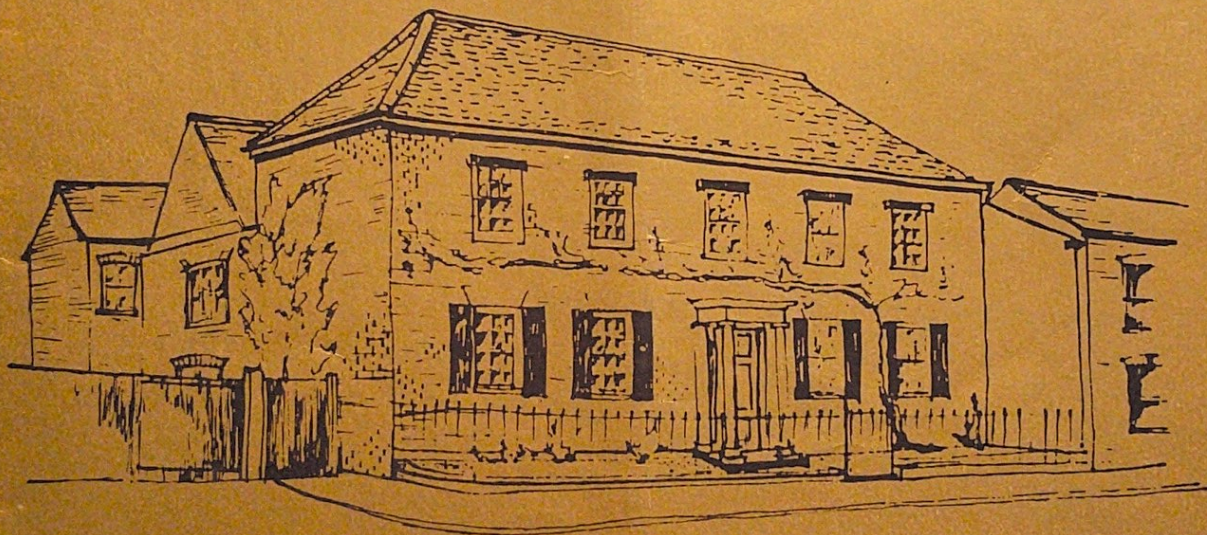


# DESPEGUE

Nº 30

JUNIO 1977



INTERPILOT HOUSE  
ENGLAND

**V CONGRESO OIP**  
CHILE EN LA VICEPRESIDENCIA

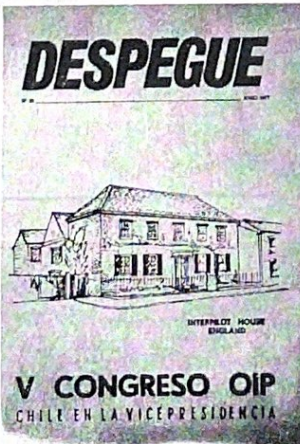
LUCIANO ARIAS PARODI

Año 7  
Nº 30  
Santiago, junio  
1977

Oficinas y suscripción: Las Palmas 2212, oficinas 34 y 36, teléfonos 496692 y 231397 Santiago-Chile. Cables, y Télex "LANPILOT".

El Círculo de Pilotos de LAN-Chile es miembro de IFALPA (Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos) y OIP (Organización Iberoamericana de Pilotos).

NOTA: Las opiniones expresadas en los diferentes artículos, no necesariamente representan la posición o política del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.



# DESPEGUE

Organo de difusión del Círculo de Pilotos LAN - CHILE

## SUMARIO

— Entrevista a Orlando Saenz .....	4
— V Congreso O.I.P. ....	16
— Nuestra empresa en marcha .....	18
— ¿Cuánto vale formar un Piloto? .....	25
— Pilotos y Sueldos .....	31

## cartas al editor

Señor Editor:

Haciendo el recuento de mis buenos amigos, me resaltó el nombre de uno de los mejores.

Durante más de 16 años he mantenido contacto con él, profesional y afectivo. Siempre amable, siempre atento; dispuesto a obtener cualquier tipo de información que se le pida, listo para comprar ese remedio urgente que no hay en nuestro país, o los alimentos en esos tiempos de escasez... O, cualquiera de esas innumerables especies que se suelen "encargar", y de las cuales nunca se ha olvidado.

No importa que tenga mucho trabajo, el mismo que en otras partes desemneñan dos o más personas, está siempre amable y sonriente y, de alguna forma, se hace el tiempo para cumplir con el "encargo".

