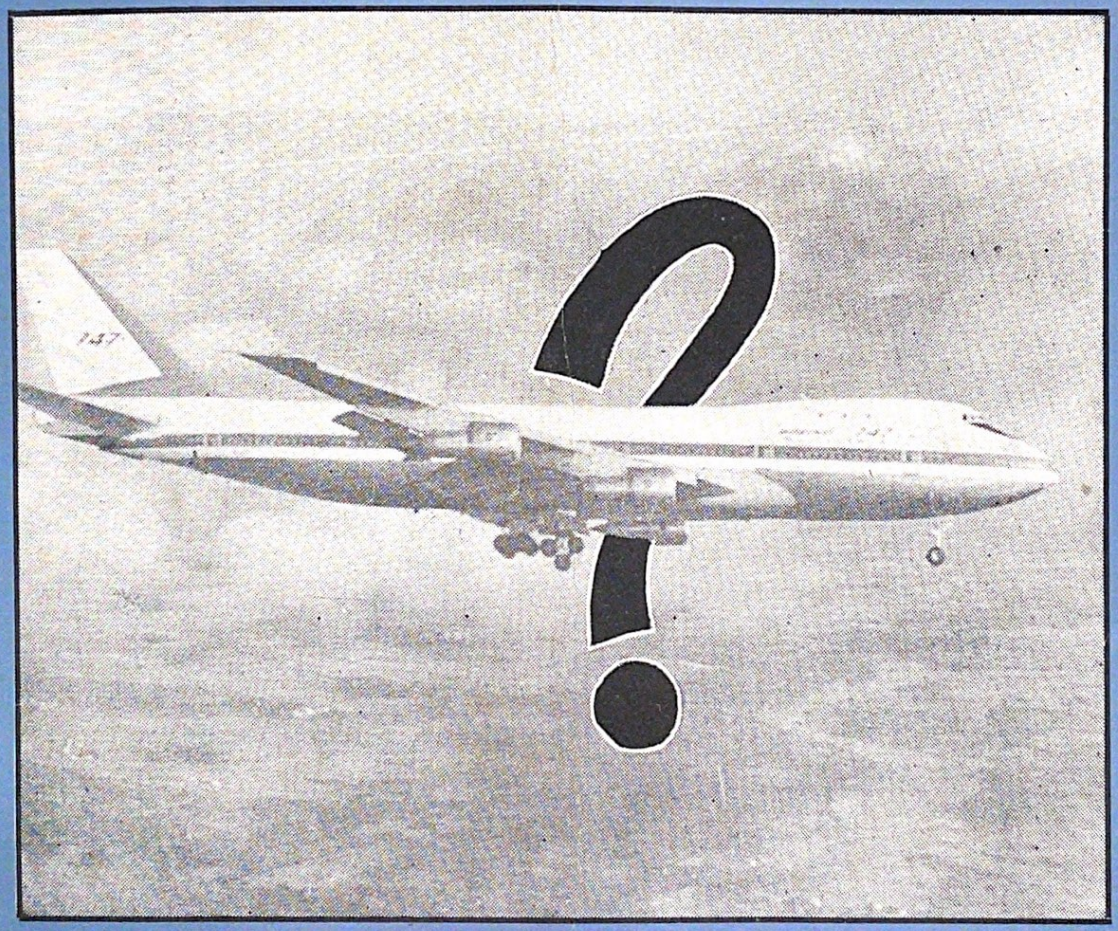
# DESPEGUE

Nº 29 — FEBRERO 1977



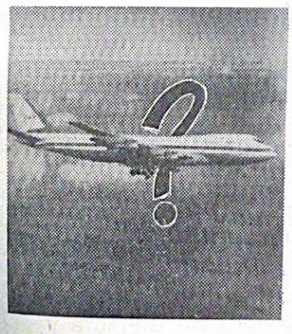
# PUBLICADO ANTEPROYECTO DEL CODIGO AERONAUTICO

LUCIANO ARIAS PARODI



General Gustavo Leigh Guzmán, Comandante en jefe de la Fuerza Aérea y Miembro de la H. Junta de Gobierno, quien apoyó decididamente la promulgación del anteproyecto de Código aeronáutico. Foto. Cortesía Juan Enrique Lira.

PORTADA



Fotografía de Hugo Brito


# DESPEGUE

Organo de difusión y publicación del Círculo de Pilotos LAN-Chile

AÑO 7 Nº 29


## SUMARIO


| | |
|---|---|
| 2 | Cartas al Editor |
| 3 | Editorial |
| 4 | APLA en Santiago |
| 6 | Círculo de Pilotos |
| 7 | Homenaje |
| 8 | El 'Spirit of St. Louis' |
| 10 | C. AV. E. |
| 11 | Directorio Informa |
| 12 | Expansión aeronáutica |
| 14 | Gente |
| 16 | Septiembre |
| 18 | Noticias Breves |
| 19 | Scan Noticioso |
| 20 | Reseña Aviación Comercial |
| 22 | Deportes |
| 24 | Incapacitación del piloto en vuelo |
| 26 | De todo un poco |
| 27 | Plan Piloto |
| 28 | Recopilación..... (2ª parte) |
| 30 | Adiós..... |
| 31 | OIP y la seguridad aérea |

# cartas al editor

**Por razones de espacio las Cartas al Editor serán brevemente condensadas, respetando íntegramente su espíritu y su letra.**

Sr. Director:

Acuso recibo de su carta del 8 de octubre y de la Revista "Despegue", agradeciendo sinceramente el ofrecimiento que me hiciera llegar por encargo del Directorio. ...Puedo manifestarle que me será muy grato hacer uso de las páginas de nuestra interesante Revista cuando tenga reunidos los antecedentes necesarios.

**Eric Burchardt**

Sr. Director:

He recibido y leído con atención el ejemplar de la Revista DESPEGUE sintiendo una enorme satisfacción por su forma y contenido de gran calidad profesional. En parte esa satisfacción se debe al hecho de haber pertenecido a ese Círculo —hace unos 30 años— cuando aún inmaduro fui su primer Presidente. Pero donde el interés y la importancia de la Revista exceden de su ámbito meramente institucional y profesional es en el artículo referente a "LA AVIACION COMERCIAL CHILENA, UNA ACTIVIDAD QUE TIENDE A DESAPARECER", luego de advertir en su Editorial la comprensible inquietud de los profesionales de LAN frente a una indefinición adicional de las autoridades del transporte aéreo del país. Me es grato felicitarles y formulo votos por que el Supremo Hacedor ilumine a tiempo a nuestras autoridades para evitar que se persevere en el incomprensible error de no hacer nada realmente por la Aviación Comercial que está al borde de la quiebra total.

**René Pairoa Epple**

Sr. Director:

Quiero manifestar al Círculo de Pilotos mi agradecimiento por la atención de enviarme la Revista DESPEGUE, la cual considero de sumo interés por su contenido. Cordialmente,

**José Riquelme Espinoza, Jefe Subrog. D. Tripulantes Mantenimiento**

Director Responsable: CDA. Sr. CARLOS RIDERELLI MUÑOZ; Editor: CDA. Sr. JOSE PEDRO CIFUENTES; Dibujante: CDA. Sr. ROBERTO PARRAGUE; Asesor Legal: Sres. David Briner y Pedro Rivera; Directorio del Círculo de Pilotos: Presidente, CDA. Sr. Patricio Baquedano; Secretario, CDA. Sr. Víctor Pérez; Tesorero, CDA. Sr. Baldovino Bendix; Directores, CDA. Sres. Marcelo Canobra y Primer Oficial, Sr. Juan Parra.

IMPRESO EN LOS TALLERES DE "IMPRENTA CERVANTES" - VIVACETA 1370

# EDITORIAL

*EN NUMEROSAS oportunidades vastos sectores del país han dado a conocer su molestia por la restricción de vuelos dentro del territorio nacional. Esta medida que han tomado las autoridades de LAN-Chile estaría sujeta a un plan económico general, que le impone a la Línea Aérea Nacional su autofinanciamiento.*

*Sin embargo, pese al constante deterioro que viene sufriendo la aviación comercial chilena, aún no se ha conseguido la protección que se ha solicitado ininterrumpidamente por más de 2 años.*

*Se exige autofinanciamiento pero no se otorgan facilidades, tanto es así que hemos visto con gran pesadumbre cómo LAN-Chile ha tenido que vender 14 aviones desde que se implantara esta política de autofinanciamiento de las Empresas del Estado.*

*No entramos a analizar si esto está bien o mal hecho, pero sí podemos decir sin lugar a equivocarnos que el gran perdedor es CHILE, ya que el transporte aéreo es un elemento esencial para el desarrollo de un país y de un valor estratégico extraordinario en el aspecto de la seguridad nacional.*

# "APLA" EN SANTIAGO

SANTIAGO, miércoles 25 de agosto de 1976. Aeropuerto de Pudahuel, 10.45 horas.

Aerolíneas argentinas anuncia la llegada de su vuelo AR 350 procedente de Buenos Aires.

Así se inició la primera visita oficial a Chile de una delegación de colegas afiliados a la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas Argentinas, APLA.

Lo que para algunos podría ser una noticia sin trascendencia, para el Círculo de Pilotos de LAN-Chile tenía una especial significación.

APLA, la asociación porfesional, que reúne bajo su alero a todos los pilotos de Aerolíneas Argentinas y de Austral Líneas Aéreas, había llegado a Santiago, accediendo a una invitación de sus colegas chilenos. Entregada a su Secretario de Relaciones Públicas, CDA. Carlos Alfredo Astudillo, el 23 de julio.

La delegación de APLA estaba compuesta por 14 pilotos y la presidía el CDA. Mariano Iribarne junto al Director Presidente de la Caja Complementaria, Roberto Rubio.

A Pudahuel concurrieron por el Círculo de Pilotos los CDA. Víctor Pérez y Carlos Riderelli quienes les dieron la bienvenida en nombre del Directorio y los CDA. Felipe Alcérreca, Michael Crew, Marcelo Canobra y José Pedro Cifuentes por el comité de recepción.

También se encontraban presentes para darles la bienvenida a los colegas argentinos el Gerente General de Aerolíneas Argentinas en Santiago, Horacio Mazzuco, así co-



**A su llegada a Pudahuel la delegación de APLA se reúne con la directiva del Círculo de Pilotos.**



**El representativo de APLA posa para la posteridad en el campo deportivo de la Caja Bancaria de Pensiones. Poco más tarde serían derrotados por el seleccionado del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.**

mo diversos medios informativos nacionales.

## GRUPOS DE TRABAJO

El mismo día los grupos de trabajo de ambas entidades se reunieron con la prensa nacional en la sede del Círculo de Pilotos, exponiendo públicamente y por primera vez sus muy similares puntos de vista acerca del estado actual de la Aviación Comercial de ambos países y del interés común de solucionar conjuntamente los problemas que les aquejan.

El último día de permanencia de la delegación argentina en Santiago estas inquietudes cristalizaron en una Declaración conjunta ampliamente difundida por la prensa escrita, radial y televisada.

## ACTIVIDADES DEPORTIVAS Y SOCIALES

Ante la presencia de un público expectante y en medio de un día lluvioso y gris se disputó en el Estadio de la Caja Bancaria de Pensiones la "COPA CIRCULO DE PILOTOS" en un movido encuentro de fútbol.

El trofeo luce hoy orgulloso en nuestra sede gracias al esfuerzo y desempeño de nuestros seleccionados. Aunque para no pecar de modestia hay que agregar que los testigos del "suceso" declaran unánimemente que sólo recuerdan el hecho como un DESASTRE DE LA AVIACION COMERCIAL... desde el punto de vista futbolístico.

Ese mismo día, el jueves 26 de agosto, el Círculo de Pilotos ofreció a sus huéspedes trasandinos una comida de camaradería a la que asistieron especialmente invitados el Agregado Aeronáutico de la Embajada de Argentina ante nuestro país, Comodoro Sr. Bularte, los Drs. Elías Jacob y Sergio Olmedo, y el Gerente de Operaciones de LAN-Chile CDA. Alejandro Fornés.

Al despedirlos el sábado 28 en Pudahuel quedamos conscientes de haber dado el primer gran paso hacia una verdadera amistad entre pilotos. Primero a nivel de países vecinos, luego será Latinoamérica y quizás —por qué no— algún día a nivel mundial. Despedimos a un grupo de AMIGOS y COLEGAS... ¡Y pensar que sólo nos habíamos conocido ayer! GRACIAS APLA POR TU VISITA.

## CIRCULO DE PILOTOS EN BUENOS AIRES

El primero de octubre a las 15,30 horas llegaba la delegación del Círculo de Pilotos de LAN-Chile a Ezeiza donde APLA nos esperaba para dar comienzo a la visita de retribución a la gira efectuada dos meses antes.

Durante tres días fuimos objeto de múltiples atenciones y muestras de camaradería, resultando realmente provechosas las sesiones de trabajo en que se trataron temas de tanta importancia como la incrementación de ayuda mutua, vuelos charters, actuación del Presidente de OIP en Caracas e intercambio de hijos en vacaciones.

Estos temas son informados en detalle en las secciones GENTE y CIRCULO DE PILOTOS INFORMA, así como en DEPORTES.

Finalmente APLA y el Círculo acordaron continuar en el futuro con este tipo de encuentros, cuyas grandes ventajas son las de reunir a un gran número de colegas, no necesariamente directivos; intercambiar ideas a todo nivel; incrementar la ayuda mutua entre asociaciones en forma directa y eficaz; y permitir, sobre todo, que el día de mañana dejemos de mirarnos en los distintos aeropuertos donde nos encontramos como si fuésemos extraños buscando en el "otro" el detalle para poder sonreír, y muy por el contrario que nos estrechemos en un gran abrazo de amistad.

Colegas de otras Asociaciones de América, la idea está lanzada. HAGAMOSLA UNA REALIDAD.




