cea, dictó una clase magistral con motivo de la iniciación de actividades académicas de la Escuela de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso. En ella el Ministro señaló la conservación de las actuales empresas estatales de transporte —la libertad de tarifas de carga— la eliminación de los subsidios y la formación de empresas particulares regionales. En cuanto al transporte aéreo especificó que las líneas de aviación chilena sólo intervendrán en esa actividad cuando tengan finalidades comerciales y deberán asegurarse su propio financiamiento. Agregó que el transporte aéreo internacional de carga y pasajeros queda reservado a LAN CHILE. Se exceptúan de esta forma los servicios regionales en rutas sudamericanas.

——x——

LAN CHILE y UTA (de Francia) regalaron los pasajes para que Miguel López Alvarado y su madre Rosa Alvarado viajaran de Chile a Australia a fin de someter a este niño de ocho años a una operación de transplante de un riñón. Buena suerte Miguel.

——x——

Roberto Correa, Jefe de Administración de la Gerencia de Tráfico de LAN CHILE, en nombre del Presidente de la Empresa entregó en días pasados diplomas de reconocimiento a un año, o más de servicios a nuestra Líneas Aérea. Entre ellas se destacan M. Angélica Carvallo, Gerente de la Agencia Internacional; Gladys Stone, Eliana Moreno, Eliana Abuhadba, M. Teresa Cisternas y Frida Duncker, todas ellas de la misma Agencia. Nuestros sinceros aplausos.

MAR

Museums to Get Pieces of Largest Plane

WASHINGTON.—(UPI).— The Spruce Goose, a huge wooden airplane built by Howard Hughes during World War II, will be cut into pieces and distributed to eight public museums and the Smithsonian Institution.

General Services Administrator Arthur F. Sampson said that the HKl, also known as the Hughes flying boat and the Spruce Goose, has been acquired from GSA by the Smithsonian National Air and Space Museum.

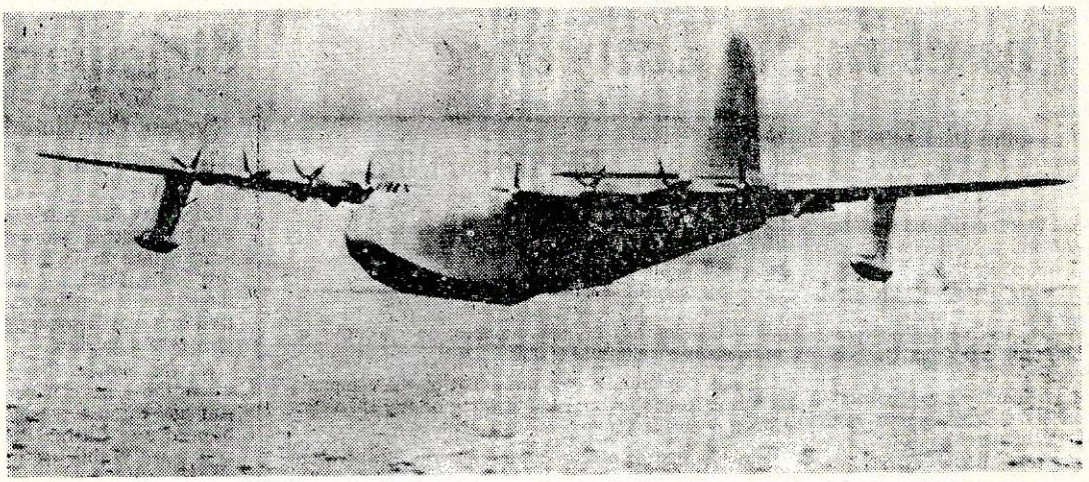
The new museum will retain a 51-foot wing section, and return the rest of the biggest aircraft ever built to its builder, the Hughes Tool Co., now called Summa Corp., for $700.000 and the historic Hughes racer, an advanced highpowered airplane in which Hughes established world records in 1935 and 1937.

Billionaire Hughes now lives in recluse in the Bahamas.

The Goose has a 320-foot wingspan, 60 per cent longer than the Boeing 747, and remains the largest aircraft ever built. It was built of birch and plywood as a troop carrier and was flown only once —briefly, in 1947— by Hughes.

Since 1951, the plane has been housed and maintained by the Summa Corp. in Long Beach, Calif.

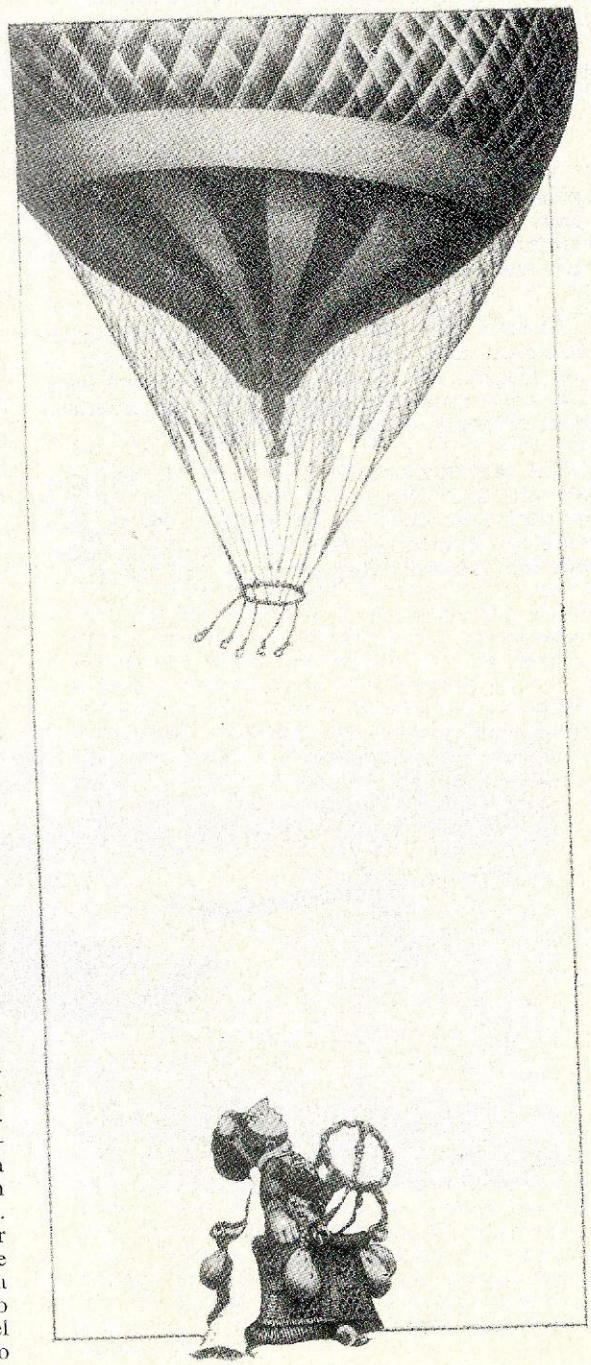
Summa will cut up the Goose and distribute the pieces to museums selected by the Smithsonian.



INSTRUCCIONES PARA LOS EMPLEADOS NUEVOS EN EL GIRO DE AVIACION

Sonría siempre. Todas las compañías tienen ya aviones jet. Y todas tienen pilotos "millonarios del aire", o sea, que han volado muchos millones de millas pasajeros. Otros autores creen que la frase se originó por tener muchos pilotos que tienen millones de deudas, pero eso no viene al cuento, de modo que sonría, que la competencia actual está basada en la palabra "SERVICIO" y servicio empieza con S de **Sonrisa.**

Tampoco abuse de ella. Sonríase con moderación y en los momentos apropiados, como para informarle al pasajero que su vuelo está demorado 14 horas o que tiene 84 kilógramos de exceso de equipaje, con lo cual obtiene usted la ventaja de desconcertarlo, pues le resultará difícil comprender que nadie pueda sonreir ante tamañas desgracias. Si el pasajero es inteligente comprenderá que usted sonríe porque usted no tiene exceso ni tampoco viaja en ese vuelo. El pasajero deposita siempre en la balanza las piezas de un equipaje que no puede esconder detrás de las columnas del edificio, en los servicios sanitarios, etc. Mantenga su rostro afable y pregúntele con cara de inocente si por casualidad tiene algún otro "bultito" de mano. El pasajero se pondrá inmediatamente a la defensiva, pero si usted mantiene una sonrisa tipo inocentona, como de boy scout, lo más probable es que confiese que tiene "dos o tres cositas, y que por ser frágiles "prefiere llevar en la mano"... como veremos, ya se ha establecido la lucha interior entre el cliente y el empleado. Con gesto cordial invítelo a que traiga esos bultitos frágiles y los presente ante el tribunal, o sea, que los agregue a la tonga. No olvide que el pasajero se ha pasado una semana ensayando un acto tragi-cómico que comienza a salirle mal, de modo que no lo agite demasiado, pero manténgase firme. El pasajero se alejará del mostrador y regresará con un maletín de mano y una muñeca pequeña. Mucho ojo, que lo está atacando por la parte sentimental. Con un poquito más de presión dará tres viajes más trayendo un total de seis maletines de mano, un oso de peluche que mide 5 pies, un televisor portátil, un parachoques para un Packard del 54 (de 4 puertas, modelo Special), una batidora Osterizer, un saco de lona de los que usan los Marines, conocidos vulgarmente como "Chorizos", dos bolsas de papel repletas de flores artificiales, otra bolsa conteniendo 144 Milkyways y 24 discos de los Beatles, que son particularmente pesados. Aunque es probable que un amigo le tenga escondido un cajón de los 48 tomos de la Edición de lujo de la Enciclopedia Británica, ya puede Ud. aceptar como todo en orden, sumar el peso, sacar la cuenta y a la vez ir preparándose mentalmente y físicamente para lo que va a encontrar frente a usted al levantar la vista e ir informando al acusado del veredicto inapelable. Como por arte de magia el pasajero se ha transfigurado y se ha convertido en un tigre en celo.



Y al lado, y eso no falla, se encontrará usted con una mujer gorda, vestida de amarillo o beige. Es la mujer del pasajero. Es el refuerzo. Es un batallón blindado alemán, de aquellos que se rieron de la famosa Línea Maginot. La expresión facial del hombre le indicará que está a punto de protestar fuertemente. Los ojos de la mujer despiden rayos poderosos. No se atreva a mirarla de frente porque se convierte usted en una estatua de sal. No, los empleados más antiguos deberán arriesgarse. Llénese de valor, que para algo le pagan, y dígale al pasajero que tiene un exceso de equipaje que traducido a dolorosos dólares asciende a $ 181,24.