A través de estas líneas, en el nombre de muchos y también en el mío propio quiero decirle: muchas gracias. Muchas gracias a un hombre, a un hombre de buena voluntad, a un colaborador amigo de todos: PEDRO PUTEELLI, Jefe de la Estación Aérea de Mendoza.

JORGE LATHAM, CDA.—

Señor Editor:

Escribo en mi calidad de Vocal de la Junta Rectora de la Asociación Española de Pilotos y en mi calidad de Encargado de Redacción de la Revista ASPLA, portavoz de nuestra Asociación y que espero venga recibiendo con regularidad.

El objetivo de nuestra Revista es el de proporcionar un vínculo de enlace y expresión de las Asociaciones de Pilotos de habla hispana; veríamos con gran placer la colaboración que el Grupo de Pilotos que representa pudiera darnos en forma de artículos, noticias, sugerencias o simplemente cartas de apoyo.

Pretendemos que nuestra Revista tenga un carácter que trascienda el ámbito pu-

ramente de Asociación, carácter que sólo podremos lograr si contamos con la colaboración de todos los pilotos de habla hispana.

Le ruego haga llegar a todos sus asociados nuestra petición de colaboración y nuestro deseo ferviente de lograr, con el concurso de todos, un vínculo de unión para la comunidad hispano parlante.

En espera de sus noticias, saluda atentamente,

BALDOMERO MONTERDE FORNOS.  
Vocal y Encargado de Redacción de Revista ASPLA.

Señor Editor:

Me permito dirigirme a usted a fin de expresarle mis agradecimientos por la gentileza que ha tenido al hacernos llegar un ejemplar de la Revista DESPEGUE, que contiene temas de gran interés para todos los que laboramos en Línea Aérea Nacional.

JORGE DELLA VECCHIA.  
Jefe del Departamento de Tripulantes de Cabina.

Señor Editor:

El Director de la Escuela de Aviación tiene el agrado de dirigirse a usted, con el objeto de agradecer el Premio que el Círculo de Pilotos de Lan-Chile tuvo la gentileza de conceder al Subteniente Sr. Manuel Quiñonez Sigala por haber sido el alumno con más altas calificaciones en la asignatura de Aerodinámica.

MARIO LOPEZ TOBAR  
Coronel de Aviación (A)  
DIRECTOR.

Señor Editor:

Tras saludarle, quiero agradecer su gentileza al hacerme llegar el número 29 de Revista DESPEGUE.

LUIS VILCHES DURAN  
Jefe del Departamento de Difusión y Publicidad.

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.

## EDITORIAL

El general (R) Germán Stuardo presentó su renuncia a la Presidencia de LAN-Chile, y fue designado en su reemplazo don Rodolfo Guesalaga Merino.

La gestión del General Stuardo se vio orientada fundamentalmente al saneamiento financiero de la empresa y la consiguiente supresión de aquellas rutas, material de vuelo y otros bienes que se estimaron ociosos, improductivos o excesivamente onerosos, como asimismo la reducción del personal innecesario para la dimensión real que se quería dar a la empresa.

Sin emitir un juicio valorativo respecto a la política aplicada a Línea Aérea Nacional, es posible apreciar, en el ámbito internacional, un resultado objetivo: nuestra empresa no ha crecido al mismo ritmo que lo han hecho sus similares latinoamericanas, ni en la modernización del material de vuelo ni en la expansión de sus servicios.

Si bien es indudablemente cierto que nuestro país ha debido enfrentar un duro proceso de normalización y saneamiento en el orden interno, no es menos cierto que el progreso en el ámbito internacional no se ha detenido, sino que por el contrario, éste ha demostrado un crecimiento constante. Pero LAN-Chile ha estado ausente, perdiendo un terreno que se hace cada día más difícil de recuperar.

Más aún, la sorprendente apertura y crecimiento que nuestro comercio exterior ha experimentado, hace pensar que Línea Aérea Nacional debe desempeñar un papel fundamental satisfaciendo las crecientes necesidades de transporte, tanto de pasajeros como de mercaderías.

Esto nos lleva a concluir que LAN-Chile no sólo se ha marginado del crecimiento internacional, sino que además no está respondiendo a las necesidades nacionales de desarrollo del comercio exterior.

Cabe destacar una excepción: la transformación de un Boeing 707 en carguero, pero el éxito que ha tenido dicha iniciativa confirma los conceptos expuestos anteriormente.