## MEDICINA CURATIVA Y BIENESTAR

Una comisión formada a fines del año 1976 está abocada a buscar soluciones para los problemas relacionados con Medicina Curativa y Bienestar. Los integrantes —Baldovino Bendix, Carlos Sánchez y J. Pedro Cifuentes— tienen como meta inicial lograr un ordenamiento del sistema y con ello mejores servicios para los asociados.

## EXAMENES GRATUITOS

La gestión del Dr. Elías Jacob, Médico Jefe de la Gerencia de Operaciones, que llevó a obtener el servicio de exámenes de laboratorio gratuitos para los pilotos, culminó con la extensión de estos beneficios a las esposas de los mismos. Sin embargo, mientras al piloto le basta con exhibir su credencial para ser atendido, las esposas deberán contar con la autorización previa del Jefe de la Clínica Mella.

Más detalles e información sobre estos servicios: Clínica Mella. Providencia 2602, y al teléfono: 253604, a partir de las 18 horas, de lunes a viernes.

## TRUEQUE DE CASAS ENTRE PILOTOS

La posibilidad de que los pilotos en retiro puedan intercambiar el lugar de residencia, por un período fijo de un año, con colegas extranjeros, propuso el boletín de IFALPA.

Esta proposición tiene ventajas de tipo sicológico y social. Por una parte, permitiría a los usuarios romper la monotonía de la "tercera edad", y por la otra contribuiría a un mayor acercamiento entre los respectivos países. Una contraoferta podría permitir que los períodos de trueque de casas fueran más cortos. De esta manera los colegas podrían pasar sólo algunas semanas en otro país, y luego darle reciprocidad. En todo caso la iniciativa dependerá de Uds...

Los interesados pueden dirigirse directamente a nuestras oficinas (Las Palmas 2212, oficina 34-36) o escribir a: TEDDY KIRSCHEN, CHEMIN HURTEBISSE 3. 1380 REBECQ-ROGNON, LA BELGIQUE.

## BONOS UNICOOP

Compra hoy y paga dentro de un mes.

Este es el sistema del convenio firmado el 29 de noviembre con los Supermercados Unicoop. Para aprovecharlo, los socios deberán inscribirse en la oficina 36 de Las Palmas, con el Contador, indicándole el monto de lo que desean adquirir. Los bonos se entregarán mensualmente, antes del día 5, podrán usarse durante el curso del mes siguiente, y serán descontados por planilla a fin del mismo mes.

## SAUNA Y SALUD

Un gimnasio y una sala de baños sauna inauguró este año el Hotel Cabo de Horno de Punta Arenas. Estamos seguros de que éste será uno de los pasatiempos favoritos de nuestras tripulaciones, porque no sólo descansarán sino que al mismo tiempo cuidarán la figura y la salud.

## VELITAS PARA APLA

Tres Directores del Círculo de Pilotos y sus respectivas esposas fueron invitados por APLA a la celebración de su cumpleaños en Buenos Aires. Octubre mostró a este grupo de chilenos la camaradería y amistad que une a los colegas del cono sur de América. Además de la primavera, ..se pasaron los trasandinos... ¡Felicitaciones!

## S. O. S.

Seguimos al otro lado de la cordillera, para hacer notar a nuestros asociados y a sus familiares que en casos de emergencia, pueden recurrir a la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas —APLA— en Buenos Aires. Tomar contacto con un director, quien les recomendará la mejor solución para su problema. La dirección es: APLA, Lezica Nº 4031, Buenos Aires. El teléfono: 811-9333 y 1889.

## REPARACION DE CASILLEROS

Un nuevo servicio está otorgando el Círculo a sus asociados. Es la reparación de los casilleros que hayan sido destruidos.

El costo de las nuevas chapas u otras reparaciones será descontado posteriormente por planilla de sueldos.

Se ruega avisar en secretaría del Círculo cada vez que su casillero esté dañado.

# HOMENAJE AL GENERAL (R) ROBERTO PARRAGUE

A TRAVES de los años y siglos, el hombre contempló a las aves con secreta envidia, sintiéndose encadenado a la tierra y condenado a no experimentar jamás las sensaciones deliciosas que debería deparar el vuelo", señaló el CDA. Sr. Carlos Riderelli, en el discurso de homenaje al Gral. (R) Sr. Roberto Parragué, rendido durante la comida anual del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.

Luego prosiguió: "Pero el espíritu rebelde e indomable de unos pocos visionarios luchaba por vencer la ley de gravedad, en muchos casos empeñando y dando la vida por la satisfacción de sus anhelos. Aquellos hombres bregaban por demostrar la vocación universal del hombre, y que la fuerza del intelecto sumada a la debilidad de sus manos eran capaces de doblegar las leyes naturales que parecían inmutables".

"De este modo, los hermanos Wright en 1903 demostraron al mundo que el género humano también poseía el instinto de volar, y que esta tendencia oculta había tenido éxito".

"A partir de aquella época unos pocos pioneros dieron a la humanidad el medio de transporte más excepcional que se pudiera soñar, al mismo tiempo que abrieron paso a un inconmensurable desarrollo tecnológico".

"Este extremo de América que es Chile, también vio nacer a algunos de estos espíritus heroicos".

"En esta reunión de hermandad hemos querido destacar especialmente al General de Brigada Aérea (R) don Roberto Parragué Singer, quien tal como el Comodoro don Arturo Merino Benítez, vio en la aviación el porvenir de Chile, y visionariamente abrió a la Aviación Nacional las puertas del Pacífico".

# EL "SPIRIT OF ST. LOUIS"

TREINTA revoluciones bajo! las vibraciones del motor se hacen sentir en el fuselaje. Cierro el acelerador y miro a esas tensas caras que reflejan vida y muerte; rígidas, tensas, esperando mi decisión.

Treinta revoluciones bajo, una pista blanda, viento con componente de cola y sobrepeso; miro los neumáticos. Presionan fuertemente en la mojada arcilla.

El viento cambió al amanecer, una vez que el "Spirit of St. Louis" estaba en la posición de despegue, con todos esos tambores de combustible cargados en sus alas; cambio de nariz, a cola; 5 kts. de cola.

Un viento más fuerte me obligaría a cambiar de pista, pero esta es sólo una brisa, apenas capaz de levantar un pañuelo, sin más velocidad que la de una persona al caminar.

Despegar en esta pista es ya peligroso con componente de cola, al final no hay más que postes telefónicos y un camino; pero despegar de la otra significa pasar sobre los hangares y luego un grupo de casas; ninguna posibilidad si algo sale mal.

Una falla de cilindro y me encuentro con una casa, chocando y quemado. Me imagino al resto de los pilotos contando el final de otro vuelo transatlántico.

No hay tiempo para mover el avión; tan chico, tan delicado, tan pesado; dos y media toneladas sobre ruedecitas —tendría que ser remolcado por un tractor a lo largo de 1.500 metros de barro. No podría taxearlo, pues el motor es limitado y se recalentaría además de que los estanques necesitarían relleno, horas enteras perdidas la noche caería sobre la costa escocesa.

Mi cabina vibra con la potencia del motor, los tubos de escape hablan de seguridad pero el "Spirit of St. Louis" no está dando toda la potencia como acostumbra.

El avión está listo; el compás en su curso; la larga pista se extiende en frente hasta los cables de teléfono y más allá de eso, la fuente de fortuna, Europa y París. Este es el momento planeado durante día y noche por largos meses. La decisión es mía.. nadie más puede hacer suya esta responsabilidad.

¡Treinta revoluciones bajo!

"Es el tiempo —me dijo el mecánico cuando subí a la cabina. "Nunca alcanzan las máximas en días como éstos... pero sus palabras no consiguen disfra-

**Traducción de Elmer**

zar su preocupada mirada. Su mirada refleja mucho mejor que las palabras lo que pasa por su mente; ha desarmado completamente el motor, hasta su última pieza, y lo ha vuelto a armar sabiendo que cada metal está en su lugar, cada rodamiento nuevo y recién engrasado. Su trabajo está hecho con ahínco y habilidad, pero se siente responsable por el motor, el avión, por mí e incluso por el tiempo que no permite al motor alcanzar sus máximas revoluciones

Viento, potencia, carga; cuantas veces he considerado estos factores en mi mente. Nunca un avión ha regresado tan cargado y mi hélice esta con paso para vuelo de crucero; no para despegar.

Por supuesto que las pruebas han indicado que sí va a despegar; teóricamente por lo menos.

Si el "Spirit of St. Louis" aumenta su velocidad muy lentamente, si el tren se pega mucho con el barro, puedo cortar el acelerador, eso es, puedo pero si no me decido muy tarde.

Si me demoro en decidir, sólo unos segundos, será el término desastroso de otro vuelo transatlántico.

Existe además otro problema que es mantenerse alineado con la pista. Uno o dos grados fácilmente pueden causar un choque; la pista es bastante angosta en las mejores condiciones, ahora, con el barro, el viento de cola y el motor no rindiendo sus máximas...

Me hecho para atrás en mi asiento moviendo mis ojos sobre el tablero de instrumentos. No hay nada mal. Cada uno cuenta su historia con fidelidad. —Aún el tacómetro indica lo correcto con el motor en relantí—. Las revoluciones de un motor son como un rebaño de ovejas, no nos damos cuenta de que faltan algunas hasta no contar todo el lote.

¿Podrá el motor soportar una carrera tan larga a plena potencia, o se calentará y empezará a fallar?

Sentado en la cabina por segundos y largos minutos me llega la convicción de que las ruedas dejarán el suelo y que las alas pasarán sobre los cables; que es el momento de iniciar el vuelo

Me aprieto el cinturón, pongo los anteojos sobre mis ojos, miro a los mecánicos y les hago la seña.

Un tirón a los cables y las ruedas quedan libres. Con la vista en el borde de la pista abro el acelerador completamente. Ahora, en segundos, tendremos la respuesta. La acción me da confianza y desahogo. Pero además de ruido y vibración ¡que poco efecto tiene el acelerador! El avión se arrastra pesadamente. Algunos empuñan sobre los montantes de las alas: empujan con tal fuerza que temo que se doblen.

El "Spirit of St. Louis" se mueve más como camión sobrecargado que como avión. Un despegue parece imposible pero más vale que siga ahora que lo empecé, por lo menos unos 100 metros más... Por lo demás puede que sea posible.

Gradualmente la velocidad aumenta. Quizás la pista no esté tan blanda, pero, ¿será lo suficientemente larga? Los gritos del motor parecen inadecuados, como si estuviera reclamando su frustración mecánica. El bastón de mando juega suelto de lado a lado. Nada de mi avión tiene esa mágica cualidad del vuelo... Pero los muchachos empiezan a soltarse de los montantes, vamos más rápido, el último hombre se cae, el bastón se centra al reclamar los alerones su desbalanceamiento... Cuánto tiempo más podrá soportar el tren de aterrizaje este trato. Dos y media toneladas haciéndose sentir en cada bache sobre él.

Debo mantener el avión alineado, los controles empiezan a hacerse efectivos a medida que aumenta la velocidad. Siento como el peso pasa de las ruedas a las alas, pero la pista se reduce rápidamente, la marca que indica el punto medio de esta ya pasa y yo no tengo nada que se parezca a una velocidad que me permita volar... El motor gira más rápido; la hélice adquiere más tracción, puedo decirlo por su sonido; sólo segundos ahora para decidir. Una decisión errada significa el desastre. Tiro el bastón con decisión. Las ruedas dejan el suelo. Entonces, voy a despegar. Las ruedas tocan tierra otra vez... Casi tengo la velocidad de una poza en la pista; cae un ala, salta el agua, cae la otra ala, centro el avión. El próximo salto es más largo; dejo que las ruedas toquen una vez más, es mejor tener todo el control posible con un peso como éste.

El "Spirit of St. Louis" despega con la velocidad correcta, los controles firmes y aún quedan mil pies para llegar a los cables, ahora tengo que lograrlo, no hay otra alternativa. Voy a estar cerca pero las probabilidades mejoran. Si sólo el motor soportara unos minutos más, veinte, treinta, cuarenta pies y los cables pasan bajo el avión y con altura de sobra.

Ya tengo suficiente altura y puedo mirar mis instrumentos. Todo normal; reduzco la potencia con lentitud 1800-1775 RPM un poco de estabilizador atrás, la velocidad aún sobre 100 millas; 1750 RPM. La velocidad se mantiene. Entonces las curnas tenían razón. Si el "Spirit of St. Louis" puede cruzar con 1750 revoluciones, tengo combustible de sobra para llegar a París.

# COMANDO DE AVIACION DEL EJERCITO DA INSTRUCCION A PILOTOS DE LAN-CHILE

EL COMANDO de Aviación del Ejército planificó y dictó un primer período de 28 días hábiles de acuartelamiento en el C. AV. E., para Pilotos de LAN-Chile, quienes se especializaron en diversas materias técnicas que les dejaron aptos para operar el material de dicha institución.

En esta ocasión tres aspirantes a oficiales de Reserva del Ejército, quienes contaban con preparación militar previa por haber efectuado sus estudios en Escuelas Matrices de la Defensa Nacional, obtuvieron sus nombramientos: Jaime Latham Walker, Baldovino Bendix Fuentes y Eduardo Alliende Pavon.

El Comando de Aviación se mostró sumamente satisfecho al término del período de instrucción. Señaló que los once postulantes demostraron una calidad humana y aptitudes profesionales, éticas, morales, disciplinarias y de patriotismo excepcionales, lo que además se reflejó incluso en las actividades sociales realizadas en el transcurso de los estudios.

## INSTRUCCION

Los postulantes a oficiales reservistas se dedicaron a perfeccionar algunas materias, tales como Conocimiento del Material de Vuelo de la Unidad, Técnica de Armamento, Grados y Distintivos, y conocimiento de Armas y Tiro. Además conocieron técnicas que les eran totalmente nuevas: Patrullaje, Tiro de Combate, Táctica General. Logística, Justicia Militar y Reglamentos Disciplinarios.