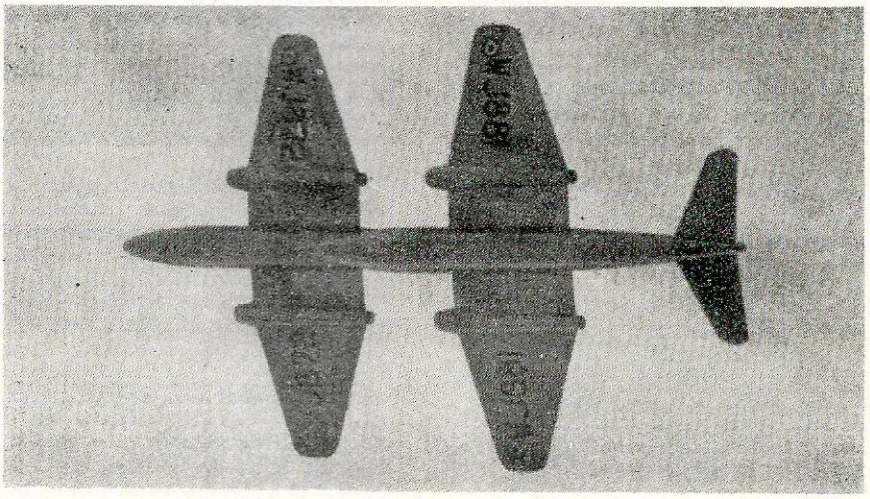
Al darse el número, dé también un paso atrás, pues generalmente la mujer gorda ahí mismítico dispara el primer carterazo contra el mostrador, pero también se ha dado el caso de que el primer carterazo se lo han disparado al empleado. De modo que un pasito atrás. Es cosa de estrategia, no de cobardía. Esta unión de fuerzas enemigas hará más difícil su situación, pero nada de apocarse. Trate de mantener la lucha en el plano verbal y la cosa va bien. El pasajero siempre dice que en la otra línea tal, jamás le han cobrado el exceso. Ponga cara de sorpresa. Que lo que pretenden hacerle es un abuso. Ponga cara de limosnero de iglesia. Que jamás viajará por su línea. Ponga cara de tristeza y balbucée que lamentablemente las regulaciones de IATA lo obligan.

El pasajero no sabe lo que es la IATA, ni le importa mucho, pero ha oído el rumor. Estos son los preliminares. Luego viene la etapa de las influencias. El 90 por ciento de los pasajeros en cada línea están constituidos por familiares y amigos cercanos a los Gerentes. Y le dirán que llegando y diciéndoles, el atropello es la misma cosa. No se amedrente, que mientras Ud. ingrese plata también puede considerarse como miembro prominente de la familia. También es posible que le pregunten la hora de salida del vuelo de Pan American, y aquí le advierto no disparar el chiste de preguntar a su vez si Pan American es una compañía de aviación, porque el momento es crucial. Mantenga a través de todo este proceso una expresión de verdadero interés, aunque puede utilizar esos momentos para pensar en su novia, en lo cara que está la vida, etc, porque, como dice la canción... en estos momentos "el silencio es mejor"... los pasajeros buscarán ayuda entre los otros pasajeros, pero no tema, que nadie va apoyarlos, pues esperan que con mantenerse neutrales Ud. va a concederle a ellos, como premio, al menos una excepción de 10 kilitos. La etapa siguiente es la que sólo tiene un billete de 10 dólares, 44 bolívares y dos lichas. Usted firme, diciendo que lo siento, pero que la Iata. La mujer gorda pedirá un poco de dinero prestado a un amigo que fue a despedirlos y el amigo la complacerá, pensando cuándo volverá a ver su plata. El hombre encontrará otros dólares en otros bolsillos. Cuando llegan a $ 175,64 ponga cara de misterioso, como la de los mayordomos en las películas de crímenes, dígales en voz baja que se está jugando el puesto y arránqueles el brazo. Más valen $ 175,64 en mano que $ 181,24 en el aire. Aunque eso no lo diga la IATA.

Multiplique esta escena por el número de pasajeros que tiene que atender y se sentirá algo triste por no haber terminado ni siquiera el primer año de Medicina, como le aconsejaba su padre, habiendo en cambio tomado unos cursillos de regulaciones y tarifas, pagados por la Empresa y viéndose obligado a representar la misma obra todos los días... usted, que tiene pánico escenario.

ABUR.

JULIO MATTHEI SH.



"Mmmmhh... I love you baby"

FALLECIO PRIMERA AVIADORA QUE CRUZO LOS ANDES

FUE EN ABRIL DE 1921

La aviadora francesa Orienne Bolland, la primera mujer que cruzó la Cordillera de los Andes en un pequeño bimotor "Caudron", hazaña que cumplió el 1º de abril de 1921, falleció en su patria, a la edad de 79 años. El cable trajo la triste noticia. La señora Bolland fue siempre una gran amiga de Chile y de su aviación.

En 1966, la distinguida aviadora volvió a nuestro país, invitada para asistir a una gran Feria Internacioanl de la Aviación que se realizó en Santiago.

PROEZA SORPRENDENTE

La señorita Bolland vestía, al día siguiente de su hazaña, el 2 de abril de 1921, un traje masculino, con pantalón de seda negro y una chaquetilla de vivísimos colores, lo cual era insólito en aquellos años. Recibió a "El Mercurio" en un saloncito muy bien engalanado de su departamento en calle Ahumada. Se le preguntó por qué llevaba un puñal en una rica funda y respondió: "No es para defenderme de los chilenos, sino de los leones o aves de rapiña que me contaron que abundaban en la Cordillera, en caso de que me hubiera tocado la desgracia de caer en esas soledades". Y estas palabras retrataban por entero a la mujer decidida que ella era.

En seguida señaló, entre otras cosas: "Mis impresiones son muchas y pocas. Muchas porque he sentido momentos de angustria y de gozo muy grande y pocas, porque en realidad no encuentro palabras para expresarlas.

"Al salir de Mendoza enderecé resueltamente el avión hacia la Cordillera, logrando la mayor altura posible, pero mi querido y pequeño "Caudron", con el gran peso que traía no respondía a mis llamados con la prontitud que acostumbra. Traía gasolina para seis horas de vuelo para precaverme de cualquier emergencia". Años más tarde declararía que esa gasolina la traía aplastada dentro de la carlinga. Su avión era una verdadera bomba incendiaria. Además se rompió el parabrisas y debió tragarse el viento helado durante toda la travesía.

"Se me indicó —dijo en su entrevista de 1921 con "El Mercurio"— como el trazado más seguro el de la vía férrea, y en esa dirección he realizado casi todo mi viaje, admirando en todo momento los hermosos panoramas de la Cordillera. No se imagina la impresión que me causó al llegar casi al final de un cajón de montes y ver que mi avión no levantaba para pasar por sobre la cumbre; creí por algunos instantes perdida mi prueba, pero volviendo rápidamente en mí hice evolucioar mi biplano en sentido opuesto al que llevaba para salir del mal paso y, pocos instantes después, volví a tomar de nuevo mi ruta".

FELIZ COINCIDENCIA

"El Mercurio" había publicado el 28 de diciembre de 1920, como "broma de inocentes", que la señorita Bolland había cruzado la Cordillera. El 1º de abril se hacía realidad la broma y se transformaba en predicción. Ella cruzó la Cordillera en su primer vuelo sobre montañas, porque antes había volado siempre sobre plano. En su avión traía el puñal antes señalado, un gran pan para el estómago y una cebolla para la puna.

FUE GUIADA POR UN ENIGMATICO MENSAJE DEL MAS ALLA

El vuelo transandino, considerado como suicidio por la opinión popular, realizado en 1921 entre Mendoza, Argentina, y Santiago de Chile tuvo un misterio que la autora de la singular hazaña calificaba desobrenatural: "Un mensaje del Más Allá".

La propia Bolland contaba a menudo lo que durante el resto de su vida fue un enigma y cuyos hechos, según ella, fueron así:

En los últimos días de marzo de 1921, Bolland, que había solicitado tenazmente, durante varios años, un aeroplano para atravesar los Andes desde Mendoza hasta Santiago, se hallaba en Buenos Aires, donde logró que le prestasen un avión Caudron, con motor de 80 caballos de fuerza que había servido en la guerra mundial 1914-18.

UN VUELO DIFICIL

"LAN 105 recibido. Baires mantendrá escucha, buena suerte". Todo estaba dispuesto. A la orden del Comandante, el ingeniero Lagos cogió las palancas, accionándolas hacia arriba. Inmediatamente la aeronave empezó a a evacuar el exceso de gasolina a razón de 1.732 litros por minuto. Los indicadores de los estanques bajaban rápidamente. Un minuto... dos minutos... "Por Dios, pensar que aquí tendría bencina como para seis meses para el cacharro...", pensé amargamente... ¡Tres minutos! el ingeniero hechó las palancas hacia adelante.

"Roberto, avisa a Baires que hemos finalizado el vaciado y que proseguimos a Lobos".

"Muy bien ,Comandante".

"¿Rumbo?".

"272 grados".

"Baires, Control, aquí LAN 105 reporta a las 39 vaciado rápido terminado. Abandona Brandsen 40, nivel 1.200 metros, estimando Lobos 53".

"LAN 105 recibido".

El Comandante Vidal tocó el timbre de cabina; al minuto apareció el sobrecargo.

"¿Señor Vidal"?

"Quería preguntarle como se encuentran los pasajeros. ¿Se han dado cuenta de la falla del motor y del vaciado?".

"Al principio nó; pero con los preparativos del "fuel dumping", sí. Están todos... casi todos tranquilos...".

"¿Hay alguién nervioso?".

"Sí, Comandante. Hay una señora que se asustó con las explosiones del despegue. Va sentada justamente encima del ala izquierda. Lo que me preocupa es que está como de cinco meses...".

"¡Hombre!" comentó el piloto, mirándonos brevemente. "Ojalá que no le pase nada. En todo caso, avísele a los pasajeros que nos devolvemos a Ezeiza y que estaremos aterrizados en unos 0 minutos más. Traté de que no se alteren y a esa señora dele un calmante si es posible".

"Bien, Comandnte. ¿No se le ofrece nada más?".

El piloto no le respondió. En ese momento el avión se vio cogido por un sorpresivo golpe de turbulencia. A través del negro parabrisas vimos el brillante trazo de un relámpago.

"Ojo con las temperaturas y conecte el equipo antihielo", previno el Comandante al ingeniero.