La designación del nuevo Presidente nos hace esperar con optimismo la transformación de nuestra empresa en un ente dinámico, competitivo, que agresivamente sirva las necesidades nacionales y conquiste nuevos mercados y rutas.

Estamos conscientes que ello requerirá drásticos cambios en la estructura de la empresa, en la mentalidad del personal y de los ejecutivos, en una política de remuneraciones similar al de empresas internacionales de la misma magnitud que incentive a los funcionarios, en nuevas inversiones que modernice tanto el material de vuelo como el funcionamiento interno, y en general, todo aquello que sea necesario para darle a nuestra entidad las características de una empresa eficiente.

Pero lo anterior no basta si no existen ciertas condiciones previas para que la actividad aérea sea rentable y las líneas aéreas chilenas tengan costos similares a las extranjeras, por lo que es necesario insistir en la necesidad imperiosa de que se dicte pronto la Ley de Fomento a la Aviación Comercial Chilena.

Dicha ley deberá rebajar determinados costos que gravitan sobre la aeronáutica chilena y que sus similares extranjeras no tienen. Asimismo, la Ley de Fomento deberá establecer condiciones claras que permitan una competencia leal y equitativa con aerolíneas foráneas.

La tarea propuesta es sin duda difícil y exigirá grandes esfuerzos tanto a ejecutivos y personal técnico, como al resto de los funcionarios, pero una actitud contraria sólo conducirá a la espiral sin fin de las reducciones y disminuciones, efectuando LAN una mera labor de supervivencia.

EN CONCIENCIA...

## ENTREVISTA A ORLANDO SAENZ

—NO CREO CONVENIENTE UNA POLITICA DE AUTOFINANCIAMIENTO A RAJATABLA PARA LAN.

—PRIMERO DEFINIR UNA RED DE SERVICIO MINIMO Y DESPUES EXIGIR MAXIMO DE EFICIENCIA.

LA META PARA LAS EMPRESAS ESTATALES ES LLEGAR AL AUTOFINANCIAMIENTO. La regla, válida para todo el sector, podría en algunos casos considerarse excesiva.

Al menos eso es lo que plantea el ingeniero Orlando Sáenz.

Hace algunos meses, el empresario y comentarista económico causó revuelo al publicar una crítica al camino seguido para llegar al autofinanciamiento de algunas empresas, entre ellas LAN.

De ese comentario surgieron malévolas insinuaciones: "Lo que pasa es que Sáenz quiere que le pongan avión a la puerta". Hubo otros aún peores. Sáenz declara que no le importa quién, por desconocimiento o por simple bajeza de espíritu, quiere dar esa interpretación a sus palabras. Lo que le importa es que sus opiniones sean bien interpretadas y entendidas en su justa dimensión.

**AUTOFINANCIAMIENTO.—**

"El concepto de autofinanciamiento es sano, pretende que si el Estado asume actividades de tipo empresarial, tenga normas de funcionamiento que lo equiparen con una entidad privada, para que busque eficiencia y actúe en competencia leal con quienes no son empresa del Estado.

De manera que no puedo condenar el concepto de autofinanciamiento ya que lo considero válido. Ahora bien, no podemos olvidarnos que el Estado es empresario, no porque pretenda tener el incentivo de

la utilidad como lo tiene el empresario privado, pero sí es empresario en dos distintas circunstancias:

—Cuando se trata de desempeñar labores que nadie, sino él puede efectuar y pretende entregar un servicio vía esta transformación en empresario;

—Cuando pretende crear una actividad que por su importancia, su volumen de inversión, su dificultad, el empresario privado no está en condiciones de intentarlo.

Cuando se juzga a una empresa del Estado hay que partir por aceptar clasificarla en una de estas dos categorías.

Voy a citar ejemplos: El Estado tiene un Hospital. No cabe duda que estamos ante la primera clasificación. El Estado está prestando un servicio médico en condiciones tales que nadie del sector privado se interesará en desempeñar esa labor. De partida, habría renunciado a la factibilidad económica del proyecto.

Poniendo otro caso: La Compañía de Acero del Pacífico es ejemplo de la segunda clasificación. Allí, indudablemente, el Estado pretende asumir un rol empresarial por ser una actividad de fomento. No existe ninguna razón a priori para que en este caso el particular no pudiera ser el empresario. En esta oportunidad, es más bien el alto monto de la inversión, la importancia estratégica —en su momento inicial al menos— y las condiciones socio-políticas que lo rodean las que hacen que si el Estado no resuelve iniciar las actividades productivas, el elemento empresarial sea incapaz de hacerlo".