En el período regular, los postulantes también adquirieron nociones de Ejercicios de Escuela, Organización y Personal y otras.

## A FUTURO

Una vez otorgados los nombramientos que la Ley estipula, los reservistas deberán presentarse en la Unidad cada cierto tiempo, para tomar parte en los ejercicios militares que les llevarán finalmente a la especialidad de "Pilotos de Ejército", lo que les permitirá operar este material de vuelo.

Ante el excelente resultado obtenido en esta ocasión, en el futuro se considerarán nuevos cursos para pilotos y también para el personal de técnicos de LAN-Chile, los que deberán contactarse con el Jefe de Reservistas del Comando de Aviación del Ejército, Mayor Antonio Palomo Contreras, Comandante del Centro de Instrucción.

# Directorio informa

## REUNIONES

UNA de las múltiples tareas emprendidas por el actual Directorio es la de procurar incentivar la Aviación Comercial en el país y para cumplir con ello se preparó un proyecto de ley de fomento a la aviación comercial y un proyecto de ley referente a políticas aéreas, los que fueron previamente conversados con el General del Aire don Gustavo Leigh Guzmán, integrante de la H. Junta de Gobierno y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, en una reunión sostenida el día 8 de junio de 1976. Estos proyectos le fueron entregados el 2 de julio para su estudio.

Posteriormente, el Directorio se entrevistó con el Sr. Ministro de Transporte, General de Brigada Aérea Raúl Vargas M., el 15 de octubre de 1976, para plantearle la posición de nuestro Círculo frente a la crisis que está viviendo la aviación comercial en el país.

Esta posición fue escuchada por el Sr. Ministro, quién además de entenderla, nos confirmó que se estaba trabajando en la Ley de Fomento a la Aviación Comercial, la que será promulgada en breve.

Como primicia, el Ministro de Transporte nos informo que el Gobierno está considerando la adquisición de material de vuelo de fuselaje ancho, para LAN-Chile.

## ADQUISICION DE UN BIEN RAIZ

Tratando de convertir en realidad una antigua aspiración de nuestros asociados, el Directorio se ha dedicado al estudio de un proyecto para la adquisición de un terreno de una superficie aproximada a los 10.000 m2, que sirva tanto para Sede Social como para un futuro Campo de Deportes.

Debemos destacar que esta aspiración nuestra está establecida en los Estatutos del Círculo desde el año 1962.

Conociendo la delicada situación económica por la que atraviesan nuestros asociados, hemos buscado un financimiento que no exija cuotas extraordinarias.

El primer terreno visitado, en el sector de La Reina, no reunió la totalidad de los requisitos imprescindibles para los fines programados, por lo que se desechó.

## MEDICINA PREVENTIVA Y CURATIVA

Conscientes de que el actual sistema en uso por nuestra Asociación no cumple con los requerimientos de nuestros pilotos y de sus familiares, que la ayuda entregada por la Empresa es insuficiente y que, desafortunadamente, no estamos afiliados a ningún sistema de medicina preventiva y curativa (caso único en Chile), el Directorio está estudiando las posibles modificaciones al sistema, además de probables convenios a futuro con clínicas e instituciones, para conseguir un servicio adecuado.

# EXPANSION ARMONICA PARA

## FUE PUBLICADO EL ANTEPROYECTO DEL CODIGO AERONAUTICO

El 12 de diciembre, día de la Aeronáutica Chilena, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, don Gustavo Leigh G., H. Miembro de la Junta de Gobierno, dio a conocer el anteproyecto del Código Aeronáutico, elaborado por una comisión presidida por el General de Brigada Aérea (J), Dn. Carlos Jiménez, y en la que participaron el abogado del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, Dn. Pedro Rivera, y los Comandantes de Aeronave, Sres. Carlos Riderelli y Renato Besoaín.

En su exposición, el General Leigh señaló la necesidad y conveniencia de que se revise la actual legislación, para que sea acorde con la época y el desarrollo de la aviación civil.

La introducción del anteproyecto ahorra mas comentarios:

"El Decreto Supremo Nº 529 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, de fecha 8 de julio de 1974, designó una Comisión que tendría por finalidad estudiar y proponer al Gobierno un proyecto de Código Aeronáutico para la República de Chile.

La iniciativa enunciada responde a la necesidad de la aeronáutica nacional de contar con un conjunto normativo orgánico, moderno y adecuado, que regule la actividad y permita su expansión armónica a la luz de principios jurídicos universalmente aceptados.

La actual Ley de Navegación Aérea consta principalmente del Decreto con Fuerza de Ley Nº 221, de 15 de mayo de 1931, cuyas regulaciones, perfectamente adecuadas en su época, aparecen escasamente suficientes en la actualidad y totalmente discordantes con los principios consagrados por los convenios internacionales en vigencia; como, también, opuesto a las legislaciones aéreas internas de los Estados con los que nuestro país se relaciona

La insuficiencia señalada ya fue advertida en 1938 por el Director de Aeronáutica, quien presentó un proyecto de Código Aeronáutico. Con posterioridad a la iniciación de la tramitación legal del Código, fue retirado por el Poder Ejecutivo de la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados.

Nuevamente, en 1944, el Director de Aeronautica presenta un nuevo proyecto de Código, el cual permaneció en definitiva en la Comisión de Legislación y Justicia del Senado a la espera de su aprobación.

Ante el fracaso de los intentos expresados, la Ley Nº 17.931 designó una nueva Comisión que estudiara un proyecto de Código, expirando en definitiva el plazo que la ley le fijó sin que de su seno emanara un documento definitivo.

La actual Comisión, designada por el Decreto Supremo Nº 529 de 1974 ya indicado, ha elaborado un anteproyecto de Código Aeronáutico que intenta lograr los siguientes objetivos:

1.— Elaborar un conjunto orgánico y moderno de normas que regulen la actividad aeronáutica civil, de forma tal que permita el fácil y armónico desenvolvimiento y desarrollo de la aviación chilena.

2.— Incorporar al proyecto aquellos principios esenciales del derecho aeronáutico que se encuentran universalmente reconocidos por los convenios internacionales y por las legislaciones internas de los Estados, a fin de facilitar y unitormar las operaciones aéreas nacionales e internacionales, todo esto habida consideración de los principios fundamentales que inspiran nuestro ordenamiento jurídico.

3.— Dictar normas jurídicas que establezcan principios básicos y, en lo posible, permanentes, a fin de evitar que la rápida evolución del derecho aéreo transforme en obsoletas normas excesivamente reglamentarias.

Con tal objeto, se ha estimado que aquellas materias sujetas a gran mutabilidad por la velocidad de cambio de la técnica aeronáutica y de los entes normativos internacionales (Organización de la Aviación Civil Internacional) deben quedar sujetas a la potestad reglamentaria del Presidente de la República y, en especial, a las facultades que al respecto la ley otorga a la autoridad aeronáutica.

4.— Garantizar la seguridad aérea. Ha sido preocupación especialísima de la Comisión acentuar especialmente aquellas normas que caucionen o tiendan a aumentar la seguridad de las operaciones aéreas, tanto para los pasajeros y terceros en la superficie, como para las aeronaves y bienes que puedan estar expuestos a algún daño con ocasión de la actividad aeronáutica.

5.— Facilitar la actividad de la aviación deportiva y de la aviación comercial de las empresas chilenas, mediante una adecuada ordenación de los principios que regulan la matrícula de aeronaves y los contratos aeronáuticos.

6.— Contemplar principios abiertos que per-

mitan, en esta etapa del proyecto, recoger las observaciones fundadas que el proyecto merezca a las Autoridades Gubernamentales —particularmente a la autoridad aeronáutica—, a las empresas de aeronavegación, clubes deportivos y personas interesadas, a las universidades y centros técnicos y de estudio, a las asociaciones profesionales y técnicas y, en general, a todos aquellos que directa o indirectamente puedan ser afectados por la legislación aeronáutica o tener interés en ella.

7.— Reafirmar la soberanía plena y exclusiva del Estado sobre el espacio aéreo nacional, como asimismo, asegurar el imperio de la ley chilena en las aeronaves nacionales que se desplazan en el espacio aéreo, sujeto o no a la soberanía de otro Estado, en todo aquello que pueda interesar a la seguridad aeronáutica y al orden público nacional, o pueda producir efectos en Chile.

8.— Asegurar una circulación aérea ordenada y con los menores riesgos posibles.

9.— Ordenar el sistema de registro de aeronaves chilenas, permitiendo la inclusión en él de aquellas que sean explotadas por personas naturales o jurídicas chilenas, como también de las aeronaves que no se encuentren destinadas a fines comerciales, pertenecientes a extranjeros con más de cinco años de residencia en Chile.

10.— Regular debidamente aquellas materias que puedan tener relevancia en el desarrollo de la aviación, tales como el embargo de aeronaves, la industria de fabricación aeronáutica, la aeronavegabilidad, la reparación de aeronaves, etc.

11.— Dictar normas sobre personal aeronáutico que consideraciones de seguridad hagan indispensables, sobre todo las relacionadas con el comandante de la aeronave, habida consideración de la desvinculación que existe en una aeronave en vuelo de la autoridad establecida, y la necesaria protección que el Estado debe proporcionar a los usuarios de servicios aéreos.

12.— Establecer las normas esenciales que diferencian los contratos aeronáuticos de los contratos establecidos por el derecho común, a fin de facilitar e incentivar los servicios aéreos comerciales.

13.— La formulación de un régimen especial de responsabilidad se funda en la necesidad de una justa y equitativa distribución de los riesgos implícitos a la actividad aérea, por reclamar el interés social que el receptor de los beneficios de la explotación, asume y soporte los riesgos inherentes a la misma.

El anteproyecto, en consonancia con las convenciones y legislaciones aeronáuticas, limita la responsabilidad del transportador o explotador.

14.— La hipoteca incluida como tal en los Contratos Aeronáuticos es una transcripción del actual texto legal contemplado en el Decreto Ley Nº 1.286 de 1975, con ligeras variantes.

15.— Las sanciones se contemplan en la 2.a Parte de este Anteproyecto, precedidas de una exposición de motivos donde se explican sus alcances y lineamientos generales.

En cumplimiento de lo establecido por el Nº 7 del Decreto Supremo Nº 529, que designó la actual Comisión de Proyecto de Código Aeronáutico para la República de Chile, el texto propuesto constituye solamente una proposición orgánica de normas sobre aeronáutica, que debe ser enriquecido y fortalecido con el aporte fundado, teórico y práctico, que efectúen las entidades y personas que resulten afectadas o tengan interés en el proyecto".



Gral. Gustavo Leigh Guzmán

# GENTE



Presiden la Mesa de Honor de nuestra comida anual el General Germán Stuardo, Presidente de LAN-Chile y el CDA. Patricio Baquedano, Presidente del Círculo.



CDA. Señor Eugenio Herrera, designado "MEJOR COMPAÑERO 1976".

## CONFERENCIA IATA

Entre el 14 al 18 de noviembre se desarrolló en Lucerna (SUIZA) una conferencia, en que las compañías miembros de IATA aportaron e intercambiaron ideas relacionadas con Instrucción de Tripulaciones, Políticas de Selección de nuevos pilotos, sistemas y métodos de Instrucción y de Checks, preparación de Instructores, etc.

LAN-Chile se hizo representar en esta ocasión por los señores: Miguel Alcérreca, Subgerente de Operaciones; Jorge Pérez, Material 727; Jorge Alcérreca, Material 727; Gustavo Vila, Material HS-748; Eugenio Herrera, Instrucción, y Manuel Peña, Instrucción.

## AGRADECIMIENTOS

El Círculo de Pilotos se hace un deber en agradecer públicamente a todas las personas que con ocasión de las reuniones de acercamiento efectuadas en Santiago de Chile y en Buenos Aires, respectivamente, por el Círculo de Pilotos y la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas Argentinas (APLA), colaboraron tan desinteresadamente en el éxito de ellas. Al Círculo de Pilotos le es grato mencionar en esta oportunidad a los señores: Germán Stuardo de la Torre, Presidente de Línea Aérea Nacional; Víctor Becerra, Subgerente de la Caja Bancaria de Pensiones; Pablo Plá, Gerente de HUSA; Jorge Bonilla, Subgerente de ventas de HUSA; Carlos Izquierdo, Subgerente de Servicios de LAN-Chile, y Luis Vilches, del Departamento de Difusión y Relaciones Públicas de LAN-Chile.

No olvidamos la Movilización LAN, y a todos y cada uno de nuestros colegas quienes, como el CDA. Bernardo Lacasia, participaron tan activamente en todos los actos del evento.

## COMIDA ANIVERSARIO

Graves problemas a los que nos vimos abocados el año pasado impidieron a nuestra asociación realizar la tradicional Comida de Aniversario en las fechas que nos son habituales: el 27 de mayo o el 4 de agosto, en que recordamos las Actas de Fundación. Debimos trasladarla al viernes 15 de octubre, realizándola en los Salones del Club Palestino.

En esta ocasión se contó con la presencia del Presidente de LAN, General Germán Stuardo; del General Sergio Figueroa; del Coronel de Aviación Carlos Castro; del Comandante del Comando Aéreo del Ejército, Coronel Carlos Mardones; del Comandante de Grupo Héctor Castro y numerosos representantes de asociaciones de pilotos tales como APLA y SIPPLA.

El Círculo de Pilotos aprovechó esta magnífica ocasión para hacer entrega de Diplomas a todos aquellos colegas que durante el período octubre 75-76 cumplieron 30 años de servicio y/o millones de kilómetros volados al servicio de la Empresa. Así también, se brindó un público reconocimiento a la la-

bor de dos personas, que después de tantos años siguen dando lo mejor de sí por nuestra empresa y la aeronáutica nacional: Sres. Roberto Parragué S. y Adolfo Suhrcke.