"Antihielo de planos y hélices conectadas; temperaturas controlándose", le respondió Lagos.

El avión seguía afectado por ocasionales rachas de turbulencia.

"¿Cuánto falta para Lobos?".

"Nos hemos atrasado en un minuto".

"En realidad, el viento está sumamente fuerte", comentó el piloto. En ese momento apareció nuevamente el sobrecargo, su rostro vivamente preocupado.

"Comadante, la pasajera no está nada de bien. Me temo que si no aterrizamos pronto tendrá una pérdida...'.

En aquel instante, la aguja del radiocompás sintonizado en el radiofaro de Lobos cayó bruscamente.

"Baire, aquí LAN 105, posición Lobos 42, mivel 1.200 metros, estimando BUE 52...".

"LAN 105 matenga escucha... IBERIA 669, aquí Baires Control... IBERIA 669, aquí Baires Control..."

Los llamados del Centro se perdían en el silencio de la noche tormentosa

LAN 105, aquí Baires. Recibida su posición; descienda y mantenga nivel 900 metros. Le informo demora indefinida en radiofaro BUE por tráfico jet al parecer con falla de radio...".

Maldije en voz baja. El radiofaro BUE es la radioayuda de entrada para el descenso instrumental de Ezeiza. Quién sabe cuánto rato nos tendría dando vueltas allí...

"¿Rumbo?".

"058 grados".

Iniciamos nuestro descenso a la altura asignada. El Comandante redujo los aceleradores para disminuir la velocidad. Por fortuna, la turbulencia había cesado. A pesar de esto, aún se vislumbraban a lo lejos los fogonazos de la tormenta eléctrica.

"Baires Control, este es IBERIA 669".

¡Al fin, había aparecido el jet!

"IBERIA 669, aquí Baires, adelante".

A través de los fonos, la castza voz del piloto se oyó clara y optimista.

"Baires, le informo nuestra transmisión al parecer no ha sido escuchada debido a la fuerte actividad de los cumulonimbus. Pasamos posición Mercedes a los 39, nivel 5.500 metros, estimo Ezeiza 52".

"IBERIA 669 recibido. Autorizado a una aproximación...".

Bang... BANG... ¡rrrriiiiiinnnggggg...!

La recepción de la transmisión del Centro de Control se cortó bruscamente. Una fuerte explosión se escuchó a mi derecha, seguida por otra de mayor intensidad. La cabina se inundó del estridente ruido de los timbres de alarma. El motor número tres se había incendiado.

"Se incendió el tres... rápido, procedimiento de emergencia. ¡Roberto declara emergencia y solicita prioridad...!". La voz del Comandante sonó firme y apremiante.

El ingeniero con la lista correspondiente en la mano ya había embanderado el motor inflamado y en ese momento descargaba los extinguidores de Bioxido carbónico.

"MAYDAY... MAYDAY... MAYDAY... aquí LAN 105 con incendio en motor tres... nivel 900 metros... próximo a BUE, solicito prioridad".

A pesar de lo dramática de la situación, la voz del controlador se scuchó inmutable y profesional.

"LAN 105 recibido, autorizado a discreción a una aproximación por ILS al aeropuerto de Ezeiza. IBERIA 669, vuelva a Mercedes y mantenga hasta nuevo aviso por avión en emergencia".

"IBERIA 669, comprendido".

Nuestro ingeniero ya había sofocado el incendio, pero sólo teníamos dos motores..

"LAN 105 solicita el tiempo de Ezeiza".

"LAN 105, le informo, tiempo de Ezeiza de la hora. Viento cero, cinco cero grados con ocho nudos. Visibilidad 3 kilómetros, lluvia fuerte con 8/8 de nimbos estratos a 150 metros..."

Automáticamente nos miramos con el piloto. Las condiciones de techo y visibilidad habían empeorado... aunque todavía estaban dentro de los mínimos.

"Señor Vidal, ¿falta mucho aún?, la pasajera está muy mal."

El Comandante miró al pálido sobrecargo.

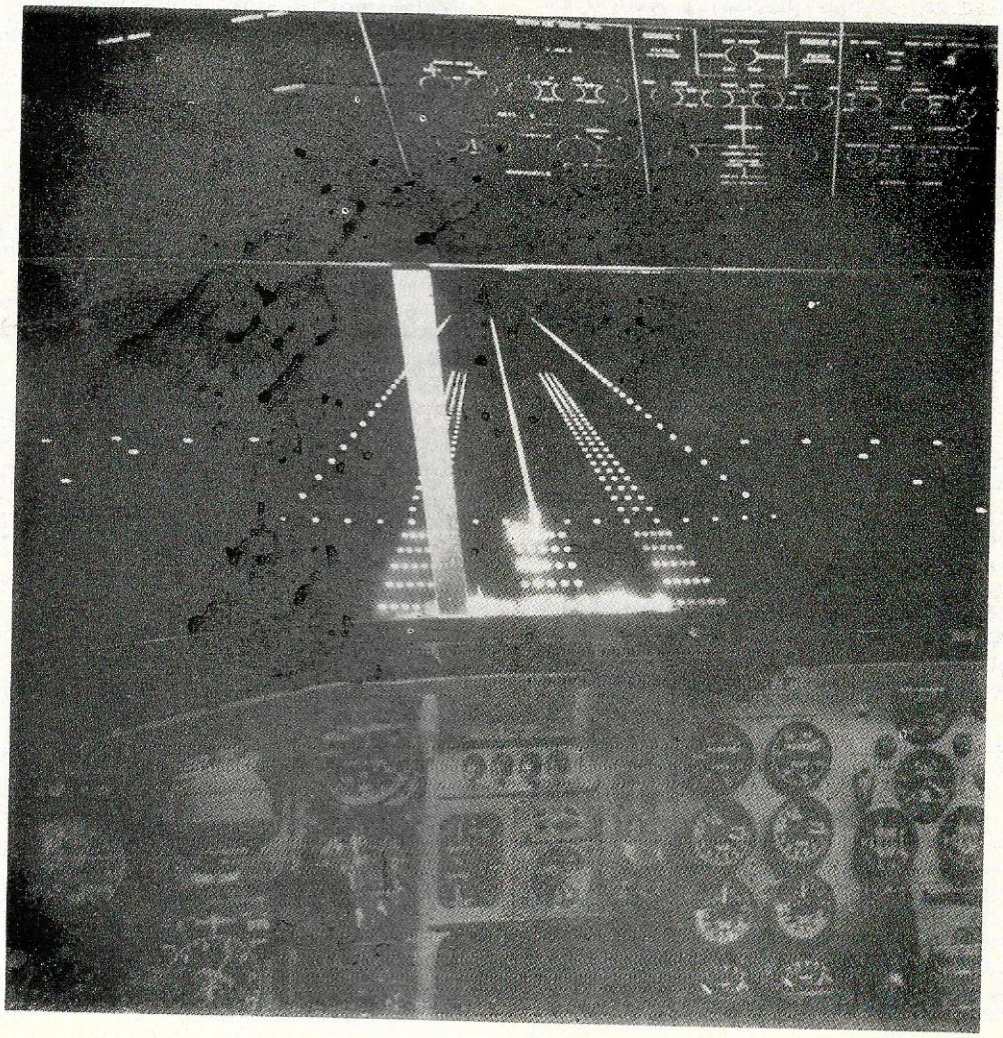
"¿No hay ningún médico abordo?".

"No, Comandante; ya lo averigué y no viaja ninguno".

"Bueno, averigue entonces entre los pasajeros. Vea si hay alguien con experiencia".

El ingeniero interrumpió el diálogo.

"Comandante, le informo que tenemos falla hidráulica total". Nos miramos los tres, al comprender este nuevo problema que se nos venía encima. ¡Claro! teníamos los dos motores interiores parados... y las bombas del sistema hidráulico van colocadas justamente en ellos. Esto significaba que no podríamos bajar el tren de aterrizaje, los flaps, accionar los limpiaparabrisas, operar los frenos... hasta la rueda de naríz estaría inoperativa.



"Que noche", pensé, "Por qué no cancelaríamos el vuelo".

"Tendremos que usar el procedimiento de emergencia", nos comunicó el Comandante... "Usted Lagos, pásese la lista previa al aterrizaje. Tu Roberto, ten lista la carta de descenso y prepárame las radioayudas para el procedimiento ILS".

Al pasar sobre BUE, la aguja del radiocompás cayó siguiendo la dirección de la antena transmisora.

"Baires, LAN 105 vertical BUE 53".

"Recibido 105, pase con Ezeiza Torre en 119.1 de inmediato". Cambié de frecuencia e hice contacto con la torre de control.

"LAN 105 autorizado a pista 10, viento cero, seis, cero, grados con diez nudos. Altímetro 1014.0. Llame en la baliza externa".

"LAN 105, conforme".

Entre los diversos sistemas electrónicos que permiten el descenso de una aeronave en su vuelo a ciegas, desde su cómodo y seguro nivel de vuelo, hasta las críticas alturas de la aproximación al terreno adyacente a la pista de aterrizaje, el Instrument Landing System es quizás uno de los más precisos y fáciles. En el eje de la pista hay dos antenas que emiten una señal de rumbo y una indicación de descenso respectivamente. Esta información se traduce en una lectura doble en un instrumentito. Una barra vertical nos indica el eje de la pista y otra barra horizontal da el ángulo de descenso.

Al cruzarse ambas barras constantemente, trazarán una línea descendente imaginaria que terminará en el cabezal de la pista a usarse. Esto, junto con dos balizas de ubicación es lo que componen el ILS.

"Rumbo de alejamiento 339 grados".

"Conforme".

"Lista, antes de aterrizar completa", informó el ingeniero, pasándome la lista de emergencia hidráulica. Esa lista debería ejecutarla yo, de acuerdo a las órdenes del Comandante.

El avión descendía a potencia reducida. El velocímetro indicaba 160 nudos. En ese momento interceptamos las indicaciones del ILS.

"¡Flap 20 grados!".

"Colocándose".

El piloto hizo virar el avión hacia la derecha, alineando la aeronave en su trayecto de descenso. 500 metros... 400... 300... cayó la baliza externa.

"LAN 105 autorizado a aterrizar".

Con la vista pendiente en el negro parabrisas, miré ansiosamente buscando la luz salvadora del cabezal de la pista. Era indispensable no errar la aproximación. El no ubicar la pista, implicaría rehusar y hacer todo el teatro de nuevo... y con dos motores... ¡No, era demasiado crítico!