## LAN-CHILE.

"Entonces", aclara Sáenz, "cuando hablamos de LAN tenemos que partir por aceptar definir ante nosotros mismos en cuál de estas dos clasificaciones básicas la incluimos. Y, en mi concepto, debe ser en aquella que por su tamaño hace que sea imposible de abordar por el sector privado. Estamos ante una empresa en que hay un concepto de SERVICIO, y por lo tanto, se espera que indudablemente exista una renunciación al aspecto económico desde el primer momento.

Pienso que en un país con geografía como la del nuestro, el esqueleto del transporte, la parte sustancial de éste, deberá ser asumida sin lugar a dudas por el Estado.

Las regiones remotas, y que justamente, además de remotas se caracterizan porque en ellas viven personas de escaso poder adquisitivo, hacen pensar que llegar allí, basándose exclusivamente en el sistema privado de transporte, en un



ORLANDO SAENZ. Fotografía gentileza del diario La Tercera de la Hora.

sistema de libre empresa sobre la base de obtener utilidades, es o una utopía o una insensibilidad social".

## RUTAS PROTEGIDAS

En algunas rutas se da el caso de que otras empresas aéreas pueden dar el servicio en forma más barata y eficaz. Lo que pasa es que, obviamente, esas empresas eligen las rutas más rentables y no aquellas que sólo dejarán pérdidas.

Aquí tenemos delimitado otro problema: Se supone que la empresa aérea estatal tiene derecho exclusivo a esas rutas, tiene protegido el derecho de uso de esas que le son rentables. Y ese derecho emana de que está a la vez obligada a prestar servicio en regiones donde nadie, sino ella lo va a hacer.

Por lo tanto, indudablemente, desaparecería el derecho moral de LAN a usufructuar de dichas rutas comercialmente buenas, si al tiempo renuncia a servir las rutas que no son atractivas.

Indudablemente que si imponemos a LAN un criterio de empresa privada total, completa, pura y simplemente de empresa privada, va a desaparecer su derecho moral a pedir la protección que detenta en las rutas atractivas, porque ella misma sólo estaría sirviendo rutas buenas.

Cuando LAN se ve obligada por la política general a servir rutas no rentables, es perfectamente legítimo que diga: "mire, si a mí me están haciendo volar a lugares donde de partida renuncio a tener ninguna utilidad, a lo menos permítanme no tener competencia en las rutas buenas". Pero si ocurre que la propia empresa del Estado comienza a servir exclusivamente "rutas buenas" y con la frecuencia que más le acomoda, obviamente ese derecho moral desaparece, y lo lógico sería permitir que cualquier empresa privada tenga elección de la misma ruta. Y si es capaz de dar el servicio en mejores condiciones de precio, debería permitírsele hacerlo.

De manera que creo que este es un caso puntual, que arranca de la política central del problema.

## ESTRATEGIA

La pregunta surge de inmediato: ¿Existe a su juicio una razón estratégica

para que sea LAN la que lleve el servicio a todo el país?

"¿SI ME PREGUNTA A MI? Si tuviera que decidir, definitivamente diría que sí. Hace tiempo escribí un artículo reclamando por la frecuencia de los viajes a Concepción.

Me contaron, porque no lo leí ni lo escuché personalmente, que se había comentado que "el señor Sáenz reclama porque no le tienen avión a Concepción cuando quiere".

Eso es ser o pobre de espíritu o no haber comprendido mi posición. A mí me importa un rábano si me dan o no el servicio. Tengo representaciones a nivel empresarial que hacen que pesos más o pesos menos sean irrelevantes, y por lo tanto si me da la gana por último puedo viajar en un avión arrendado.

Evidentemente, no estoy reclamando por una posible incomodidad más, pero me pregunto: ¿Qué pasa con el fulano modesto, que por trabajo o por lo que sea, tiene que movilizarse con cierta premura?

Es absurdo que la segunda ciudad en importancia del país —ya que Valparaíso es un todo con Santiago para los efectos prácticos de transporte— tenga **un sólo día a la semana** de movilización aérea.

Diría que habría que buscar con sumo cuidado en el mapa un país en que una situación así pudiera darse. Creo que de ir a Uganda o a cualquier país atrasado de Africa, entre la capital y la segunda ciudad del país encontraríamos un servicio aéreo mejor que el que actualmente hay entre Santiago y Concepción.