A partir de este año el Círculo de Pilotos entregará en su aniversario un galvano —con nuestro medallón en plata— a los colegas que se hayan distinguido como "Mejor Compañero" y por su "Espíritu de Trabajo", durante el período anterior

## MEJOR COMPAÑERO 1976

Pocos son los que pueden conjugar en su persona todos los calificativos que lo lleven en determinado momento a ser elegido "MEJOR COMPAÑERO".

Siendo en sí una elección difícil lo es mucho más en nuestro medio, por nuestro tan especial sistema de vida y de trabajo.

Por eso Revista DESPEGUE saluda muy especialmente al colega director del Círculo y amigo, CDA. EUGENIO HERRERA, quien fue designado como "MEJOR COMPAÑERO 1976".

## MILLONES DE KILOMETROS

Durante el período octubre 75-76 han cumplido su primer MILLON de kilómetros los siguientes colegas: Juan Monardes; Eduardo Allende; Rodrigo Aracena; David Phillips; Ernesto Zieleniewicz; Fernando Lobos; Jaime Somerville, Harold Recart, y Manuel Balbontín.

En igual período los CDA. Kurt Pfeffer, Julio Mattich, Ronald Lowery, Gustavo Cid, Lautaro Hauyon, Jorge Pérez y Mario Riedemann completaron 12 MILLONES de kilómetros.

A todos ellos FELICITACIONES.

## HOTEL CRILLON - Santiago

Nancy Grünberg, Gerente de Ventas del Hotel Crillón recordó que continúa vigente el descuento de 50% en el precio de las habitaciones para los funcionarios de nuestra Empresa.

## NACIMIENTOS

Felicitaciones a los colegas Sres.: Emilio Velasco, Enrique Colzani, Fernando Lobos, Osvaldo Farías y Javier Calderer, quienes junto a sus señoras esposas continuaron en el año '76 su colaboración para que los índices de natalidad mantengan su crecimiento.

## DEFUNCIONES

—El Círculo de Pilotos envía a través de DESPEGUE sus más sinceras condolencias a la esposa de nuestro colega Ernesto Zieleniewicz por el sensible fallecimiento de su señor padre.

## JUAN COSTABAL

—Ante el sensible fallecimiento del Vicepresidente Ejecutivo de LADECO, señor Juan Costabal, el Círculo de Pilotos hace llegar su más sentido pésame a sus familiares y colaboradores a través de las páginas de DESPEGUE.



**Parte de la ceremonia de entrega de diplomas por cumplimiento de un MILLON de kilómetros. De izquierda a derecha: Jaime Somerville, Eduardo Allende, General Sergio Figueroa quien entregó los certificados, Juan Monardes, Ernesto Zieleniewicz y Manuel Balbontín.**

# Septi

*Santiago, 17 de septiembre de 1976*

*Señor*
*Presidente del Círculo de Pilotos de*
*LAN-CHILE*
*D. PATRICIO BAQUEDANO MUÑOZ*
*Casilla 16410*
*Presente*

*Con especial satisfacción y agrado he recibido en el transcurso de la semana su emotiva carta del 7 de los corrientes, mediante la cual me expresa, a nombre del Círculo que preside, los sentimientos de profunda solidaridad con el Supremo Gobierno, al cumplirse el próximo 11 de septiembre 3 años de su mandato.*

*En fecha tan propicia para el recuerdo, es positivo destacar la patriótica y decidida actitud del Cuerpo de Pilotos de LAN-Chile en los aciagos días que precedieron al 11 de septiembre. Tal gesto permanecerá indeleble en la historia Patria y hoy, al igual que ayer, la ciudadanía toda habrá de recordarlo con íntimo orgullo y agradecimiento.*

*Sus palabras de adhesión, tan oportunas como noblemente inspiradas, constituyen un gran aliciente para quienes en la hora presente tenemos la responsabilidad de conducir al país en momentos que son de tanto alcance e incidencia en el devenir histórico contemporáneo.*

*Ante tan patriótico y expresivo propósito, reciba señor Baquedano, mi más sincero reconocimiento, que ruego hacer extensivo a todos y cada uno de los miembros que conforman ese valioso Círculo, junto a la exteriorización de los profundos sentimientos de la mayor consideración y de muy personal aprecio.*

*Cordialmente,*

*JOSE T. MERINO CASTRO*
*Almirante*
*Comandante en Jefe de la Armada*
*Miembro de la Junta de Gobierno*

Con fecha siete de septiembre
cretario del Directorio del Circul
los miembros de la Honorable J
ban a la letra: "Hoy día se cum
fecha en que el Cuerpo de Pilotos
de Chile el material de vuelo co
dola custodia de tan importante
nal"... "Nuestra condición de emb
tintos países donde llevamos la
clarar, frente a los injustos ataqu
nuestro gremio expresa su sol
bierno con la misma espontanei
expresado sus discrepancias en
estudio o de análisis."

Con gran alegría nuestra los
de Gobierno respondieron a la c
minos:

*AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República y Comandante en Jefe del Ejército, saluda atentamente al señor Comandante de Aeronave Don PATRICIO BAQUEDANO MUÑOZ, Presidente del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, y al señor Comandante de Aeronave don VICTOR PEREZ ARRIAGADA, Secretario del Círculo, y les agradece sinceramente el cordial saludo de felicitaciones que con fecha 7 de septiembre último, día de especial significación para esa Asociación, dirigieran en nombre de los señores integrantes del Círculo, a la H. Junta de Gobierno, con motivo de la celebración del Tercer Aniversario de la gesta del 11 de septiembre de 1973.*

*El General PINOCHET U., al reiterarles su reconocimiento por esta reiteración de la adhesión de los señores Pilotos de Línea Aérea Nacional LAN-Chile hacia el Gobierno que preside, hace propicia la oportunidad para reafirmarles los sentimientos de más alta y distinguida consideración.*

*SANTIAGO, Octubre de 1976*

# embre

de 1976 el Presidente y el se-
o de Pilotos enviaron una carta a
unta de Gobierno. En ella señala-
plen tres años de la memorable
de LAN entregó a la Fuerza Aérea
a que contaba la Empresa, hacién-
y estratégico patrimonio nacio-
ajadores permanentes en los dis-
bandera tricolor nos invita a de-
es provenientes del exterior, que
daridad y adhesión al actual Go-
ad y libertad con que también ha
as largas jornadas de diálogo, de

cuatro miembros de la H. Junta
municación en los siguientes tér-

*GUSTAVO LEIGH GUZMAN, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y Miembro de la Junta de Gobierno, saluda atentamente al Presidente del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, Comandante de Aeronave D. Patricio Baquedano Muñoz y tiene el agrado de hacerle llegar sus sinceros agradecimientos por los elogiosos conceptos emitidos en su carta con motivo de celebrarse el Tercer Aniversario del Pronunciamiento Militar*

*Leigh hace propicia la oportunidad para reiterar al Sr. Baquedano los sentimientos de su más distinguida consideración y afecto los que ruega hacer extensivos a los demás integrantes de ese Círculo de Pilotos.*

*SANTIAGO, Septiembre de 1976.*

*Señor*
*Presidente del Círculo de Pilotos de LAN-CHILE*
*Comandante de Aeronave*
*D. PATRICIO BAQUEDANO MUÑOZ*
*Las Palmas Nº 2212 - Oficinas 34-36*
*Santiago*

*De mi más distinguida consideración*

*Con especial complacencia le acuso recibo de su nota cursada el 7 de los corrientes, en la que tiene a bien hacerme partícipe del sentimiento de viva emoción que ese mismo día embargaba al gremio de pilotos de LAN-Chile, con motivo del tercer aniversario de la trascendental decisión que adoptaron al entregar el material de vuelo de dicha Empresa a la Fuerza Aérea de Chile.*

*Al recapitular sobre todos aquellos sucesos que configuraron el más negro y luctuoso período de nuestra historia republicana, en el cual los chilenos vimos con amargura e indignación como nuestra Patria se estremecía bajo un vendaval de odios irreconciliables desatado por un grupo de aventureros nacidos del resentimiento y del fanatismo más recalcitrante, tenemos que llegar a la conclusión que la acción que ustedes emprendieron, guiados por una legítima rebeldía y el más puro patriotismo, fue el testimonio fidedigno de la inquebrantable actitud y viril resolución de un selecto y prestigioso cuerpo de profesionales, que antepuso su propia seguridad y estabilidad personal, familiar y laboral en defensa de los más sagrados intereses de la Nación amenazada.*

*Todos sabemos que la historia no es una simple y fría enumeración de hechos, al contrario, ella siempre se encarga de recoger con prestreza los sucesos muchas veces anónimos e inadvertidos, que representan con fidelidad el espíritu de un pueblo; por tal razón, tengo la certeza que el acontecimiento que hace tres años pro-*

**(CONTINUA EN LA PAGINA 24)**

# NOTICIAS BREVES

TAL como lo hiciera Inglaterra, Japón ha solicitado a los Estados Unidos una mejor repartición de los tráficos. En efecto, recientemente comenzaron en Tokio las conversaciones entre ambos países con el objeto de llegar a un acuerdo bilateral.

Japón se queja de que las aerolíneas norteamericanas llevan un 48% del tráfico total, mientras que JAL sólo transporta un 36%. De estos viajeros un 60% son japoneses y sólo un 30% norteamericanos.

JAL sólo puede aterrizar en siete puntos de los Estados Unidos, mientras que las líneas estadounidenses pueden salir desde 19 lugares de U.S.A. hacia Japón.

La línea aérea del Japón, JAL, se encuentra sumamente limitada en los derechos de volar a otras naciones después de efectuar una parada en algún aeropuerto norteamericano, mientras que las líneas americanas no tienen restricciones similares.

Ante todo esto, el departamento de transportes de Estados Unidos responde que: "Muchos pasajeros japoneses son de corto recorrido y viajan por ejemplo de Guam a Hawaii y no al continente americano, y que los puntos de salida hacia Japón como Chicago y Washington, originan menos pasajeros que las grandes ciudades servidas por ambos transportadores."

Estados Unidos está negociando imponer una nueva línea continental entre Tokio y Saipan.

—oOo—

EL Presidente de los Estados Unidos firmó recientemente una Ley que permite a las compañías aéreas norteamericanas liberar de impuestos las inversiones a crédito.

Las empresas esperan logran con esta medida grandes beneficios, entre los que se contaría la renovación del material de vuelo.

—oOo—

LA Línea Aérea China firmó un acuerdo de préstamo por la suma de 49,5 millones de dólares con el First National City Bank. El crédito se utilizará en la compra de un Boeing 747, el que les será entregado dentro del año '77.

—oOo—

LUFTHANSA, Líneas Aéreas Alemanas, colocó órdenes de compra por 9 Boeing 747 y 11 DC 10-30; los DC 10 se entregarán en diciembre de este año, y los 747 en febrero de 1978.

—oOo—

AIR FRANCE aumento a 6 vuelos semanales de carga en Boeing 747 su servicio entre Nueva York-París.

—oOo—

UNITED Airlines ordenó un total de 28 Boeing 727, lo que significa una In-

(CONTINUA EN LA PAGINA 21)

# SCAN NOTICIOSO

## CREDITO POR US$ 1.000.000 PARA LAN

Mediante decreto ley del Ministerio de Hacienda se autorizó a la Línea Aérea Nacional, LAN-Chile, para obtener financiamiento externo del Bank of America International de Florida, por un millón de dólares, más los intereses correspondientes, destinado a capital de trabajo.

El monto señalado se ocupará en la adquisición de repuestos y elementos para la flota Boeing y capital de trabajo.

## TRANSGLOBAL UNIRA SANTIAGO Y CONCEPCION

Un servicio entre Santiago y Concepción piensa inaugurar próximamente la compañía TRANSGLOBAL. El vuelo se realizaría en aviones turbohélice, de gran velocidad crucero, y con capacidad para veinte pasajeros.

Para facilitar el embarque de los pasajeros, éstos podrán hacerlo sin reserva previa y con la mayor cantidad posible de facilidades.

Los estudios de factibilidad para establecer el servicio los realizó Mario Paredes Gaete, Director ejecutivo de la Linea carguera, junto a ejecutivos de Publiart.

En la actualidad sólo existen 2 vuelos semanales entre Santiago y Concepción, realizados por LAN.

Según se ha anunciado, Transglobal además de iniciar sus vuelos con pasajeros entre ambas ciudades, adquirirá un moderno avión Jet Boeing 707 que podrá operar vuelos charters dentro y fuera del país, basados en Carriel Sur.

## SERGIO PRIETO, TRES AÑOS EN RR.PP.

Tres años desempeñándose como Director de Relaciones Públicas de LAN, cumplió el periodista Sergio Prieto Arrate, quien ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en ese campo.

Con anterioridad a su labor dentro de Línea Aérea Nacional, Prieto fue relacionador público de la Compañía Sudamericana de Vapores, del Banco Hipotecario de Chile y de la Sociedad Nacional de Agricultura.

Actualmente se desempeña simultáneamente como corresponsal de la Revista "Visión".

Al cumplir los tres años en el cargo, Sergio Prieto recibió felicitaciones dentro y fuera del ámbito de LAN-Chile.

## NUEVA OFICINA DE "SITCA"

El Sindicato Profesional de Tripulantes de Cabina, SITCA, ha habilitado una

(CONTINUA EN LA PAGINA 25)



# BREVE HISTORIA DE LAS POLITICAS CHILENAS DE FOMENTO A LA AVIACION COMERCIAL

**PRACTICAS MODERNAS** Por el abogado Pedro Rivera

SE CUENTA que una vez, cuando la aviación sólo era un sueño de románticos y aventureros, allá por 1928, determinados personeros representantes de capitales extranjeros fueron a conversar con el Comodoro Arturo Merino Benítez y le propusieron la instalación en Chile de una empresa de transporte aéreo. Es necesario recordar que hasta esa época, con excepción de Julio Verne, nadie había soñado con grandes aparatos de transporte aéreo masivo, ni menos con las sofisticadas técnicas modernas de aeronavegación.