El Comandante volaba tranquilamente la máquina, la vista siempre pendiente en sus instrumentos y la mano derecha en los aceleradores. El ingeniero, agachado sobre el pedestal, controlaba la potencia y las temperaturas de nuestros únicos motores.

¡200 metros... 150 metros... pista al frente! En ese instante cayó la segunda baliza.

"¡Tren abajo!".

Coloqué la palanca selectora en su posición "full down", las pesadas ruedas bajarían por gravedad, ¿pero... se asegurarían en esa posición?

Las tres luces verdes... maravillosas luces verdes dieron la respuesta.

"¡Full flap!".

"Bajándose. Velocidades de cehco y V 2 conforme", respondí accionando la bomba hidráulica de emergencia.

Al cruzar el umbral de la pista, el Comandante Vidal, echó atrás la columna de control, quebrando el planeo de la aeronave. Un leve chirrido de neumáticos sobre el pavimento, apenas percibible indicó el suave aterrizaje.

"Reverso simétrico en uno y cuatro".

Las palas de los motores buenos frotaron sus palas totalmente, lanzando su flujo de aire hacia adelante, frenando la enorme máquina.

Estábamos en tierra sanos y salvos.

"LAN 105, aquí Ezeiza Torre, informo aterriza 59".

"105".

En ese momento se encendió la luz de la cabina del simulador. El "sobrecargo" o Inspector Jefe, con un cigarrillo en la boca nos miró socarronamente.

"Bueno, muchachos, se salvaron. Salvo dos o tres detalles, la operación estuvo bastante aceptable".

Los tres nos echamos en nuestros asientos exhaustos. Alguién pasó un paquete de cigarrillos.

El Inspector prosiguió:

"Lo importante, como pueden apreciarlo ustedes es la labor de equipo. Este simulador de DC-6B, fuera de ser idéntico al avión, es capaz de fabricar doscientas y tantas fallas, fallas que podrían ocurrir algún día en un vuelo verdadero; si ustedes las vencen acá en este avioncito, mañana, allá arriba se reirán de los peces de colores... Bien muchachos, vayan a almorzar. Seguiremos a la tarde".

Nos levantamos trabajosamente.

Mi buen amigo, el Comandante Vidal comentó jocosamente.

"Lo mejor que podrían hacer es devolvérselo a la fábrica... antes que nos enfermemos de los nervios".

Nos bajamos del "avión". No en Ezeiza, si no que en el Hangar de los Cerrillos, y partimos a almorzar al restaurant "Carrera" del aeropuerto. En el bar, nos tomamos una corrida de pisco sours, dobles... Los necesitábamos. Esa tarde volaríamos en el área del aeropuerto Internacional de Lima-Callao.

Santiago, junio de 1965.

"LA LLAVE CLAVE DE AEROPUERTOS"

Por el periodista Enrique Cid

Para las líneas aéreas hay sofisticados puntos claves en la captación de pasajeros. Todos ponen el acento en la seguridad de sus aviones y en el equipamiento y asistencia técnica que se les dispensa. No se escatiman dólares para lograrlo. Y lo que ocurre dentro de Pudahuel es el botón.

Allí, junto al enorme movimiento de rugientes máquinas jet, llamados de los altavoces en distintos idiomas, letreros que anuncian salidas a Buenos Aires, Miami, Río, Caracas, Dakar, Madrid, París, Londres, Frankfurt o Estocolmo, silenciosos departamentos y almacenes técnicos trabajan día y noche. En el sector de Lufthansa, un hermético depósito contiene las más delicadas piezas y elementos tecnológicos que necesitan los Boeing. "Tenemos todos los repuestos más solicitados a disposición de nuestros aviones y de las líneas que están operando con Boeing", dice Fernando Westphal, técnico ejecutivo del Departamento de Mantenimiento de Lufthansa. Cada repuesto, bajo clave internacional, puede ser retirado en cualquier momento por los jefes técnicos de las líneas que los necesiten. Todos ellos disponen de una llave privada y sólo deben firmar un recibo de la pieza retirada para que ésta sea pedida de inmediato a sus depósitos generales en Alemania o Estados Unidos, donde se encuentra la fábrica matriz. La llave es tan valiosa como la que se utilizaría para abrir las bóvedas del Banco Central.

Algunos repuestos valen 100 ó 200 mil dólares, aunque su complejidad y destino harían imposible venderlos en el mercado persa de la capital. En el mismo departamento técnico operan especialistas alemanes en turbinas Boeing. En cualquier caso de emergencia se podría obtener una de las 200 mil piezas de estos aviones en el gran depósito central de Frankfurt. En el mismo Pudahuel y en el aeropuerto de Los Cerrillos, también operan las grandes plantas de mantenimiento de LAN. Allí se desarman y arman motores Boeing a excepción de las turbinas del 707, cuya revisión la hace Lufthansa, demostrando su personal gran capacidad tecnológica para mantener en plena actividad los cuatro 707, los cuatro 727 (incluyendo un carguero) y los nueve Avro de la Línea Aérea Nacional. Es la parte del escenario que no ve el viajero, estrictamente bajo vigilancia y que requiere de permisos muy especiales para visitar.

"Vamos a unificar todos los servicios en Pudahuel, afirma Sergio Prieto, director de Relaciones Públicas de LAN. Existe un proyecto financiado por un préstamo del BID para construir un gran complejo LAN, totalmente funcional y eficiente y en donde se consideran todos sus servicios vitales para mantener una óptima existencia de los aviones, del servicio a bordo y de la atención de pasajeros".

Las grandes líneas hacen fuertes desembolsos en estos rubros. Y los costos aumentan cuando se trata de la mantención y equipamiento técnico de las diversas marcas y modelos de aviones que utilizan en sus rutas internacionales. Muchas líneas extranjeras están utilizando Boeing y DC-10, modelos que han tenido gran éxito en todo el mundo, y líderes hasta ahora de la era jet, sin considerar el sofisticado Concorde que se apresta a unir Río y París (Enero del 75) en sólo seis horas de vuelo con una sola escala en Dakar y que sólo costará un diez por ciento más en sus pasajes en relación con los de primera clase, precio fijado por la IATA.

El Boeing es el modelo más usado por las grandes líneas aéreas y es mayoritario en casi todas las grandes empresas. De hecho es mayoritario dentro de la flota de 102 jets de Air France y de los 100 Lufthansa, aunque en los últimos meses han empezado a afrontar la presencia del poderoso modelo DC-10, un modelo intermedio entre el gigantesco 747, que puede llevar hasta 500 pasajeros, y los 727.

Hacia el futuro se perfilan el Concorde y el Tristar, pero con muy leve opción dentro del mercado internacional.

La tendencia general es suprimir aquellos aviones de explotación en líneas cortas. Air France se acaba de deshacer de su flota de Caravelle, un avión excelente, pero que no tolaraba mucha carga en el caso de no viajar con su pasaje completo. Lo mismo ha hecho LAN con sus DC-3, vendidos a una firma particular que ha empezado a operarlos desde Puerto Montt hacia Chiloé y Aysén, y con los Caravelle que fueron vendidos a una empresa colombiana.

Las líneas aéreas latinoamericanas tienen un criterio común frente a los gigantes Jumbo. Saben que el público los apetece como una curiosidad tecnológica, pero saben también que son muy difíciles de mantener en vuelo con su pasaje completo y con un rendimiento económico que justifique su elevado costo operacional. El ejemplo está en las grandes empresas norteamericanas, a quienes se las llama "campeonas en el arte de viajar medio vacías".

Algunas líneas europeas que llegan a Chile sólo recientemente han empezado a operar con aviones más grandes tipo DC-10 (casos de Lufthansa y Swissair). Por su capacidad podrían arrasar con la disponibilidad chilena de viajeros al exterior. Pero las líneas tienen cuotas de pasajeros, según los países que recorren. Al llegar a Río o Caracas se completan sus capacidades para viajar a Europa.

Los técnicos aeronáuticos sostienen que la primitiva idea de construir monstruos capaces de transportar mil pasajeros a tres mil kilómetros por hora es anticomercial, crea enormes problemas en los aeropuertos, exige gastos que el mundo no está en condiciones de afrontar y mantiene a las compañías con el "amén" en la boca.

Por ahora, las grandes compañías no desean romper la barrera del jumbo-jet.

Los errores de los pilotos matan gente, dice el Comité de Seguridad de los Estados Unidos

Por Peter Michelmore

Un espantoso registro sobre el descuido de los pilotos, su ineptitud y algunas veces una intencionada temeridad ha sido descubierta en investigaciones recientes hechas en base a los accidentes de las aerolíneas comerciales en USA.

Por lo menos ocho desastres aéreos en los últimos cuatro años, en el que murieron un total de 536 personas, podrían haber sido eludidos si las tripulaciones hubieran estado debidamente alertas y con cuidado, de acuerdo a los análisis de los reportes oficiales del Comité Nacional de Seguridad en el Transporte.

Los investigadores altamente adiestrados entran rápidamente en escena en todos los accidentes domésticos. Recopilan todos los pedazos de evidencia disponibles para ayudarse a reconstituir el vuelo y descubrir la falla fatal.

A menudo se encuentran pistas vitales en las grabaciones de registros de voces del cockpit. Más tarde, muchas de estas conversaciones antes de suceder un desastre, han sido una acusación condenable acerca de la negligencia de la tripulación o temeridad.

"Las investigaciones han revelado que el comportamiento de una tripulación varía desde el momento en que se aceptan las condiciones del vuelo hasta la flagrante no observación de los procedimientos indicados y prácticas de operación seguras", escribió el Presidente del Comité John H. Reed en una carta muy cáustica en Oct. 8 al Administrador de Aviación Federal Sr. Alexander Butterfield.

Reed le hizo una fuerte recomendación a la FAA para que inicien una investigación más cuidadosa dentro de la industria para que los pilotos descuidados sean descubiertos y amonestados.

¿Qué hace que los pilotos, cuya propia vida está en juego, se comporten irresponsablemente?

Los oficiales de seguridad dicen que esta pregunta no es fácil de responder —podría ser aburrimiento, sentido de seguridad exagerado, confusión de la tripulación ante algo inesperado, quizá solamente impaciencia— pero concuerdan en que un chequeo más riguroso de los niveles profesionales es una necesidad urgente. Actualmente se culpa la falla humana en un 50 por ciento en todoe los accidentes aéreos.

La situación está afectando igualmente a las líneas aéreas internacionales y a las líneas aéreas domésticas que van al extranjero, especialmente en países con terreno montañoso y mal tiempo constante.