Eso es lo que llamo llevar el concepto de empresa privada a niveles absurdos. De aquí a que mañana se diga: "Desde hoy debe autofinanciarse el Hospital San Juan de Dios", no hay más que un paso. En Estados Unidos, donde el nivel de vida es muy alto, a lo mejor pueden darse el lujo de pagar lo que este tipo de servicios realmente valen... En Chile, no se puede.

En ningún caso quiero decir: que LAN tenga el déficit que quiera, démosle los fondos que necesite. Evidentemente, hay que buscar un equilibrio sano, en

el que realmente se cuide la eficiencia, que se vea que el servicio es dado a mejores costos, pero antes que nada hay que preservar una red de transporte aéreo mínima.

Definiría lo que es ese servicio mínimo tomando en cuenta la realidad económica de sus usuarios, y después, dentro de ese criterio MINIMO superpondría un criterio de MAXIMA economía.

Pero de allí a tener una línea aérea estatal, que prefiera abandonar las rutas nacionales porque le conviene más volar a Río de Janeiro o a Buenos Aires, cuando el chileno lo que necesita es movilizarse primero dentro del país y después al exterior... donde existe una gran variedad de compañías con diferentes itinerarios y a donde no se dirigen, sino una minoría de chilenos.

En todo caso este problema no es sólo de LAN, sino que se manifiesta en otros servicios ya que aparentemente emana de una política global, aunque en el transporte aéreo es más visible".

#### UNA LOCA GEOGRAFIA

"En este país hay zonas en que las dificultades de acceso son tales, que simplemente dejarlas a merced de un transporte programado con criterio economicista es, de hecho, dejarlos sin transporte.

Ese es el caso de la ciudad de Arica. Si ello ocurriera, ella gravitaría hacia centros extranjeros, ya que el acceso a La Paz, Arequipa o Tacna le son más naturales y asequibles.

Son pues, razones superiores las que hacen que no se pueda ni soñar con utilizar solamente un criterio economicista para el transporte aéreo. El mismo ejemplo anterior se repite en muchas otras ciudades alejadas como Coyhaique y Chile Chico, donde la llegada del avión es una NECESIDAD y no puede eliminarse.

Así, debo reiterar la misma actitud sostenida hace algunos meses: **NO CREO QUE SEA NACIONALMENTE CONVENIENTE UNA POLITICA DE AUTOFINANCIAMIENTO A RAJATABLA PARA LAN-CHILE.**

## REPARACIONES PODRIAN PARALIZAR MATAVERI

La idílica Isla de Pascua es para sus habitantes una cárcel de ensueño... pero cárcel al fin y al cabo. Sin barrotes, sin rejas ni vigilantes, pero rodeados por un océano difícil y vasto.

La necesidad de transporte es para ellos cuestión de vida o muerte. Los barcos llegan tarde, mal y nunca. No les queda sino confiar en la llegada del avión.

Ante esta ineludible situación, se debió proyectar y trabajar en la pista Mataveri. El primer intento en serio se realizó el año 1966, al instalarse en la isla una estación norteamericana de estudios ionosféricos. Para sus necesidades logísticas y de relevo, esta firma construyó una pista de 2.000 por 30 metros, apta para transporte militar y aviones DC-6B. Este aeropuerto fue utilizado entonces por LAN-Chile con aviones de ese tipo.

El año 69 la pista de Mataveri entró en crisis. Los nuevos transportes exigían mayor longitud y ancho. El año 1971 se observaba a simple vista el hundimiento de parte de la pista.

En vista de esta situación se elaboró un proyecto por etapas sucesivas que contemplaba en su primera fase un alargamiento de 550 metros, más el aprovechamiento de 143 metros en el cabezal Hanga Piko, orientación 10.

Simultáneamente, se programó un ensanche de 7,50 metros por lado a lo largo de toda la pista, pasando en consecuencia de 30 a 45 metros de ancho.

Junto al alargamiento y ensanche se debió proyectar su

*Programa por etapas busca mejorar comunicaciones aéreas con Isla de Pascua, pero se teme un cierre temporal por la gravedad de los daños.*

engrosamiento. Se reforzó en 20 centímetros, con una base negra de mezcla en frío de 10 centímetros de espesor, y sobre esta base una compacta de cemento asfáltico, mezcla en caliente, también de 10 centímetros.

Finalmente, se estudió la construcción de un nuevo rodaje de unión de la pista con la plataforma de estacionamiento, pasando de 18 a 23 metros.