Se cuenta también que el Comodoro Merino Benítez, con gran visión del futuro, quedó de contestar la proposición, iniciándose poco después las actividades de la empresa que más tarde se llamaría Línea Aérea Nacional.

Lo efectivamente cierto es que Arturo Merino Benítez concibió la idea de crear una línea de transporte aéreo, perspectiva que de buen grado aprobó y propició el General Carlos Ibáñez del Campo. De este modo, el 5 de marzo de 1929 se inauguró la Línea Aeropostal Santiago-Arica, que meses más tarde se denominó Línea Aérea Nacional. A partir de la fecha indicada, nuestro país se transformó en uno de los pioneros de la aviación comercial en Latinoamérica.

Pero la idea futurista y visionaria del Comodoro Merino Benítez y del General Carlos Ibáñez del Campo requería de condiciones que le permitieran su desarrollo. De este modo, el 30 de mayo de 1931 se promulgó el Decreto con Fuerza de Ley Nº 222, que otorgó a la Línea Aérea Nacional la exclusividad para efectuar y explotar el transporte aéreo dentro del territorio nacional, situación que se prolongó por 22 años, hasta Julio de 1953 (fecha de publicación del Decreto con Fuerza de Ley Nº 343 de 25 de julio de 1953).

Desde sus inicios la aviación comercial se manifestó como una actividad de extrema utilidad, pero de escasa rentabilidad económica, razón por la cual desde su nacimiento las autoridades de gobierno y, particularmente, el legislador, buscaron la forma de incentivarla.

A fin de fomentar la aeronavegación comercial, se llegó a extremos que serían inconcebibles en la actualidad: la Ley Nº 6.602, allá por el año 1940, estableció un impuesto en beneficio directo de Línea Aérea Nacional. Y lo que es más curioso aún, dicho impuesto gravaba con 25 centavos las mercaderías que se embarcaban en los puertos marítimos chilenos, con destino al extranjero, como asimismo las que se exportaban por puertos terrestres (Ley Nº 3.852).

Más tarde la ley Nº 8.903 de 1947 aumentó el impuesto indicado de veinticinco centavos a sesenta centavos.

Pero el monopolio del transporte y el sistema de gravar actividades en beneficio de una empresa, no eran los métodos adecuados y se recurrió a la liberación de impuestos y contribuciones fiscales y municipales como, asimismo, a la exención de impuestos y derechos de internación. Sobre estas bases se dictaron los siguientes cuerpos legales:

Ley 8.789 de 1947; Ley 9.325 de 1949; Ley 10.645 de 1952; Ley 11.992 de 1955; Ley 12.475 de 1957; DFL 305 de 1960; Ley 15.334 de 1963; Ley 16.405 de 1967; Ley 17.101 de 1969; DFL Nº 3 de 1969.

Resultó interesante constatar que se vio la necesidad de liberar a las empresas aéreas, ya sean estatales o privadas, de impuestos y contribuciones. Pero leyes de otra índole derogaban las exenciones, razón por la cual era necesario dictar una nueva ley que restableciera las franquicias originalmente creadas.

De la apreciación cronológica de tos se desprende que el interés en las leyes de liberación de impuesproteger a las empresas de aeronavegación comercial cesó a partir de 1970, por el cambio de orientación que el Gobierno de la Unidad Popular dio a la economía, razón que puede explicar en parte el estado catastrófico en que se encuentra actualmente en Chile la actividad del transporte aéreo comercial.

Efectivamente, las franquicias que establecieron tanto el DFL Nº 3 y la Ley Nº 17.101, ambas de 1969, han sido derogados por disposiciones posteriores de índole general.

Es necesario recordar que es práctica usual de los Estados contemporáneos proteger a sus líneas aéreas mediante la subvención gubernamental y la liberación de impuestos.

En relación con los vuelos internacionales y la explotación de los espacios aéreos nacionales, en las legislaciones modernas de política aérea se han impuesto nuevos con-

ceptos que tienden asimismo a proteger e incentivar el desarrollo de las empresas aéreas nacionales. Dichos conceptos son los siguientes:

### 1.— ESPACIOS AEREOS, PATRIMONIO NACIONAL.

Tal como desde hace veinte años nuestro país ha sostenido la existencia del mar patrimonial de 200 millas, asimismo se ha considerado que el espacio aéreo, por ser susceptible de ser utilizado con fines comerciales, tiene un contenido patrimonial que debe ser protegido.

Así, nuestra Ley de Navegación Aérea, el DFL 221 de 1931, en el artículo 23 reservó el transporte aéreo interno a las aeronaves chilenas, tendencia que siguieron la mayoría de las legislaciones aeronáuticas extranjeras y que luego autorizó expresamente el Convenio Internacional sobre Aviación Civil de Chicago, de 1944.

Pero, a nuestro juicio, tal consagración es insuficiente; es necesario que, tal como lo hizo el Reglamento del Servicio Aéreo de Bolivia de 1930, se señale expresamente en la ley que el espacio aéreo sujeto a la soberanía chilena constituye parte del patrimonio nacional.

### 2.— PRINCIPIO DE EFECTIVA RECIPROCIDAD.

Como consecuencia del concepto de espacio aéreo patrimonio nacional, se desprende la necesidad de aplicar criterios de reciprocidad efectiva a las empresas extranjeras que hagan uso con fines comerciales de la actividad aeronáutica.

El principio indicado consiste en que los beneficios que obtenga una empresa aérea extranjera por operar en nuestro país deben ser equivalentes o semejantes a los otorgados por el Estado correspondiente a la aerolínea chilena para operar en dicho Estado extranjero. Esto significa que las empresas extranjeras no deben obtener mayores beneficios por operar en Chile que los que obtenga la empresa nacional por operar en el extranjero.

En el caso que el principio de efectiva reciprocidad no pueda llevarse a cabo, la autoridad aeronáutica nacional debe requerir compensaciones económicas para la empresa nacional que resulte perjudicada, o en último término, para el Estado.

El principio de reciprocidad lo contempla un sinnúmero de legislaciones extranjeras, entre ellas las de Colombia (Art. 44), El Salvador (Art. 132), Honduras (Art. 90), México (Art. 337, Nos. 3 y 4), Nicaragua (Art. 108), Panamá (Art. 104, Nº 3), Perú (Art. 4º y 71º), Venezuela (Art. 41), Suiza (Art. 34), y otras.

### 3.— REGULACION DE LA COMPETENCIA.

Los dos conceptos señalados anteriormente, de patrimonio nacional, y efectiva reciprocidad, se concretan mediante la regulación que la autoridad aeronáutica efectúa de los permisos y derechos que se otorgan a empresas extranjeras. Pero la práctica ha demostrado que el transporte aéreo y otras actividades aeronáuticas requieren de grandes inversiones para un mercado de un tamaño, aunque considerable, determinado; esto significa que no es posible permitir la competencia indiscriminada de empresas que, por exceso de oferta, llegue a transformarse en ruinosa, con perjuicio para toda la actividad.

### CONCLUSIONES

De lo expuesto se desprende que el Estado siempre se ha visto en la necesidad de incentivar una actividad que, sin la protección adecuada, se encuentra expuesta al fracaso. De esta forma, la ley ha explorado varios caminos, desde el monopolio absoluto de la actividad, hasta el establecimiento de impuestos en beneficio de empresas de aviación.

Pero en la actualidad la práctica generalmente aplicada por los Estados consiste en normas de fomento y exención de impuestos. Además, para limitar una competencia injustificada por parte de empresas extranjeras de gran poder económico y sofisticadas aeronaves, se ha impuesto el principio de espacio aéreo patrimonial y efectiva reciprocidad en el transporte aéreo internacional, sin olvidar una adecuada regulación del tráfico aéreo por parte de la autoridad aeronáutica.

En nuestro país, donde la aeronáutica comercial ha agonizado lentamente en los últimos seis años, encontrándose el transporte no regular nacional e internacional a punto de desaparecer y las empresas regulares con graves problemas financieros, es imprescindible la adopción en el más breve plazo de las medidas de fomento y reciprocidad con Estados extranjeros que permitan a la aviación comercial desempeñar el papel que le corresponde en el desarrollo nacional.

Al respecto, cabe recordar que por Decreto Supremo Nº 196 de fecha 23 de mayo de 1975 se creó una comisión que tiene por finalidad informar sobre un proyecto de ley de fomento a la Aviación Comercial.

---

## NOTICIAS BREVES... (VIENE DE LA PAG. 18)

versión total de 350 millones de dólares.

—oOo—

JAL (Japan Airlines) transportó durante el mes de julio del año '76 la cantidad de 4,4 millones de libras de carga hacia el weste.

—oOo—

PAN American reporta un crecimiento de su tráfico en el mes de agosto del '76 de un 7,6%, lo que le da un total de crecimiento del 11% en igual período con respecto al año '75.

—oOo—

EL presidente de la Organización Iberoamericana de Pilotos (OIP), Capitán José Campoy, informó que el Quinto Congreso Iberoamericano de Pilotos que debía realizarse el pasado mes de diciembre fue aplazado. Se realizará en fecha próxima sujeta a confirmación, en Caracas, Venezuela.

—oOo—

AVIANCA es la primera Línea Aérea Sudamericana en adquirir un Boeing 747. Se programó la inauguración de vuelos para el 5 de diciembre pasado, en las rutas hacia Estados Unidos y Europa.

# DEPORTES

## VERDADES INDISCUTIBLES

SIENDO nuestra profesión esencialmente intelectual, es escasa la importancia que el piloto da a la actividad física. El conocido aforismo "MENS SANA IN CORPORE SANO" no es sólo una frase ingeniosa, sino que una verdad que nadie puede discutir.

El Círculo de Pilotos, consciente de la reticencia de sus asociados a la práctica deportiva, ha dado su apoyo a quienes deseen incorporarse a trabajar en este terreno, creando un comité de deportes con el fin de organizar distintas ramas de acuerdo al interés de cada grupo.

Este comité depende del área de Relaciones Públicas, ya que es innegable el acercamiento que se logra entre las personas involucradas. En este sentido la actividad hasta aquí desplegada ha sido muy satisfactoria. Por ejemplo, pueden citarse todos los encuentros de fútbol que se han realizado con pilotos de diversas áreas, con quienes se ha alternado en un terreno de camaradería que habría sido difícil de conseguir en otra forma.

La meta del Círculo de Pilotos, a través de su comité de deportes es conseguir la participación del mayor número de sus afiliados y extender su acción hacia otros grupos que laboran dentro del ámbito de la aeronáutica.

## FUTBOL, TORNEO ALAS DE LA AMISTAD

RESTANDO sólo un encuentro para su finalización, el torneo "Alas de la Amistad" ya tuvo campeón. El representativo de la Escuela de Aviación se adjudicó en forma brillante el trofeo correspondiente al ganar sus tres encuentros, acumulando 14 goles a favor y recibiendo solamente 3 en su valla.

A continuación se clasificó el equipo de Aviación Naval, con dos encuentros ganados. El tercer lugar se compartió amigablemente entre Círculo de Pilotos y Comando Aéreo del Ejército, quienes empataron en gran fiesta de goles el 10 de diciembre.

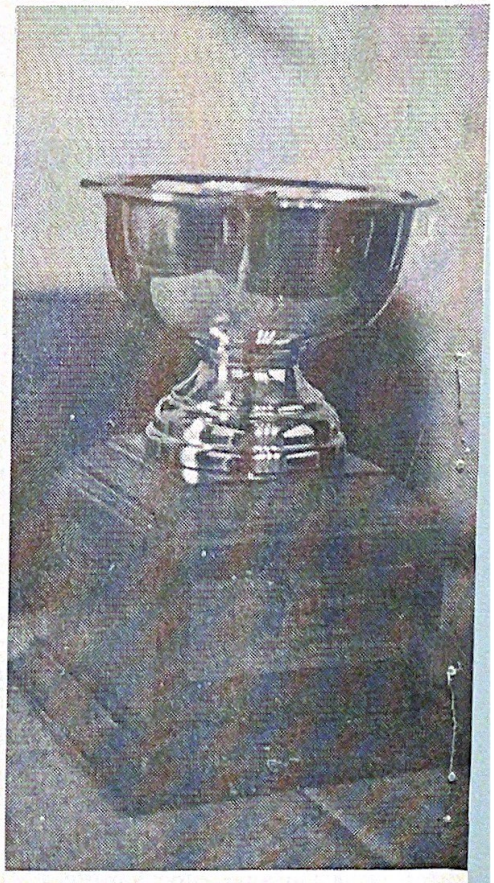
Al margen de los resultados, el torneo cumplió ampliamente con sus objetivos. La camaradería y conocimiento mutuo logrado a través del desarrollo de la competencia fue el mejor premio y el mayor aliciente para ampliar en el futuro próximo las competiciones, logrando un número cada vez más grande de participantes.

## PREFECTURA AEROPOLICIAL

SE INVITA a los pilotos de SIPPLA, del Banco del Estado, del Club Aéreo de Santiago y a todos aquellos colegas de otras reparticiones que deseen tomar parte durante 1977 en la Prefectura Aeropolicial a conversar en nuestras oficinas, Las Palmas 2212, Of. 34-36

## COPA CIRCULO DE PILOTOS

EL TROFEO Círculo de Pilotos se disputó en dos partidos jugados en Santiago y Buenos Aires respectivamente entre el representativo criollo y el de APLA (Asociación de Pi-



**El trofeo "Copa Círculo de Pilotos" que se disputó en dos animados encuentros entre nuestro seleccionado y el representativo de APLA, en Santiago y Buenos Aires.**

lotos de Líneas Aéreas de Argentina). En la primera ocasión el equipo chileno se adjudicó la victoria al ganar por 4 tantos a 2 El reñido encuentro se desarrolló en el Estadio de la Caja Bancaria de pensiones en medio de un marco de gran entusiasmo.

Los visitantes se ganaron el afecto de todos quienes les conocieron por su alto espíritu deportivo y una alegría digna de destacarse.