Para disminuir el peligro de error del piloto, la SAS ha equipado a toda su flota de pasajeros con un aparato de alarma para la aproximación en tierra, que suena "Whoop, Whoop! Tire, Tire, en cualquier momento en que la tripulación se desvía de los procedimientos de vuelo apropiados y pone en peligro de accidente el avión.

Swissair y KLM tiene este aparato en sus jumbo jets y muchas compañías extranjeras han encargado el equipo.

Pan American se puso en acción, después de tres recientes "errores humanos" que provocaron desastre en las áreas del Pacífico y ha invertido en toda la flota con sistema de alarma —un computador de datos compacto, vendido en $ 10.000 por la Sundstrand Data Control Inc.— como tiene la Wien Air de Alaska y Braniff.

El Comité de Seguridad ha estado detrás de la FAA durante años para que este equipo sea obligatorio, pero sólo fue hace pocas semanas atrás que la FAA se pronunció sobre la propuesta reglamentación.

Esto significa que la instalación de este aparato estará en su apogeo dentro de 18 meses. La Boeing ha decidido no esperar más. El "whoop box" se estandarizará en todos los jumbo 747 a partir del 1º de Enero.

Los investigadores de seguridad tocaron la alarma en las industrias como resultado del accidente del DC-9 de la Eastern Airlines durante una aproximación de aterrizaje en el Aeropuerto Municipal de Douglas, Charlotte, N. C., en Sept. 11. Setenta personas murieron cuando el avión se abalanzó sobre el bosque a una y media milla de distancia de la pista.

Había bancos de neblina matinal en el momento del accidente, lo que significa que la tripulación debió ser precavida, pero las grabaciones del cockpit recogidas mostraron que la tripulación ni siquiera anunció los chequeos del altímetro en el acercamiento. El vuelo 212 se abalanzaba para aterrizar con una visibilidad muy pobre, sin un certero conocimiento de cuán cerca estaba la tierra.

Esta reciente y terrible historia de estas tragedias, retrocede a la nebulosa noche del 14 de Noviembre de 1970, cuando un DC-9 de la Southern Airways se estrelló al aproximarse al aeropuerto de Huntingdom, W. Va. Era un vuelo charter que llevaba de vuelta a los miembros y simpatizantes del equipo de fútbol de la Universidad de Marshall, después de un partido perdido ante el equipo de East Carolina, en Greenville, N. C. Los 74 ocupantes del avión perdieron la vida.

La investigación determinó que el avión había sido volado bajo el "mínimo de altura de descenso" (400'), más allá de la cual el piloto no debe continuar en aproximación visual a menos que pueda ver las luces de la pista. Más tarde, el avión había hecho un descenso muy escarpado. Más aún, el avión había hecho un descenso muy escarpado. Pudo haber equipos funcionando mal, pero aún así, el

primer oficial no avisó de toda la altura requerida y de los chequeos de velocidad.

Cuando el capitán decidió nivelar y volver a dar la vuelta, ya estaba muy bajo e iba muy despacio.

En menos de siete meses más tarde, en la mañana del 7 de Junio de 1971, el cap. David Eastridge, de la Alleghenym, quien tenía un registro sobresaliente de conservar el itinerario, deliberadamente voló su Convair jet bajo altitudes permitidas, en una aparente tentativa de lograr un aterrizaje en el Aeropuerto de Tweed-New Haven, Conn., invadido por la neblina. El avión se precipitó sobre tres casas de playa a una milla de la pista. Treinta de los treinta y tres pasaeros perdieron la vida.

El primer of. James Walker, que sobrevivió, dijo que había desafiado la decisión del cap. de meterse, pero había sido puesto de lado. Walker pensó en arrebatar los controles al capt., pero decidió que una lucha a bordo empeoraría una situación ya peligrosa.

Dos semanas después de esta tragedia, un DC-9 de la Northeast, volando en un día obscuro sobre los viñedos de Martha, Mass, estuvo a punto de estrellarse cuando el primer oficial estaba tan ocupado obteniendo los informes del tiempo, que se olvidó de anunciar la rápida decreciente altitud.

Cuando el capt. miró por la ventana, vio que el agua se estaba acercando rápidamente, inmediatamente aceleró a toda máquina y el avión alcanzó a dar un bote sobre el agua antes de volver a ganar altura y volar a salvo a Bostón.

El 4 de Sept. de 1971, un B727, de Alaska Airlines, llevando 104 pasajeros y una tripulación de 7 personas se destruyó al impactarse sobre las Montañas Chilkat, durante el acercamiento al aeropuerto Municipal en Juneau. Este paso, es uno de los más peligrosos del mundo y se espera que los pilotos hagan uso de todas las ayudas de navegación disponibles. La tripulación del 727, distraída por la presencia de un avión extraño en su ruta, y mal guiados por una indicación de tráfico incorrecta, a una altitud más baja, se saltaron los chequeos de posición y se estrellaron contra las montañas.

En el otro extremo de los EE. UU., el 18 de Mayo de 1972, un piloto de la Eastern trató, en franco azar, llevar el DC-9 a tierra durante una lluvia de truenos en el Aeropuerto Internacional de Fort Lauderdale Hollywood. El primer oficial se mostró indeciso y tomó los controles y siguió adelante, aún sin la autorización de control de tráfico. El avión se golpeó en la pista con tal fuerza que se despegó la cola. Milagrosamente las 10 personas a bordo, escaparon con vida.

El otro aterrizaje a lo "cowboy" fue ejecutado por la tripulación de un B-727 de la United Air Line, que llegaba a Chicago-Midway, en una obscura y fría tarde del 8 de Diciembre de 1972.

Al principio se sospechó que era un sabotaje, porque entre las 43 personas que murieron al estrellarse el avión contra un grupo de casas a poca distancia de la pista, se encontraba Dorothy Hunt, esposa del ladrón de Watergate, Howard Hunt. La Sra. Hunt llevaba $ 10.000 en efectivo en su cartera.

Lo que en realidad pasó fue, que el capt. Wendell Whitehouse, cuya experiencia profesional no es de las mejores, llevó el avión muy alto, aceleró al descenso, cuando se dio cuenta de la falla y desorganizó a la tripulación con una petición retrasada de check-out de los equipos de aterrizaje. Como resultado, dijeron los investigadores, el primer oficial no hizo los llamados operacionales necesarios y el avión estaba tan fuera de la línea, que el control de tráfico le sugirió a la tripulación que dieran la vuelta y trataran de nuevo. Pero al nivelar y acelerar a fondo, los flaps estaban en posición incorrecta y los frenos aún extendidos. El avión se detuvo en el aire y se precipitó a tierra.

Consecuentemente, el Comité de Seguridad advirtió a la FAA que muchas aproximaciones se estaban haciendo al modo de gane o pierda, en vez de hacerlo en una forma disciplinada, siguiendo los procedimientos de los libros.

Tres semanas después de la tragedia de Chicago, un Jumbo Jet de la Eastern Airlines voló directamente a su ruina en los Everglades, cuando supuestamente circulaba a 18 millas del Aeropuerto Internacional de Miami, después de un acercamiento errado. Noventa y nueve personas murieron en esta tragedia. ¿Por qué? La tripulación estaba tan ocupada con una ampolleta quemada en el panel de instrumentos que se olvidaron de chequear los otros cálculos. El piloto automático estaba funcionando, pero parece que accidentalmente se desconectó.

Segundos antes de la colisión, ocurrida en una noche negra, sin luna, el primer oficial le preguntó al capt.: "¿Todavía estamos a 2.000 pies, no es cierto?".

El capt. inmediatamente exclamó: "Hey, ¿qué está pasando aquí?

Después de eso no se oyó nada más que el sonido del impacto.

Pareciera que no hay final para estos incidentes. En el Aeropuerto Express(Toledo, Ohio, el 10 de Abril de 1973, un capitán de B727 de la Eastern Airlines disparó su avión casi a la entrada de la pista de aterrizaje, a pesar de que no podía verla a través de una repentina nevazón. Afortunadamente, sólo golpeó las copas de unos árboles y más tarde pudo aterrizar su avión averiado.

Ni siquiera las lecciones del pasado descorazonaron a una tripulación de un DC-9 de la Delta Airlines de un aterrizaje temerario en la neblina en el Aeropuerto Internacional de Boston el 31 de Julio de 1973.

Llegaron demasiado rápido sobre las señales luminosas, descuidaron preocuparse de la altitud, se dieron cuenta que estaban fuera del declive de planeo indicado, no podían ver nada, sin embargo continuaban bajando más y más. El avión chocó contra un tajamar y los 89 pasajeros a bordo resultaron mortalmente heridos.

Sobrepasando este incidente, está la conducta del capt. Ralph Crossman y del primer oficial Fred Tumlison, en un vuelo de la Texas International Airlines, desde el Dorado a Texarkana, Ark., la noche del 27 de Sept. 1973. Se suponía que tendrían que usar los instrumentos debido a la tormenta de truenos que los rodeaba, sin embargo, continuaron al oo. Vagaron 100 millas fuera del curso y se incrustaron en el Quachita Mountain Range. Las 11 personas a bordo del avión fallecieron.

El registro de voz del cokpit indica la indiferente actitud de estos pilotos, que estaban bien al tanto de que se encontraban perdidos.

"Si mantenemos ésto indefinidamente, llegaremos a Tulsa" bromeó Tumlinson.

"Hace años que no he estado en Tulsa", le respondió Crossman.

Treinta minutos mas tarde estaban muertos.

Los aviones matan a las personas y a los pilotos, replican los hombres que los vuelan

Por IAN GLASS

El Capt. Bill Haas, 45 años de edad, capitán de Southern Airways, que fuera protagonista de una de las historias más inquietantes de rapto de avión hace dos años, dice de las acusaciones de descuido de tripulantes por el Tribunal de Seguridad de Transporte Nacional (National Transportation Safety Board), "No creo que haya un piloto en este mundo que salga y trate de cometer suicidio".

Haas, piloto de Southern, durante 16 años, agregó: "Tengo 5 hijos, y cuando los beso al despedirme para salir a un vuelo, mi intención es volver a ellos".

Haas es vicepresidente regional de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas, y está de acuerdo con los oficios de ALPA con respecto a que lo que debería ser investigado por FAA no es el error del piloto, sino la efectividad del panel de instrumentos.

Tenemos aparatos que prenden luces intermitentes, que emiten sonidos, todo menos sirenas cuando algo anda mal. A veces no podemos ni siquiera hablarnos unos a otros por el ruido. Pero si una luz roja se enciende, no podemos ignorarla. No necesito un mazo que salga y me golpée la cabeza". Pero tenemos una enorme cantidad de falsas alarmas.