Posteriormente el Círculo de pilotos viajó a Buenos Aires donde cayó derrotado por 1 a 0, ganando el representativo chileno por gol average.

Sin embargo en lo que mas importa: amistad, cariño y atención nuestros colegas argentinos se sacaron un siete, dándonos la oportunidad de conocer su ideosincrasia real.

## COMPETENCIA INTERNA DE LAN-CHILE

ESTE año la competencia interna de nuestra empresa se organizó recién en noviembre, lo que influyó en la confección de un buen calendario de encuentros dado que su término se programó para diciembre.

Posiblemente esta fue la causa de que el número de equipos participantes fue inferior que en años anteriores. Nuestro representativo lo hizo bajo el nombre de TRIPULACIONES y fue reforzado con Tripulantes de Mantenimiento y Sobrecargos.

Su actuación puede considerarse meritoria ya que se logró superar la primera etapa de clasificación sin derrotas. Posteriormente en la serie siguiente fue eliminado.

Y aunque no pretendemos disculparnos debemos aclarar que influyó fundamentalmente en las derrotas la ausencia de algunos jugadores que, debido a obligaciones de vuelo, no pudieron incorporarse al equipo.

## OTROS COMPROMISOS

AL TERMINO del partido con Aviación Naval, válido para el torneo "Alas de la Amistad", el Círculo de Pilotos invitó a una delegación de esa base aeronaval para que participase en Santiago en la disputa de un encuentro de carácter amistoso y así darnos la oportunidad de retribuir en cierta forma todas las atenciones recibidas en El Belloto.

El partido se realizó en el estadio del Banco de Chile en el ya tradicional marco de amistad y camaradería reinante entre ambos representativos.

El 21 de noviembre se jugó en Tahiti un partido entre el equipo de FEI-PI y un combinado de chilenos residentes y tripulantes de LAN-Chile, que terminó en un glorioso y sensacional empate a cuatro goles por equipo.

De acuerdo a informaciones de nuestro colega Arturo León, que tomó parte en el encuentro, existe interés en recibir al representativo del Círculo de Pilotos.

## SKI

ACTUALMENTE está en formación la rama de ski del Círculo de Pilotos bajo la dirección de nuestro colega Manuel Balbontín. En la actualidad se cuenta con una veintena de esquiadores inscritos.

Desde Italia se recibió una invitación para participar en la segunda reunión de ski para pilotos de líneas aéreas, el que se realizó en la localidad de Bormio entre el 13 y el 19 de diciembre.

De acuerdo a las primeras versiones tres colegas nuestros se inscribieron y habrían entrado en la competición.

Esperamos este año que se inicia poder entregar a esta nueva rama deportiva el máximo de ayuda y obtener las garantías necesarias para su desenvolvimiento.

A los organizadores, Manuel Balbontín, Rodrigo Puga y César Lannefranque, la sección Deportes de Revista DESPEGUE les desea el mejor de los éxitos.

## AJEDREZ

AUN cuando la rama de ajedrez del Círculo de Pilotos no se ha organizado, se ha invitado a todos aquellos asociados que practican o están interesados en este deporte a que tomen parte en un campeonato que esperamos sea el inicio de una actividad más intensa y programada durante el año '77.

## PESCA Y CAZA

SE ENCUENTRA en formación la rama de pesca y caza, sobre la cual se informará oportunamente.

Mayores antecedentes solicitarlos en la secretaría del Círculo.

se hiciera cargo de los controles del avión.

El Primer Oficial miró hacia el capitán y vio su cuerpo inclinado hacia adelante, colgando del arnés de hombros y su mano derecha deslizándose lentamente sobre los aceleradores. La altura del avión en esos momentos era de 150 pies (50 metros).

El Primer Oficial realizó una aproximación frustrada, de acuerdo a instrucciones recibidas, informó al ATC y solicitó asistencia médica.

La Comisión de Investigación determinó que la causa probable del accidente había sido una incapacitación, debido a **insuficiencia coronaria** del Comandante de la Aeronave, en el momento de la aproximación final.

2) Un Capitán (44 años) murió o sufrió un colapso debido a una **miocarditis** en la aproximación final durante la noche. Intentó abandonar su asiento y cayó atravesado sobre el pedestal, llevando los aceleradores hacia atrás, a la posición de mínima potencia. El accidente fue fatal.

3) El Capitán (45 años) murió o sufrió un colapso después de una **oclusión coronaria** (lo cual quedó establecido en la autopsia) varios minutos después del despegue. El avión se estrelló en el mar. 56 muertos y 8 sobrevivientes.

## "INCAPACITACION PARCIAL"

1) Un Capitán, con una hoja de servicio particularmente buena, efectuó una aproximación instrumental muy errática. Hizo contacto a 300 pies (100 metros aprox.) con fuerte lluvia. Poco antes de cruzar el cerco de la pista, tuvo la sensación de estar alto (no lo estaba en realidad). Empujó el comando, con lo cual aumentó la velocidad y razón de descenso. Resultado: se estrelló, causando al avión daños de consideración.

Se atribuyó como causa del mal criterio y pobre rendimiento:

## "LA HIPOGLICEMIA"

2) Una tripulación compuesta por 3 personas procede a un VOR en aproximación final, se le autoriza a proseguir directo al marcador exterior. El Capitán continúa volando hacia el VOR (la aguja Nº 2 de su RMI estaba sintonizada en el VOR y la Nº 1 en el marcador exterior (OM). El Segundo Oficial observó que el avión continuaba volando hacia el VOR. El Capitán no reaccionó a la advertencia hecha por la tripulación. Les dijo: "Cállense la boca". Finalmente, el control de aproximación por medio del radar lo sacó de la zona peligrosa para que efectuara una aproximación frustrada. El Capitán se recobró e hizo la aproximación y el aterrizaje normal. Sin embargo, no podía explicar o entender lo sucedido. Causa de pérdida de funciones: se la atribuyó a **"preocupaciones** por problemas personales".

Estos y muchos otros son antecedentes verídicos de problemas de incapacidad total o parcial.

El trabajo efectuado por la United Airlines se presentó en una Conferencia de Flight Safety Foundation en Washington y el programa de entrenamiento más una película se pueden adquirir en United Airlines, Denver, Colorado.

## SCAN NOTICIOSO

(VIENE DE LA PAG. 19)

oficina en Eliodoro Yáñez 809, departamento 94 - Fono 743765, destinada a atender los pagos de beneficios y problemas inherentes al Sindicato.

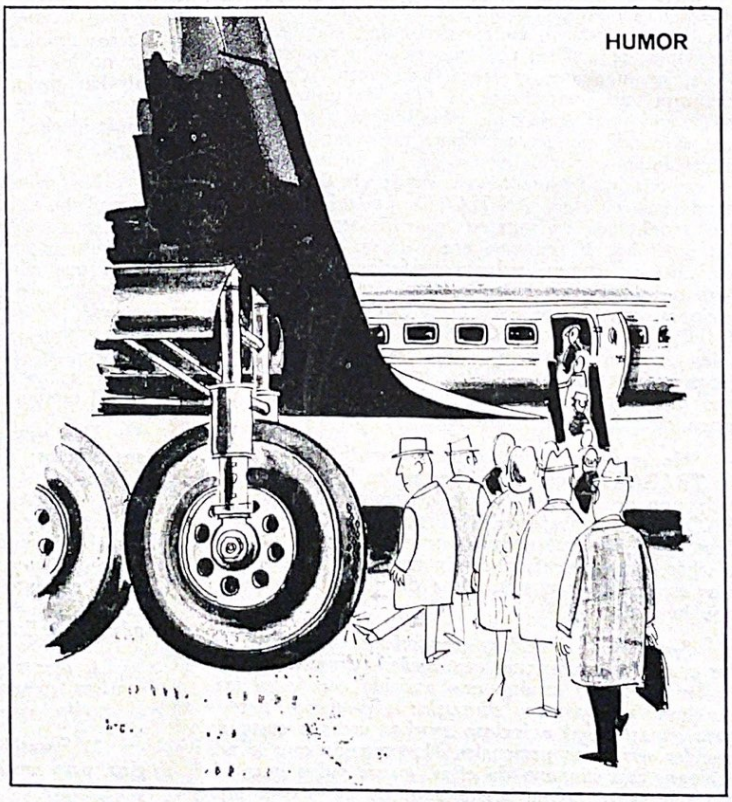
De lunes a viernes, entre las 10 y las 14 horas se encontrará en forma permanente un Director de Turno junto a la secretaria, señora Edith Oelckers.

## ALZA DE TARIFAS

En un 18 por ciento fueron alzadas las tarifas normales y especiales para el transporte aéreo regular de pasajeros y carga, dentro del territorio nacional.

El decreto ley respectivo señaló además que las tarifas de reajuste indicadas, están también incluidas en el alza.

**HUMOR**



# DE TODO UN POCO...

Por JOSE PEDRO CIFUENTES

Muchos artículos que tienen relación con medicina, sueldos, períodos de actividad, etc., han aparecido desde hace bastante tiempo en "Despegue". Todos han dicho una o más verdades y de esto cada uno de los que laboramos como pilotos en una u otra empresa de aviación estamos convencidos, más aún, NO tenemos duda alguna, Pero...

¿Qué sucede realmente con todo lo que se ha escrito? A veces creo que no se ha leído y quizá ya ni nosotros lo hagamos; incluso he llegado a pensar hasta nos molesta. Es que tanto se ha dicho, tanto se ha escrito, tanto se ha conversado durante varios años, a distintos niveles, con distintos ejecutivos y autoridades y aún **nada.**

¿Me pregunto entonces: ¿hasta dónde son necesarios los pilotos en una empresa de aviación? Si considerara exclusivamente nuestra labor en el avión mismo, no tomando en cuenta decisiones, planificaciones, reuniones de análisis tras una solución que contribuya al mejoramiento y engrandecimiento de nuestra Empresa, sin importarnos la falta de uniformes, no reclamando por atrasos de movilización y mucho menos apurando un despacho para recuperar tiempo; no interesándonos por la venta de uno o más aviones; la suspensión de una o más rutas; en fin, desempeñando sólo el papel de PILOTO, aun así, aun cuando nos sentáramos en nuestro lugar de trabajo junto a los controles, 30 minutos antes de un vuelo, aun en ese caso de extrema pobreza profesional y desinterés, pero quizás dentro de los márgenes mínimos de obligaciones, aun en ese caso, POR DIOS QUE SOMOS IMPORTANTES en la Compañía. Y esto, no lo digo solamente por un grupo de pilotos que laboran en la empresa llamada LAN-Chile sino que por todos los que desarrollan la misma actividad en cualquier empresa de aviación del mundo.

No creo que haya alguien que disfrute más de su TRABAJO y que se realice mejor haciéndolo, que cada uno de nosotros, y puedo asegurar que no hay UNO SOLO trabajando, sin que lo sienta así y lo lleve muy adentro, porque vocación la pueden tener muchos, pero muchísimo más acentuada la encontramos en quiénes preparan día a día un avión y en los que lo vuelan.

Sacerdotes, abogados, economistas, médicos y en fin cualquier profesional con verdadera **vocación** nunca ha tenido, ni tendrá, una posición económica maravillosa, muy por el contrario: sólo tienen tiempo para su actividad e incluso muchas veces a costa de grandes sacrificios personales. No pretendo que se nos compare con ninguno de ellos, quizás valen muchísimo más, pero... ¿Qué hay de aquellos que no son así?

Pues bien, viven la realidad de otra forma, a su manera, considerando la palabra realidad como sinónimo de negocio. Estoy seguro, cada uno de nosotros conoce ambos extremos.

No se pretende con este artículo polemizar o lograr un aumento de nuestras remuneraciones haciendo una petición de suedos. Me gustaría llegar al fondo de cada uno de nuestros lectores, e incluso, me gustaría no volver a pensar en la posibilidad de ocupar mi tiempo fuera de un avión, en otra cosa que no sea lo que nos atañe. Pero, veo tantos problemas, tanta desidia, tanto egoísmo e incluso envidia, que no estoy en posición de criticar a todos aquellos colegas que aquí o en el extranjero dedican su tiempo a mejorar su situación económica, sin participar en los problemas del resto de sus compañeros o de él mismo dentro de la Compañía.

A lo mejor, ellos ya se **aburrieron** de tantos y tantos problemas, decidiéndose por lo práctico. De esto no los puedo culpar, pero tiene que haber **algo** o **alguien** que no está actuando bien, alejando o permitiendo que se alejen hombres que valen no sólo como **profesionales** (pilotos) sino que también como hombres.

No es posible que siendo Chile un país subdesarrollado, se desperdicie en una empresa como la nuestra, años y años de experiencia, de un día para otro. Primero se desinteresan los que ya mucho batallaron, pero que aún siguen dentro de la Empresa; luego, están los que se alejan por otros motivos, o jubilan después de largos años servidos, pasando a percibir una **miseria.** Quizás esta sea justamente una de las razones del alejamiento de los primeros: no querer llegar a esa **miseria.** ¡Y como discutirles que no es ese el camino!

Una compañía de aviación vive de la venta de sus boletos; claro está entonces, debe haber oficinas de ventas y/o agencias. Los establecimientos privados viven también de esas ventas, y atienden a sus clientes con sonrisas, en oficinas muy cómodas y llamativas. Las que pertenecen a la Compañía misma pasan a ser una vitrina de ésta, sin embargo no se parecen en lo absoluto a las particulares. ¿POR QUE, si ambas venden lo mismo, para el mismo **fabricante** y al mismo público?

A nuestras tripulaciones se les exige amabilidad, sonrisas, comportamiento y presentación. ¡Si hasta está escrito en nuestros manuales!