Una de las críticas de NTSB se debía a que justo antes que un jet L-1011 de la Eastern cayera en los Everglades el 29 de Diciembre, hace dos años, la tripulación estaba tan preocupada con una ampolleta quemada en el panel de instrumentos, que fallaron al chequear los otros cálculos. Pero esta falla indicaba que el tren de aterrizaje no había bajado, dijo otro vocero de ALPA. "¿Qué debería haber hecho el piloto, aterrizar sin ruedas?".

El reporte, dijo Haas, nos pintó con una brocha tremendamente gruesa. Tenemos chequeo de vuelo cada seis meses, pasamos por simuladores cada seis meses, tenemos chequeos médicos cada seis meses y electrocardiogramas una vez al año.

Pero estamos volando en una época en que tenemos toda clase de aparatos de alarmas. Podemos tener un sonido indicador cuando se cambia de altura. Lo que debería ser investigado es cuántos de los aparatos que ahí tenemos son eficaces.

En noviembre de 1972, Haas era piloto de un avión de la Southern que fue raptado por tres raptores, durante 29 horas. Durante este tiempo voló desde Birmingham, Alabama, a Canadá, Oak Ridge, Chatanooga, Orlando y Cuba. Recibirá una medalla de oro por heroismo en este año, por parte de ALPA.

Los aparatos de aproximación de tierra usados por Scandinavian Airlines, mencionados en el informe, han sido sostenidos por los pilotos de aerolíneas por muchos años, dijo un vocero de ALPA. Pan Am., dijo, está instalando un aparato similar en la mayoría de sus aviones y FAA está considerando hacer el sistema obligatorio en todos los aviones que vuelan en EE. UU.

Pero, lo que necesitamos saber, dijo el vocero, es qué hace que un piloto con una disciplina muy alta y una gran esperiencia, ignore las señales de aviso de sus paneles".

En una carta muy enérgica al director John Reed, el presidente de ALPA, señor J. J. O'Donell, dijo: "Simplemente no podemos aceptar los errores de los pilotos ni la falta de profesionalismo, como la causa de los accidentes que están ocurriendo.

Hasta el momento que podamos entender la presunta causa de lo que parece ser conducta no profesional, observada por los profesionales altamente entrenados, por la aparente actitud de un piloto supuestamente serio no vamos a hacer los progresos necesarios. Tenemos que ser capaces de contestar a esta pregunta: ¿Por qué los procedimientos reglamentarios en aumento, las reglamentaciones más restringidas, el entrenamiento casi constante, agregado a los aparatos de alarma y automatización más extensa, mejores aviones y facilidades de más alta calidad, no hacen incursiones sobre las frecuencias con que ocurren estos accidentes?

El NTSB ha recomendado entre otras cosas, que las asociaciones de pilotos formen nuevos comités de standard profesional, planifiquen sus rendimientos no profesionales y pongan en alerta a aquellos pilotos que muestren una falta de profesionalismo hasta el peligro.

Aporte por JULIO MATTHEI SH.

GEOPOLITICA Y LAS RUTAS AEREAS DE CHILE

Por Roberto Araos Tapia, Coronel Aviación (R)

"La política de los Estados reside en su geografía", dijo Napoleón, en tanto que el geógrafo alemán Karl Ritter expresó que "la influencia primaria en el curso de las civilizaciones corresponde a la Geografía". O'Higgins por su parte vio con claridad las perspectivas de la situación geográfica de su patria, al escribir el 20 de Agosto de 1831 las siguientes palabras:

"Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta nueva Shetland del Sur en latitud 65 grados sur, y en el Atlántico, desde Península de San José en latitud 42 grados hasta Nueva Shetland del Sur, o sea 3.900 millas geográficas con una superabundancia de excelentes puestos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones. Tampoco hay en toda la Unión Americana una sola porción que pueda llamarse la llave del Pacífico o del Atlántico desde los 30 grados de latitud sur hasta el Polo antártico y la de todo el Gran Pacífico. Dice además "una simple mirada al mapa de Sud-América basta para probar que Chile tal como queda descrito, posee las llaves de esta vasta porción del Atlántico Sur en que prevalecen los vientos del Oeste, ésto es, desde el paralelo 30 grados hasta el Polo (+) y también posee las llaves de todo el Gran Pacífico, igual en tamaño a un tercio del globo hasta tanto Nueva Zelandia y la tierra de Van Diemen pueden compartir con Chile este imperio".

Como podemos observar, O'Higgins hace resaltar en forma clarísima la ubicación geográfica privileagiada de Chile en el Océano Pacífico o Gran Océano, como así también el Atlántico Sur y en el Polo Sur Antártico. No olvidemos además, que Chile nació como un país soberano, siendo un país antártico por excelencia, ya que también heredó desde su época colonial el patrimonio Antártico que le legó su madre patria, España, y que chilenos patriotas, como el Presidente pedro Aguirre Cerda, Marcial Mora Miranda y Julio Escudero Guzmán, delimitan por Decreto Supremo Nº 1.747, de 1940. Por lo demás, los chilenos sabemos muy bien que el insigne poeta español Don Alonso de Ercilla y Zúñiga cantó a Chile como un País antártico en los versos de su Inmortal "Araucana" que vio la luz pública en el año 1569.

Chile, fértil provincia y señalada
en la región antártica famosa..."

y continúa describiendo a Chile:

"es Chile Norte Sur de gran longura,
costa del nuevo Mar del Sur llamado;
tendrá del Este a Oeste de angostura
cien millas, por lo más ancho tomado,
bajo el polo antártico en altura
de veintisiete grados, prolongado
hasta el mar océano y chileno
mezclan sus aguas por angosto seno..."

Qué mejor prueba y reconocimiento de Chile como país antártico antes que ningún otro en el mundo, ya que las exploraciones antárticas empezaron en el siglo 18, en tanto que Chile ya se le cantaba como tal en el siglo 16.

Pero continuemos, nuestro héroe nacional y Libertador, que seguramente también leyó a Ercilla. O'Higgins, preocupado toda su vida por el destino de Chile, dejó escrito su pensamiento respecto a la "incorporación e integración de las naciones indígenas y de los territorios por ellas poblados", y que se extendían "desde la Cordillera hasta el Atlántico y hasta el extremo austral" involucrando, por lo tanto a toda la Patagonia, y así él proclamó con nítida visión los derechos de Chile a las tierras australes. Tan intensa era su obsesión, que en los postreros días de su existencia, en su lecho de muerte, pronuncia repetidas veces la palabra:

"Magallanes, Magallanes...", como deseando abrir los ojos y mentes de sus compatriotas para que vieran y comprendieran la enorme importancia que para el porvenir de su patria tenía Magallanes en el extremo más austral de Chile, y en sus proyecciones hasta el Polo Sur Antártico. Tenemos que convenir entonces, que O'Higgins intuía en su mente un definido porvenir para su país, derivado, en especial, de su ubicación geográfica en el Continente Sud-Americano. Por ello es fácil deducir que él tenía ideas geopolíticas muy claras respecto a su patria, y que lamentablemente su sueño visionario no fue debidamente comprendido en su real importancia en su época.

Y, es en ese "gran océano" de que nos habla O'Higgins, en el que se está gestando en nuestros días "la gran era del Océano Pacífico" como también muchos geógrafos y hombres de estudio chilenos los han expresado. Podemos nombrar entre éstos a un geógrafo de gran prestigio, el distinguido General de Ejército don Ramón Cañas Montalva, quien nos expuso sus interesantes y definidas ideas geopolíticas respecto a Chile en su proyección al Continente Antártico y Océano Pacífico Sur, allá por el año 1950, cuando nos dirigíamos a levantar la Primera Base de la Fuerza Aérea en el territorio Antártico Chileno; y más recientemente, Diciembre de 1973, al distinguido profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Chile, don Francisco Orrego Vicuña, autor del interesante y profundo estudio Chile en el Pacífico": La Historia reencuentra el Porvenir".

Se ha dicho que la gran expansión económica de países como China, Japón, Rusia, Australia, Indonesia, permite vislumbrar importantes acontecimientos e intercambios entre los diversos países que tienen intereses y son integrantes, por presencia geográfica de dicha cuenca, sin olvidar, desde luego a importantes potencias y países como EE. UU. de Norteamérica, Canadá, México, América Central, Colombia, Ecuador, Panamá, y Perú. Además, el Océano Pacífico posee reservas minerales y económicas de un valor inconmesurable no sólo para los países que baña, sino para toda la humanidad. Es por ello que el enorme desarrollo que adquiere cada día, sea motivo de conflictos de poder no solamente entre las potencias que tienen acceso a él, sino también entre aquellos países que están por serlo y que integren además la cuenca ya aludida.

Más, veamos qué sucede con Chile. Desde luego, es un país marítimo por excelencia, y su vecindad geográfica lo ubica haciendo frente tanto al Pacífico como al Estrecho de Drake y Atlántico Sur, siendo su territorio continental sudamericano e Isla de Pascua bañados por el Pacífico, mientras que su Territorio Antártico lo es por este Océano y el Atlántico Sur.

Haciendo un poco de Historia, Chile en el siglo 19 y principios del 20, mediante su Poder Naval, integrado por su Marina Mercante y su Marina de Guerra, fue "gran señor del Pacífico". Así, sus navíos llegaban tanto al Pacífico Norte: México, California, como al Pacífico Sur: Nueva Zelandia, Australia; en tanto que algunos chilenos decididos explotaban la caza de la ballena y de focas con escuálidos medios, ya sea en aguas del litoral chileno como en sus aguas subantárticas del Estrecho de Drake y Shetlands del Sur. Pero, con el correr de los años toda actividad empezó a decrecer, debido tal vez a las grandes distancias por recorrer a los débiles, y escasos medios y capitales disponibles o sencillamente por no tener Chile una clara y definida política de acción en ese medio.

Sin embargo, haciendo honor a los nuevos vientos favorables que soplan en el destino de Chile, hace pocos meses atrás nuestra Honorable Junta de Gobierno dispuso que desde 1974, el mes de Mayo sea celebrado como el "mes del mar", tanto para recordar al chileno que su destino está ligado al mar, como también para recordar las gestas heroicas de nuestra Armada Nacional. Por otra parte, el Almirante señor Merino, integrante de la H. Junta Militar, expresó: "que los padres de la patria nos señalaron rutas de superación hacia el porvenir, y que el pueblo de Chile y sus Fuerzas Armadas debían incorporar el ámbito del Océano Pacífico a la vida nacional; que debemos mirar el horizonte infinito del mar y abrir a través de él rutas de entendimiento, amistad y de comercio con las naciones más pobladas del mundo; las proas de los barcos y las alas de los aviones serán una avanzada de chilenidad, cultura, paz y progreso", agregó. Destacó además la vocación marítima de Chile, derivada de su ubicación geográfica privilegiada y la enorme importancia económica que significa para el país que éste pueda realizar la explotación de su propio mar. Se dijo también que el destino de Chile está profundamente ligado al efectivo uso de las rutas marítimas y de las ventajas que ellas representan para el desarrollo económico del país.

Pero así como Chile es un país marítico por excelencia, no podemos negar la evidencia de que también tiene un porvenir aéreo que es de enorme importancia para su progreso o contacto con los grandes e interesantes países que están relativamente alejados de él. Por ello es que los aviadores acostumbrados a ver tierras y mares desde otra dimensión: el espacio infinito, debemos hacer presente nuestro pensamiento en el sentido de que Chile no sólo es importante como país del Pacífico, sino que también lo es en su proyección a través del Continente Antártico hacia el Atlántico Sur, y el Océano Indico. Y el factor o elemento que entra en juego en el porvenir de Chile es su Poder Aéreo, involucrado dentro de éste a la Fuerza Aérea y a la Aviación Comercial. Así como las rutas marítimas son importantes en el destino de Chile, también lo son las rutas aéreas. No debe olvidarse que la atmósfera envuelve por igual al agua y la tierra que conforman nuestro planeta, y es ella primordialmente el medio en que actúa la aeronave denominada avión, por lo que éste no tiene barrera alguna que impida su desplazamiento sobre montañas y mares, es nuevamente el factor geográfico de ubicación el que impone a Chile que por medio de su Poder Aéreo se proyecte cada vez más hacia su natural zona de influencia, el Océano Pacífico, la Antártida, el Atlántico Sur, y a través de éstos dos últimos hacia el Océano Indico. Y el factor o elemento que entra en juego en el porvenir de Chile es su Poder Aéreo, involucrando dentro de éste a la Fuerza Aérea y a la Aviación Comercial. Así como las rutas marítimas son importantes en el destino de Chlie, también lo son las rutas aéreas. No debe olvidarse que la atmósfera envuelve por igual al agua y la tierra que conforman nuestro planeta, y es ella primordialmente el medio en que actúa la aeronave denominada avión, por lo que éste no tiene barrera alguna que impida su desplazamiento sobre montañas y mares. Y, es nuevamente el factor geográfico de ubicación el que impone a Chile que por medio de su desplazamiento sobre montañas y mares. Y, es nuevamente el factor geográfico de ubicación el que impone a Chile que por medio de su Poder Aéreo se proyecte cada vez más hacia su natural zona de influencia —el Océano Pacífico, la Antártida, el Atlántico Sur, y a través de éstos dos últimos, hacia el Océano Indico. ¿Por qué? Veamos, los aviones, como sabemos, han achicado al globo terráqueo y continuarán reduciéndolo cada vez más; desde luego no en su aspecto físico.

Lo han empequeñecido porque con sus enormes velocidades las distancias se acortan. Así por ejemplo, una distancia de 5.000 millos náuticas que un buque, a razón de 25 nudos de velocidad, las recorre en 200 horas (8 días de 24 horas más horas), un avión de 500 nudos de velocidad, como los actuales, la recorre en 10 horas. Como se ve la diferencia es notaria. Esa es la gran razón del éxito del transporte aéreo y de que Chile esté cada día más cerca de aquellos países como Australia, Nueva Zelandia, Indonesia, Filipinas, China, Japón, Sudáfrica, Estados Unidos de Norteamérica, México, Canadá, Europa. Pero resulta que Chile está ubicado en una región del globo terráqueo en que podríamos decir que sus pies se afirman e nel Polo Sur Geográfico, y es precisamente en este punto en que ha existido por años un vacío prácticamente total en lo que a actividad aérea, especialmente comercial, se refiere.

En el mapamundi de rutas aéreas, vemos que la única región del mundo vacía de rutas aéreas que la crucen en la correspondiente al Continente Antártico y mares adyacentes. Hace casi veinte años expresabos que el porvenir aéreo de Chile, tanto en la región sur polar y mares adyacentes, como en el Pacífico, en rutas aéreas que lo unieran con Nueva Zelandia, Australia, Sudáfrica y Asia era evidente.

Pues bien, veamos en un cuadro algunas rutas aéreas, y que pueden ser más, en que se indican las distancias a recorrer, tiempos a emplear, ya sea por un avión subsónico de 900 kilómetros por hora, como por una supersónico de 2.000 kilómetros por hora:

	Distancia aproxim. en Km.	Avión subs. ó 900 k/h.	avión supersón. 2.000 k/h.
1.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Wellington (Nueva Zelandia) blanca	8.000	08:53	04:00
2.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Sydney Australia) blanca	9.800	10:53	04:54
3.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Sydney - Port Moresby (Nueva Zelandia), blanca	12.500	13:53	06:15
4.— Punta Arenas - Polo Sur - Perth (Australia), Jakarta (Indonesia), azul	13.300	15:00	06:45
5.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Ciudad Del Cabo (Sudáfrica), amarilla	8.350	09:18	04:10
6.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Tananarive (Madagascar), amarilla	11.570	12:51	05:47
7.— Punta Arenas - Antártida Chilena - Tananarive (Madagascar) ,Bombay (India), amarilla	15.450	17:07	07:44
8.— Santiago - Isla de Pascua - Tahiti - Guam - Tokio (Japón), anaranjado	18.250	20:17	09:08
9.— Santiago - Isla de Pascua - Tahiti - Wellington (Nueva Zelandia), anaranjada	12.580	14:00	06:18
10.— Santiago - Isla de Pascua - Tahiti - Sydney (Australia), anaranjada	14.700	16:20	07:21

NOTAS:

1.— Al considerar el tramo Santiago - Punta Arenas, en las rutas aéreas Nº 1 al Nº 7, inclusive, habría que agregarles 2.250 Kms., que es la distancia de tal tramo.
2.— La distancia para volar de Santiago a Filipinas, Hong-Kong, China y Japón, es más corta siguiendo la ruta aérea vía Isla de Pascua y Tahiti, que la vía transpolar sur.
3.— Los tiempos del cuadro anterior equivalen solamente a los vuelos, no a permanencia en aeródromos.

Estas son, a nuestro juicio, algunas de las principales rutas aéreas que Chile, tarde o temprano seguirá con sus aviones. En 1972 nuestra Fuerza Aérea efectuó un interesante crucero aéreo de instrucción por el amplio escenario del Océano Pacífico desde Santiago a Isla de Pascua, Tahiti, Nueva Zelandia, Australia, Hong-Kong, Filipinas, China, Japón y regresando por Oceanía hasta Honolulu (islas Hawai) y desde aquí a Tahiti, Isla de Pascua y Santiago, en un vuelo que abarcó 48.790 kilómetros, con 92 horas de vuelo, ida y regreso, cumpliendo ampliamente el objetivo que el alto mando de la Fuerza Aérea fijó para que Chile por primera vez en su historia aeronáutica se hiciera presente ante los países amigos que se visitaron en son de amistad y de paz en un recorrido tan amplio por el "gran océano".

En cuanto a nuestra aviación comercial representada por LAN-CHILE, hace años que está uniendo regularmente Santiago con Isla de Pascua, y Tahiti en vuelos no regulares ha llegado hasta Nueva Zelandia y Australia. Además, durante el presente año unió Sydney con Punta Arenas, en el que fue el primer vuelo comercial de la historia aeronáutica mundial antártica, reduciendo en aproximadamente cinco horas el vuelo que se efectúa desde Santiago a Sydney vía Isla de Pascua - Tahiti, dándonos la razón en lo que habíamos expuesto sobre el particular hace más de 20 años.

Debemos recordar también que LAN-CHILE el año 1955 efectuó un vuelo comercial, el primero en el mundo, con pasaeros desde Punta Arenas, sobrevolando parte del territorio antártico chileno.

Y así, todas las rutas aéreas indicadas, que pasan bordeando y cruzando el Continente Antártico, o cercanas al Polo Sur Geográfico, ahorran cientos de kilómetros en comparación a las que se efectuarán vía Isla de Pascua y Tahiti, o vía Europa, en el caso de las rutas aéreas hacia Bombay (India), Jakarta (Indonesia), o Port Moresby (Nueva Guinea). La mayoría de estas rutas aéreas abarcan grandes distancias a recorrer, volando sobre una región muy inhóspita como la Antártida, donde se producen las temperaturas más bajas del globo terráqueo, y además, sobre extensas zonas marítimas. Por ello es que el establecimiento regular de rutas aéreas, en especial sobre el Continente Antártico, es un gran desafío para la aeronáutica nacional. Estimamos que es la Fuerza Aérea la institución que tendrá la prioridad en la investigación aeronáutica de tales rutas aéreas.

En nuestros trabajos sobre las rutas aéreas polares antárticas hemos insistido respecto a la importancia y conveniencia de la habilitación de un aeródromo terrestre en algunas de las Islas Shetlands del Sur, como igualmente en la instalación de una base aérea de carácter científico y aeronáutico, con pista en el hielo, en la región central de nuestro Territorio Antártico, vale decir, aproximadamente entre las latitudes 75 y 90 grados sur, pues nuestras bases antárticas no disponen de aeródromos propios y además distan entre 2.500 a 3.000 kms. del polo sur geográfico. Nuestra Fuerza Aérea tiene la capacidad para establecerla y en cuanto a la difícil aeronavegación polar en esa zona, hace años que cuenta con especialistas en esa disciplina científica. Pero volvemos a insistir que la infraestructura de aeródromos tiene una enorme importancia en el porvenir aéreo de Chile. Por el momento son indispensables largas y resistentes pistas para que puedan operar los aviones de mayor capacidad de carga existentes, incluyendo los supersónicos. Sería ideal disponer de tales pistas en Antofagasta, Santiago, Punta Arenas e Isla de Pascua, mejorando las existentes o construyendo nuevas. Respecto a Isla de Pascua, la Fuerza Aérea tiene estudios desde 1962 para la habilitación de un aeródromo en Anakena, donde se puede construir una pista como la descrita. La importancia de que Chile disponga de este tipo de pistas es fundamental, ya que lo convertirían en el puente o paso obligado para los países latinoamericanos y otros interesados en los vuelos sobre el Pacífico, Antártida, Atlántico Sur y Océano Indico. Por otra parte, el avión supersónico será ideal para operar en tales regiones del mundo, separadas por tan grandes distancias, pues su alta velocidad le permite el cruce en el menor tiempo de regiones inhóspitas y extensos mares. Desde luego, no es indispensable que el tipo de avión sea el supersónico, ya que su valor escapa a las posibilidades del país, a menos que en conjunto con otros países latinoamericanos se llegara al acuerdo de financiarlo y operarlo explotando en conjunto tales rutas aéreas.