1º **Seguridad.** 2º **Comodidad del pasajero.** Es lógico, pero entonces volvemos a empezar: ¿Amabilidad y sonrisas? Cómo, si quedan pocas o ya no dan ganas

de ello por culpa de tantos problemas. Cuatro o más exámenes de conocimiento o entrenamiento al año, dos exámenes médicos; y, de cada uno de ellos depende nuestra propia seguridad y comodidad.

Se habla de reducción de personal, y ¡Cómo pesa sobre nuestras cabezas esta espada! Se nos cierra una lavandería, las piezas deben aumentar de capacidad siendo que a cada uno le corresponde en derecho una habitación, los uniformes reflejan los objetos a nuestro paso, y dan muestras de la mejor resistencia al tiempo los zapatos de mala calidad... y tantas otras cosas que borran la sonrisa del más optimista.

Si llegamos a retirarnos después de 20 o más años de servicios, con $ 2.800 es solamente porque existen viáticos, horas extraordinarias y otra serie de item adjuntos al sueldo base, lo que hacen aparecer nuestras remuneraciones más abultadas.

No se puede desgraciadamente terminar con estos ajustes porque estaríamos terminando con nosotros mismos, pero hay que ver la forma de llegar a fondo para evitarlo. Me explico: Cualquier funcionario enfermo, hablemos de un simple resfrío, si no va a trabajar seguramente dejará de recibir algún vale u hora extraordinaria que aumenta su salario final y que a veces le hacen ir más allá del monto total de su sueldo base, con el consiguiente problema económico.

Por el contrario, si va a trabajar no podrá hacerlo bien, atenderá mal a los pasajeros, romperá planillas y por qué no... puede incluso desbaratar una máquina de alto costo. Pero si ello sucede... ¿serán **ellos los verdaderos responsables** de que eso suceda?

¡Cuando esos ítem extraordinarios en la práctica son el verdadero sueldo!, ¡Cuando el vuelo al extranjero es uno al mes!, ¡Cuando las horas extraordinarias pesan tanto!... ¿qué hacer?

Ese simple resfrío se transforma en Otitis y nuestras exigencias tienen un límite tal que en el audiograma ya no se puede volver atrás. Entonces todo termina para ese hombre con vocación para su trabaja... ¡Digno de Ripley!, ¿Es o no accidente del trabajo?, ¿corresponde o no un seguro de licencia?, ¿pasa o no a ser ignorado?

Anteriormente no quise hablar de la tan nombrada seguridad de vuelo, porque hasta a mí me parece demasiado expuesta y no entendida, pero tampoco deseo que un día suceda algo, porque todos estos grandes o pequeños detalles y problemas que pesan a diario sobre nuestras cabezas recaerán sobre otros hombros, y todo aquel que escuchó hablar de la seguridad de vuelo, recién va a pensar de verdad en ella ¡Si es que lo hace!

Insisto en que no se trata de que nos aumenten el sueldo para que sea similar al que recibe un colega de otra compañía IATA, que tiene igual ruta, el mismo tipo de avión y quizás con menos exigencias. ¡Ni siquiera eso! se trata de **recapacitar** y **corregir.**

Que no tengamos que crear fondos de solidaridad entre nosotros mismos para la solución de problemas que no nos atañen más allá de lo moral.

Que no tengamos que volar enfermos, que no tengamos que arrodillarnos por un derecho, que no se discuta por una insignificante bandeja de alimentos de más o de menos... que tengamos dignidad y hagamos nuestro el lema de la compañía: "LAN es amistad", entre nosotros y con la comunidad.

# PLAN PILOTO DE UNIDAD CHILE-ARGENTINA

**Acuerdo firmado con APLA estableció criterios comunes para enfrentar problemas médico-aeronáuticos.**

EL Dr. Elías Jacob, representante del Círculo de Pilotos de LAN, suscribió un acuerdo con el delegado médico de la Asociación de Pilotos Argentinos (APLA), Dr. Federico Morera, cuya trascendencia podrá juzgarse a medida de conocer su contenido.

El 5 de octubre del año recién pasado ambos facultativos se reunieron en Lezica 4031, en Buenos Aires, para buscar una fórmula capaz de acelerar la unidad de criterio entre pilotos chilenos y argentinos, frente a problemas de gran importancia.

El acuerdo de cuatro puntos reiteró los lazos de amistad y se enfocó básicamente en aspectos médico-profesionales:

"1º Estrechar los lazos de amistad y relación profesional, que unen las áreas médicas de ambas instituciones, promoviendo y facilitando:

a) Programas de educación, conferencias, seminarios, etc.

b) El intercambio de información científica y técnica;

c) El desarrollo de la medicina aeronáutica, aplicada al área comercial.

2º Establecer bases de acción común, con el fin de actuar con un mismo criterio ante problemas médico-aeronáuticos, referidos a la salud del piloto.

3º Propiciar una política regional, que en el área médica contemple los intereses de las Asociones de Pilotos chilena y argentina, para actuar mancomunadamente en las organizaciones internacionales.

4º Proyectar un convenio de reciprocidad para la atención de los pilotos y sus familiares, cuando requieran asistencia médica en viaje de turismo o tránsito."

La implementación de este convenio se cumplirá durante el curso de este año, y ambas instituciones confían en lograr beneficios mutuos para sus asociados, en el mediano plazo.

# RECOPILACION DE INVESTIGACIONES E IDEAS ACERCA DEL TRABAJO EN EL AIRE 1963-1970

**Por el CDA. Rodolfo Larson Chaves**

SEGUNDA PARTE

Tras la publicación de la primera parte de este extenso trabajo del CDA. Rodolfo Larson en el número 27 de "Despegue", la redacción de la revista sentía que había dejado de entregar algo que por derecho les pertenecía.

Por lo completo del trabajo del CDA. Larson no podemos en esta ocasión terminar de publicarlo, pero entregamos a ustedes la segunda parte, comprometiéndonos sin falta a terminar su edición en el número 30.

—EL EJECUTOR DEL TRABAJO.
—LOS COEFICIENTES.
—DEFINICIONES Y SUS APLICACIONES.

## CAPITULO TRES.— CICLO DE VIDA HUMANA. TRABAJO DESCANSO SUEÑO.

### 1.— EL EJECUTOR DEL TRABAJO

Como ya tue analizado en el capítulo anterior, el ejecutor del trabajo es el Tripulante esencial o el auxiliar cuyas definiciones sean:

**Tripulante esencial:** Persona que desempeña una labor relacionada con la conducción o manejo de una aeronave y que pueda voluntariamente o involuntariamente intervenir de modo que afecte a su posición, velocidad o seguridad y que sea poseedor de Licencia de Vuelo apropiada, expedida o reconocida por DACH o el organismo ad-hoc.

**Tripulante auxiliar:** Persona poseedora de Licencia especializada para vuelo, comisionada para realizar operaciones no reservadas al Tripulante Esencial s/descripción anterior.

El tipo de trabajo, altamente especializado por cuanto la complejidad tecnológica del material moderno de vuelo, conjugada con la interminable variedad de situaciones de vuelo, hace no sólo imprescindible un conocimiento acabado de materias, sino la creación de hábitos y reacciones automáticas, espontáneas y libres de error, todo lo cual debe ser revisado periódicamente (así como lo fisiológico) y renovado y reactualizado en gran parte y con gran esfuerzo debido frecuentemente a sólo ínfimos cambios materiales: todo esto en un medio menos propicio a las necesidades y costumbres del hombre: desligamiento de la familia, irregularidad climática y en ciclos de vida; sueño reposo etc., exige o una readaptación del individuo o bien un reacondicionamiento conceptual en su tratamiento referente al trabajo, más exactamente ambas cosas.

Aceptamos, pues, el hecho innegable de realizar una labor sui géneris, no contemplada en reglamentación alguna de trabajo, pero al mismo tiempo reconocemos nuestras limitaciones humanas para llevarlo a cabo. Al buscar una unidad de medida tendremos en cuenta:

El ritmo o ciclo de vida diaria (condición humana).
Estado Psicofisiológico (condición técnica).
Rendimiento útil máximo (condición social).
Facilidad de aplicación (administrativo).

Pues bien, es todo éste un conjunto de requisitos para un individuo dentro de un grupo que debe realizar las mismas labores, un papel de trabajo, es entonces el papel de trabajo y la medida para distribuirlo un "par complementario".

### 2.— LA UNIDAD

Conocida la medida tradicional, su significado y la variedad de actividades diferentes que debe representar podremos determinar el valor de estas últimas en relación a la primera; esto es aritméticamente, en coeficientes relativos a la unidad elegida.

Proponemos la unidad hora de vuelo diurno, basada en el concepto ideal del vuelo tal como fue concebido en los comienzos como, hora de vuelo: diurno según el ciclo habitual que tácitamente se involucraba como consecuencia de las posibilidades de las aeronaves de la época; específicamente hoy de acuerdo a nuestras costumbres de vida y necesidades llamando **"diurno al período comprendido desde las dos horas siguientes a la salida del sol, hasta las cinco horas siguientes a la puesta de sol"**, un equivalente a la vida ordinaria en tierra, desde las ocho de la mañana hasta la una de la madrugada. Notemos que, dentro de estas horas el hombre medio trabaja y descansa y en las restantes duerme, pero para nuestro trabajo en el aire, cuya índole reconocemos diferente, respetamos como exigencia "sine qua non" las de sueño que hasta hoy no tienen equivalente postergable en cada día. Como las tripulaciones inician su trabajo donde el sol sale a diferentes horas y a la vez pretendemos que ellas mantengan un ciclo diario de labores equivalentes a las normales, deberemos agregar a nuestra definición de hora de vuelo diurno que **la salida y puesta de sol a considerar es el lugar donde el tripulante haya permanecido por última vez 36 horas en relajamiento o descanso, o la de la ciudad base de sus operaciones después del relajamiento y descanso correspondientes al último vuelo.**

### 3.— LOS COEFICIENTES

Muchas de las actividades se realizan en tierra; y coincidiendo con la relación ya investigada de una hora de vuelo por tres de trabajo en tierra, asignaríamos a esta actividades un coeficiente de 0.33 unida-

des cuando se realicen en recintos aeronáuticos; de 0.25 en los respectivos hogares u hoteles (turnos, etc.) y en las comisiones de estudios o servicios, en los que por simplificación se asumiría 10 horas de trabajo en tierra (8 habituales más dos extra, clases y estudio): 0.30 unidades. Coeficientes para otras actividades serán definidos y estipulados en el punto siguiente "Definiciones".

## 4.— DEFINICIONES Y SUS APLICACIONES

**Unidad:** Medida de trabajo en el aire de una hora reloj en vuelo diurno en condiciones normales, efectuado por un tripulante en sus funciones específicas, y que sirve como referencia a los demás desempeños en trabajos aéreos, en cuyo valor se estiman los máximos diarios, por período y anuales; de 12, 150 y 957 respectivamente.

**Coeficiente:** Cifra asignada a las diversas labores del aire que multiplicada por el tiempo, durante el que se ha realizado el respectivo trabajo, da como resultado el número de cantidad de unidades de trabajo realizadas.

**Nocturno:** El trabajo realizado desde el término de la quinta hora después de la puesta de sol, hasta dos horas después de la salida del sol en el lugar donde el tripulante ha permanecido 36 horas o más en relajamiento o descanso es en el lugar de su ciudad base, después de cumplido el tiempo de relajamiento y descanso correspondiente a su último vuelo. Si en el tiempo de Servicio se ha considerado el Ciclo Habitual su valor es 2.0, y si no ha sido programado 3.0.

**Diurno:** El trabajo realizado en las horas no comprendidas en la descripción "Nocturno" y que cuando se realiza en vuelo durante una hora reloj, corresponde a la unidad.

**Alerta en vuelo:** Tripulante que cuenta con acomodación a bordo de una aeronave, fuera de la cubierta de vuelo, libre de incomodidades que puedan impedir o perturbar el dormir o reposo del tripulante.

**Asiento de Alerta:** Asiento reclinable a bordo de una aeronave, aislado de pasajeros, que se reserva a un tripulante en alerta antes o después que éste ocupe su puesto de trabajo en cubierta de vuelo. Se dispone asiento de alerta por jornada no superior a 12 horas. El valor del coeficiente es 0.5 y está afecto al coeficiente nocturno.

**Camarote de Alerta:** Cama de 210 x 95 cmts., aislada de la vista de pasajeros reservada al descanso de un tripulante por lo que debe estar provista de luz, aislación de conversaciones y ventilación adecuada. Valor del coeficiente 0.33 y no acepta combinación con otro coeficiente.

**Tiempo de Servicio:** Período máximo de tres semanas continuas durante el cual el tripulante permanece relacionado con su trabajo, en la realización de un vuelo, labores anexas al vuelo, relajamiento, descanso, alerta, instrucción o inspección, o notificación fuera de papel.

**Ciclo habitual:** Período de tiempo durante el cual se observa vigilia a las mismas horas greenwich de cada día.

**Jornada:** Transcurso de tiempo medido desde que un tripulante, en el desempeño de sus funciones y después de un período de descanso y o relajamiento, se presenta en el aeródromo de salida hasta que abandona éste o el de destino para iniciar otro período de relajamiento y/o de descanso.

**Alerta o Turno:** Tiempo transcurrido, medido en reloj, durante el que el tripulante permanece en su domicilio u otro lugar que especifique, en espera de instrucciones de su empleador, a fin de concurrir a labores de vuelo.

Su coeficiente es 0.25 y es afecto al coeficiente nocturno.

**Tiempo en Aeródromo.** El tiempo durante el que el tripulante permanece en el aeródromo a fin de iniciar, continuar o terminar un vuelo. Coeficiente valor 0.33, afecto a coeficiente nocturno.

**Período de relajamiento:** Transcurso de tiempo de la misma duración de la última jornada, adicional a un descanso en su totalidad antes o después de éste o en parcialidades antes y después de éste y no superior a 5 horas.

**Descanso:** Transcurso de tiempo dedicadas al sueño durante las horas correspondientes al ciclo habitual, si está considerado en el período de servicios, o a las horas de ocaso hasta la salida del sol en el lugar de pernoctada de las últimas 24 horas, si el ciclo habitual no estaba previsto.

**Período libre*:** Transcurso de tiempo no inferior a 8 días continuos de cuya fecha de iniciación el empleador notifica al tripulante a lo menos con 15 días de anticipación. Un período libre no puede formar parte de vacaciones anuales.

**Vacaciones anuales:** Se establece un período anual de 30 días corridos durante los que el tripulante es liberado de toda obligación o relación con el empleador. La fecha de iniciación del período será fijada de modo que a cada tripulante se le adjudique un período de vacaciones en la estación de verano en su ciudad base por cada 4 años.

---

* El empleado común goza de 8 días **libre** mensuales sábado y domingo. Nuestro trabajo profesional no permite el uso de fines de semana, pero no obliga a renunciar a los días efectivamente libre y personal que se toman de continuo.

## 5.— RESUMEN DE COEFICIENTES

| | Coeficiente | AOCI 1966 (Thiele) | Máximo diario | |
|---|---|---|---|---|
| Alerta en vuelo - camarote | 0.33 | 0.2 | 8 | |
| Alerta en asiento | 0.5 | 0.3 | | % |
| Alerta o turno | 0.25 | | 12 | % |
| Tiempo en aeródromo | 0.33 | 0.5 | | % |
| Nocturno (ciclo habitual) | 2.0 | | | |
| Nocturno (sin programación) | 3.0 | | | |
| Unidad | 1.0 | | 10 | |

**NOTA:** % significa afecto al respectivo coeficiente nocturno.

# Adiós...

Santiago, marzo de 1971

Bien dijo el poeta que "partir es casi la muerte... es dejar lo más querido para jugar con la suerte".

Hoy me toca a mi. Por circunstancias especiales me veo en la imperiosa necesidad de dejar mis actividades dentro de esta Empresa tan querida, en la que tuve el grato y el alto honor de compartir y convivir contigo, y con tantos otros, durante 24 años de mi vida.

Creo es una buena oportunidad para comunicarme contigo y despedirme. Has sido siempre tan leal, generoso y sincero que, al tener que partir, me obligas a expresar un profundo reconocimiento al amigo noble y querido que supo, aún siendo más joven y por sus cualidades excepcionales, hacer que imitara su ejemplo digno en todos los actos de mi vida.

En estos momentos, en que un velo de profunda tristeza acongoja mi alma y que más de una lágrima empaña mis ojos al recordar, pasan por mi mente muchos episodios vividos contigo... alegres unos, otros llenos de tensión, algunos tristes, pero todos envueltos en un tremendo manto de afecto y comprensión.

Cómo no recordarte en este instante a ti, mi buen amigo de Control Vuelo y Estación Aérea, que durante tantos y tantos años trabajamos codo a codo organizando, luchando por un porvenir mejor, viviendo momentos de amargura y de tensión y compartiendo también, las más de las veces, esa satisfacción y esa alegría que nos proporciona el saber que lo hemos hecho bien y hemos cumplido.

Cómo no recordar que fueron años de entusiasmo y ardor juveniles, que los entregamos enteros a nuestra Empresa, que hoy constituye un orgullo para todos y que, en esos tiempos, aportamos algo para formarla.

Al escribir te recuerdo a ti, mi buen compañero de oficinas, y a ti hermosa secretaria que siempre has sido una bella flor dentro de LAN, a todos Uds. que, sin escatimar esfuerzos jamás me negaron nada e hicieron de mi paso por LAN algo bueno y agradable.

Al despedirme hago también un emocionado recuerdo de todos mis compañeros de movilización que durante una larga etapa de 24 años me han acompañado y, muchas veces, me han llenado de una profunda emoción y de un sincero reconocimiento.

Para ti, mi querido Sobrecargo, el hombre cortés, amable y tremendamente generoso... para ti, bella Auxiliar, representativa del garbo y del donaire de la mujer chilena, para Uds. que constituyen el Batallón de heroes, mis agradecimientos más profundos. Nunca podré olvidarlos.

No puedo dejar de recordar también a mis compañeros Ingenieros de Vuelo... hombres de temple y de valor... hombres de trabajo y corazón bien puesto, que me dieron siempre la confianza necesaria para transformar, muchas veces una emergencia, en un vuelo casi enteramente normal.

Para todos ellos, sin excepción, mi reconocimiento eterno.

Y a ti, mi gran camarada, a ti... mi querido compañero de vuelo, que compartiste conmigo tantas alegres y tristes jornadas, a ti, que sigues en esa senda digna y noble y en esa vida tan bella y tan hermosa, pero jalonada a veces de ciertas incomprensiones que van dejando pequeñas cicatrices, a ti... amigo del alma... sólo puedo decirte lo que el poeta... "partir es casi la muerte... es dejar lo más querido para jugar con la suerte".

JULIO BENAVIDES V.

# OIP Y LA SEGURIDAD AEREA

LA ASOCIACION de Pilotos de Venezuela a través del Capitán Jorge Alvarez, Director de OIP, presentó a la consideración del Consejo Ejecutivo de la entidad un documento relacionado con la prevención y la investigación de accidentes aéreos.

El CDA. Julio Matthei Sah; especialista en investigación de accidentes de aviación hizo llegar a DESPEGUE algunas consideraciones sobre la materia.

## FALLA-EXPERIENCIA-MEDIDA CORRECTIVA

La proposición de la Asociación Nacional de Pilotos de Venezuela, de crear en el marco de la OIP comités de Seguridad Aérea, significa no sólo la concreción de las políticas de IFALPA a nivel regional, sino que también una demostración de que los pilotos iberoamericanos han tomado conciencia en cuanto a que la profesionalidad de nuestra actividad está precisamente determinada por una aplicación sostenida de los conceptos de Seguridad Aérea.

La Seguridad Aérea por cierto no es algo que estemos descubriendo recién hoy día; más bien podríamos afirmar que nació con la actividad aérea misma. Cada error, cada falla fueron dejando la experiencia que estructuraría las bases de la seguridad actual de las operaciones aéreas.

Claro que el sistema primitivo: Falla Experiencia Medida correctiva, configuraban un mecanismo de seguridad que la mayoría de las veces suponía la concurrencia forzosa de destrozos y pérdidas materiales o humanas. A pesar de los indudables avances en este aspecto, persisten muchos medios aeronáuticos en que la seguridad sólo se pone en marcha bajo tales condiciones.

Es entonces cuando frente al daño irreparable o a la pérdida de bienes de capital de elevadísimo costo, surgen las reflexiones sobre lo saludable y económico que habría resultado efectuar en su oportunidad las inversiones requeridas en el área de seguridad.

Por eso es que conforme al concepto moderno de aplicación de seguridad aérea, se trata de establecer una moderna política operacional tendiente a prevenir la falla o el error. Esto implica la existencia de un complejo sistema de controles y de análisis en todas las áreas ligadas a las operaciones aéreas.

Felizmente, en la actualidad, la mayoría de los pilotos comparten esta idea y sobre todo tienen conciencia de su papel protagónico en todo sistema de Seguridad Aérea. Por ello puede afirmarse que tanto los pilotos en cargos ejecutivos, como los pilotos instructores y aquéllos en la línea de vuelo "hacen" constantemente seguridad aérea.

Unos dirigiendo y administrando, otros formando, capacitando y analizando y los más en su doble papel de objetos y sobre todo como sujetos conscientes, vivos y aportadores de datos, sin quienes es imposible concebir un sistema de seguridad que logre tener éxito en su cometido.

La idea de establecer comités de seguridad a nivel de cada asociación miembro de OIP exigirá por cierto una muy cuidadosa definición de su campo de acción de modo de no crear una superestructura que en lugar de ayudar entorpezca y burocratice innecesariamente la acción proyectada.

Desde luego, estos comités y toda la filosofía que los sustenta tendrá que ser a "la medida" de los miembros, tomando debida consideración de las particularidades de los ambientes aeronáuticos, su desarrollo y de la ideosincrasia del elemento humano involucrado. La adopción de modelos y organizaciones propios de grandes asociaciones, sólo conducirán a la frustración y a la ineficiencia, dada la absoluta desproporción con nuestra realidad.

También habrá que ser cauto al introducir programas y planes ya existentes, pues el establecimiento de exigencias adicionales sin clara justificación sólo sirven para socavar la confianza en el programa. Como ejemplo típico podría señalarse el caso de los reportes. En la mayoría de las empresas (o a nivel de IATA) existe un sistema de reportes, base para un sistema eficiente de seguridad.

Establecer un nuevo sistema con el afán de justificar un poco la existencia de este comité de seguridad, sería un caso típico de burocratización y sólo serviría para desalentar precisamente a la persona cuya participación e identificación con el programa más nos interesa: el Piloto. Seguramente se obtendrían resultados mejores encauzando la acción a reforzar y promover los medios ya existentes.

## LABOR CONJUNTA

La labor conjunta que se pretende llevar a cabo a nivel de OIP será de indudable beneficio para cada asociación miembro. Le permitirá a cada uno salirse del estrecho marco doméstico para enriquecerse con la experiencia de un grupo de asociaciones de **realidad similar** tanto por desarrollo como por ubicación geográfica. Es así como a nivel regional se podrán lograr soluciones y metas que a nivel mundial de IFALPA eran prácticamente imposibles de alcanzar, no por culpa de IFALPA cuyos propósitos han sido siempre de los mejores, sino que por la dificultad para absorber organizaciones y tecnologías elaboradas para otros niveles de desarrollo.

Si bien es cierto que por la naturaleza misma del desarrollo del transporte aéreo los explotadores de países subdesarrollados utilizan frecuentemente sistemas y aviones de tan avanzadas tecnología como aquellos de medios altamente desarrollados, este hecho obliga a los primeros a una adecuación de la explotación de acuerdo al desarrollo y tecnología de su medio.

La tendencia a seguir obsecadamente normas y políticas asociadas a realidades diferentes suelen conducir a establecer, junto a una natural frustración, condiciones para una explotación ineficiente, costosa y posiblemente... insegura. No se trata de desechar el flujo constante y valioso de experiencias provenientes de los modelos más avanzados, sino sólo de adecuarlas y hacerlas compatibles con la realidad de cada cual.

Entre las funciones habituales de los comités de seguridad cabría destacar el de la divulgación de temas sobre seguridad aérea. Existe un sinnúmero de canales de divulgación (DACI, IATA, IFALPA, FAA, DACH, etc.), cuyas publicaciones no siempre tienen el destino que realmente interesa. No se trata en este caso tampoco, de crear nuevas publicaciones sino más bien de mejorar los vínculos con los gestores especializados, la recolección, selección de temas y la distribución.

## INVESTIGACION DE ACCIDENTES

Otro aspecto de la mayor trascendencia es el de la investigación de accidentes aéreos, materia en que confluyen problemas de tipo técnico (investigación de las causas) y de tipo administrativo-legal (autoridad aeronautica competente y determinación de responsabilidades).

Corresponderá a los pretendidos comités de seguridad establecer la política más adecuada para lograr lo que realmente interesa: investigaciones expeditas, objetivas y llevadas a cabo por los elementos más competentes.

Es fundamental que las condiciones de participación del comité estén claramente definidas en convenios debidamente oficializados tanto con el explotador como con la autoridad aeronáutica competente, de modo que en caso de producirse el accidente se establezca una positiva y estrecha relación entre el investigador oficial y el representante del comité.

Una de las deficiencias más palpables en nuestro medio tiene relación con la ausencia casi absoluta de planes de acción susceptibles de entrar en funcionamiento al producirse un accidente. Ello se traduce en ausencia de unidad de mando, falta de coordinación, deficiente empleo de los medios disponibles y sobre todo pérdida de tiempo, en momentos que suelen ser decisivos para el éxito posterior de las investigaciones.

Es útil recordar también que el simple establecimiento de los comités de seguridad a nivel de asociaciones de pilotos no significará necesariamente un mejoramiento del standard de seguridad. Para la existencia de una verdadera seguridad aérea es indispensable la concurrencia del esfuerzo de todos los sectores técnicos cuya labor incide en las operaciones aéreas.

Por eso es tan importante la estrecha colaboración entre los diferentes sectores: pilotos, ingenieros, despachadores, mecánicos, meteorólogos, ejecutivos administrativos, etc. Responsabilidad importante le caben a los representantes pilotos designados por las asociaciones en puestos directivos dentro de las compañías explotadoras, ya que a ellos corresponderá materializar los postulados alaborados en el seno de los comités de seguridad.

Finalmente no quisiera dejar de mencionar como factor importante también, los medios y sistemas de instrucción del personal tecnico especialmente de vuelo. No se acostumbra incluir esta materia entre las funciones de un comité de seguridad por razones realmente inexplicables, sobre todo considerando la incidencia que ella tiene.

Al iniciarse el debate sobre el establecimiento de estos comités pareciera de mucha oportunidad plantear una política de concentración de medios de instrucción a nivel regional. Para nadie resulta desconocido el hecho de la imposibilidad de contar aisladamente con los mejores elementos de instrucción. En cambio el esfuerzo mancomunado de todos los miembros de OIP podría en el futuro permitirnos el acceso a los sistemas y elementos de instrucción más avanzados.

En resumen, la proposición de la Asociación Nacional de Pilotos de Venezuela interpreta una inquietud muy difundida por largos años en nuestra propia asociación. Posiblemente sea la existencia de OIP el factor decisivo para materializar hoy día en mejor forma tales inquietudes. No obstante, habrá que advertir que su éxito estará asegurado en la medida en que la creación y proyecciones del comité tengan siempre presente las características de nuestra realidad y de nuestra ideosincrasia.

Todo ello, naturalmente condicionado a que no sólo sean los eventuales dirigentes los que sientan la necesidad de impulsar la idea. Si tras ésta idea no estuviere presente la participación y expresión de apoyo masiva de los pilotos de cada asociación, no tendría realmente sentido llevarla adelante.