Podemos finalmente expresar que la importancia geopolítica de las rutas aéreas de Chile en el Océano Pacífico, Continente Antártico, Atlántico Sur y Océano Indico, incide directamente en su porvenir aéreo. Ya expresamos que la velocidad del avión ha reducido a unas pocas horas las enormes distancias que nos separan de los interesantes países y potencias amigos de Chile, ubicados en tales regiones, acercándonos notablemente a ellos y contribuyendo así al futuro o intensivo intercambio de inteligencia, de técnica, de progreso y comercio, pero muy en especial al entendimiento, cooperación y amistad, que estamos seguros esos países también desean que concrete y sea una hermosa realidad.

Creemos que nuestro Libertador, O'Higgins, tenía mucha razón cuando al dejar escrito su pensomiento hizo resaltar la ubicación privilegiada de su país en el extremo austral de Sudamérica. Por ello pensamos que Chile debe mantener una definida Política Aérea y prepararse con oportunidad para ocupar el sitial de honor que le corresponde en esta "Era del Pacífico" como también dándole la debida importancia a su proyección hacia el Atlántico Sur y Océano Indico que su Poder Aéreo puede brindarle.

El Progreso no puede detenerse, y en los tiempos que vivimos urge el mutuo conocimiento de los pueblos por el valor que ello significa en bien de la Humanidad. Chile ha demostrado con creces ser país más pionero en la investigación aeronáutica de rutas aéreas y por lo tanto deberá mantener tal honrosa tradición; su privilegiada ubicación geográfica y su destino se lo exigen, y con ello podrá contribuir además al progreso definitivo de la aeronáutica mundial en una de las regiones más aisladas y difíciles de la Tierra.

(*) Aún Chile no había entregado mansamente la Patagonia, de la cual era único dueño desde la Colonia.

LIBROS:

THE LAST HERO.
Charles A. Lindbergh.
Por Walter S. Ross.

Publicada originalmente en 1964, esta biografía sobre "El Aguila Solitaria", narra los antecedentes, orígenes, niñez y gran parte de la vida de uno de los más famosos héroes de este siglo, quién logró realizar el primer vuelo solitario y sin escala desde Nueva York a París.

Hay que ver personalmente al "Spirit of St. Louis" que cuelga actualmente del techo de uno de los salones del Museo de Aeronáutica del Smithsonan Institute en Washington D. C. para darse cuenta de la magnitud de su hazaña.

"You just follow the coast to Newfoundland... then follow 107º straight across and you'll find Europe".

Lindbergh no hizo este viaje en busca de honores ni de gloria. Lo hizo sólo para probar que se podía hacer y para ganar un premio de US$ 25.000 ofrecido desde 1919 a quien realizara el vuelo. Y lo hizo en 33 horas y 15 minutos el 20 mayo de 1927.

Acepta la suerte de haber llegado a la fama con gran dignidad y reserva, quizás porque había observado las incongruencias e injusticias de este mundo con los ídolos populares. Si lo previó o nó, la carga de la fama se le hace insoportable. Su primer hijo es secuestrado y asesinado. Temiendo por la vida de su segundo hijo abandona los Estados Unidos y se radica en Europa durante cuatro años. Esto también le acarrea problemas al declarar públicamente que Alemania, debido a su superioridad aérea no podía ser derrotada en un conflicto mundial. Sus actividades en la organización "America First", sus denuncias de los acuerdos entre judíos e ingleses para involucrar a Estados Unidos en una guerra innecesaria y sus predicciones de que Inglaterra no ganaría la guerra ni siquiera con la ayuda de los americanos le consiguen la acusación presidencial de Roosevelt de estar predicando el derrotismo.

Después del ataque de Pearl Harbour, Lindbergh constribuye a echar abajo sus propias predicciones, poniendo a disposición de la USAF toda su experiencia como aviador.

Pasada la guerra, Lindbergh, a quién se le otorga el grado de Brigadier General en 1954, ocupa un importante cargo en la Pan American World Airways. Como asesor técnico participa en las decisiones de adquisición de los primeros Boeing 707 y algunos años más tarde de los Jumbo 747. El año 1965 es elegido Director de esta compañía. En un principio muestra interés por el proyecto Concorde, el que posteriormente rechaza. Inclusive en 1971 se opone al proyecto SST americano. Declara que la polución de la alta atmósfera es demasiado peligrosa y que el boom sónico en los vuelos transcontinentales es inaceptable. En esta etapa de su vida Lindbergh se interesa en los problemas ecológicos y de interdependencia de las diferentes manifestaciones de vida, dedicándose por entero a su estudio y preservación.

En un artículo publicado en el Reader's Digest, escribe "For the first time (in man) life has progressed to the point where it is able to recognize itself. To appreciate its value, its quality, its achievement, even to question what wey of living contribute to its progress".

Termina su ensayo preguntando "Is civilization progress? The challenge, I think is clear; and as clearly the final answer will be given not by our amassment of knowledge, or by the discoveries of our science, or by the speed of our aircraft, but by the effect our civilized activities as a whole have upon the quality of our planet's life-the life of plants and animals as well as that of men".

Charles August Lindbergh muere el 27 de agosto de 1974 en Maui, pequeña isla del archipiélago de Hawai de un cáncer al sistema linfático. El Presidente de los EE. UU. Gerald Ford declara: "desde el momento en que el Spirit of St. Louis aterrizó en París el 21 de mayo de 1297, Charles A. Lindbergh conquistó un lugar en la historia. Durante una generación de norteamericanos y para millones de gente de todo el mundo, "El Aguila Solitaria", representó todo lo mejor de nuestro país: honradez, valor y el deseo de grandeza.

En los últimos años, su vida se vio nublada por la tragedia y señalada por la controversia política. Pero tanto en su vida pública como privada, el General Lindbergh siempre continuó siendo un patriota valiente y sincero. Casi ha pasado medio siglo desde su osado vuelo a través del Atlántico, pero el arrojo y la audacia de su hazaña nunca se olvidarán. Y, por años en lo futuro, también recordaremos al hombre generoso y sincero que fue Charles A. Lindbergh, uno de los héroes legendarios de los Estados Unidos y gran precursor de la era de la aviación, que cambió al mundo".

MAR.

UN VUELO PRESIDENCIAL

¡¡ULTIMA HORA!!

LAN VOLARA A SALTA EN 40 MINUTOS

ANTOFAGASTA.— La Línea Aérea Nacional está estudiando la posibilidad de iniciar un servicio regular de vuelos comerciales entre esta ciudad y Salta, Argentina.

La agencia comercial de LYAN en Antofagasta anunció que se están haciendo los estudios de mercados que en definitiva indicarán la factibilidad de estos vuelos.

Desde luego, el pasaje aéreo tendrá un valor superior al pasaje ferroviario. Sin embargo, se presume que ésto no restaría clientes a los vuelos de LAN ya que el viaje que por vía aérea demora 40 minutos, por ferrocarril se cubre en 36 horas.

MONTO UNIDAD TRIBUTARIO - JULIO:

El monto de la UNIDAD TRIBUTARIA para el mes de JULIO de 1975, ha sido fijado en la suma de E° 96.000 (NOVENTA Y SEIS MIL ESCUDOS), por lo tanto el IMPUESTO DE VIAJES a:

—Países Limítrofes	Exento
—Países Latinoamer.	E° 288.000
—Europa, Norteamérica, resto del mundo	1.344.000

SUSPENSION DE SERVICIOS AEREOS:

Visto lo resuelto por la Junta de Aaeronáutica Civil y el Ministerio de Transporte, LAN-CHILE ha dispuesto suspender los Servicios Aéreos a contar del 30 de Junio próximo a las ciudades de LA SERENA, COPIAPO, VALLENAR, TEMUCO, OSORNO, VALDIVIA, POVENIR y PUERTO WILLIAMS.

107 Muertos: JET CAYO EN NUEVA YORK

N. YORK, 24 (EFE).— Un total de 107 personas de las 121 que viajaban a bordo de un Boeing 727 murieron hoy al estrellarse el aparato cerca del aeropuerto Kennedy de esta capital.

El aparato, tras chocar con el suelo metros antes de la pista de aterrizaje, estalló y atravesó una autopista cercana al aeropuerto hasta detenerse en una zona pantanosa.

Según testigos presenciales, las llamas del incendio alcanzaban la altura de un edificio de sesenta pisos.

La policía de Nueva York informó que catorce personas sobrevivieron. Entre ellas se encuentran dos niñas y dos miembros de la tripulación, uno de ellos una azafata.

Frank Borman, astronauta y presidente de la compañía "Eastern Air Lines" a la que pertenece el avión siniestrado, llegó a esta ciudad al poco de conocerse el accidente.

Este es el más grave accidente de aviación en lo que va del año en Estados Unidos.

Testigos presenciales dijeron que vieron cuando descargas eléctricas azotaron el avión poco antes de arrasar tres torres de luces direccionales del aeropuerto y caer en una zona despoblada al norte de la pista.

El avión dio una voltereta sobre el boulevard Rockaway, atestado de automóviles, y cayó invertido.

N. YORK, 25 (DPA).— Es posible que fuera motivada por un rayo la catástrofe aérea ocurrida ayer en las inmediaciones del aeropuerto Kennedy de Nueva York, que costó la vida a 109 de los 123 ocupantes del Boeing 727 de la compañía "Eastern Air Lines" que procedía de Nueva Orleans, en vuelo sin escalas.

Varios testigos oculares afirman que vieron cómo el aparato fue alcanzado por un rayo cuando se disponían a tomar tierra en medio de una tormenta con instrumental.

ALZA DE TARIFAS DENTRO DE SUDAMERICA

A contar del 9 de Junio se puso en vigencia la aplicación de la alza de tarifas DENTRO DE SUDAMERICA dispuesta en la Conferencia de San Diego y que aparecen publicadas en el APT N° 62, esta alza fue autorizada DESDE CHILE sólo a contar del 23 de Junio en curso, debiéndose agregar a los boletos "SUJETO A APROBACION GUBERNAMENTAL". Esta alza corresponde a:

7% TARIFA 1.a CLASE.
5% TARIFA ECONOMICA.

Su Primer Vuelo al Mando