### DESARROLLO DE LAS OBRAS

El año 1972 se resolvió utilizar el sistema de construcción por administración directa, acumulándose equipos y sin que llegaran en fecha oportuna los repuestos de éstos. A medida que el trabajo debía ir avanzando, se constató que las trabas administrativas impedían su realización.

El año 1974 se puso fin a dicho sistema y se cambió al de "administración delegada", contratando para dichos efectos a la empresa LONGHI S. A.

La inversión hasta la fecha —en cifras actualizadas a diciembre del año 1976— llega a los cuarenta y cuatro millones trescientos treinta mil cincuenta y siete pesos.

De ese total, el año 1972 se invirtieron casi siete millones, el año 1973 algo menos de tres millones y medio; el año 1974, casi 21 millones de pesos; y el año 1976, casi 9 millones de pesos.

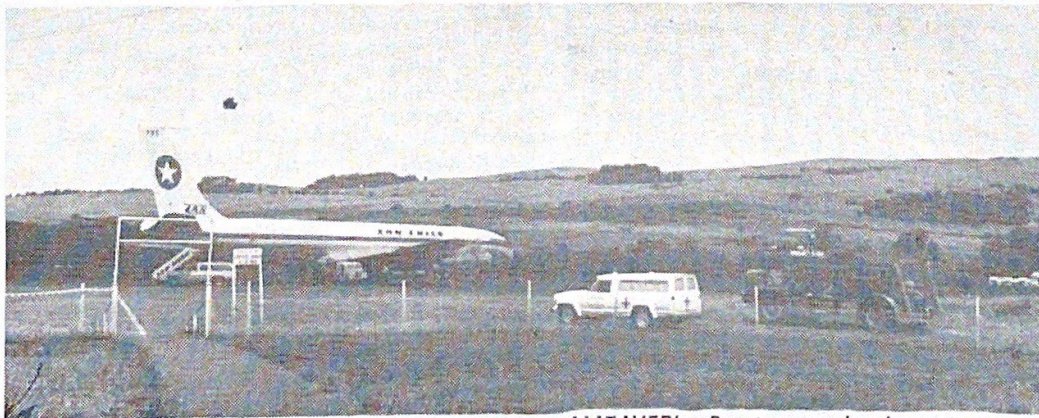
### A FUTURO

Aún queda, pues, mucho por hacer. El financiamiento sectorial, con que ya se cuenta, servirá para cubrir la ampliación N° 2 hacia VINAPU, dejando la longitud de la pista en 3.143 metros, lo que implica una inversión de quince millones de pesos.

Debido al aumento de frecuencias de LAN, se han producido atrasos en las obras. Al mismo tiempo se ha detectado que ese mayor tráfico ha producido ya un rápido deterioro en el llamado sector de "Zona de Frenadas", y esto hace temer el cierre temporal, en un futuro no muy lejano. Hay reparaciones más a fondo, que son imposibles de realizar con los actuales vuelos.

MATAVERI es una realidad. Es el puente de unión entre chilenos continentales y chilenos isleños. Su mejoramiento lleva día a día más bienestar a quienes, en medio del océano, dan fe de patriotismo, pero aún subsiste la calificación "estrella negra" que le otorgara IFALPA.

(Antecedentes técnicos proporcionados para este artículo por el Ingeniero de Ejecución, Juan B. Caamaño, Jefe Provincial para Isla de Pascua de la Dirección de Aeropuertos, Dirección General de Obras Públicas).



MATAVERI, ¿Puerta cerrada al paraíso?  
Foto de Priscilla Délano.





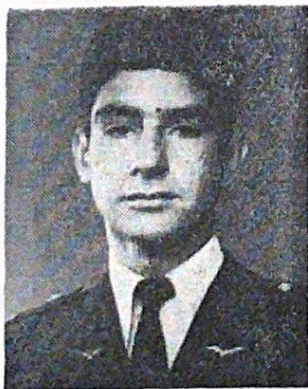
#### PILOTOS A DIETA

La prohibición de llevar alimentos a bordo de los vuelos cargueros nacionales ha causado graves inconvenientes a las tripulaciones.

El caso es dramático sobre todo cuando se trata de vuelos programados para horas tempranas que implican recoger a tripulación casi de madrugada.

La prohibición resulta aún más increíble porque lo que se ha solicitado es que se embarque alimentos, que pagarán cada uno de los miembros del equipo, firmando la guía que corresponda.

Así, los pilotos y el tripulante de MNT, deben: ...ponerse a dieta... traer su propia colación... o, simplemente desayunar en el aeropuerto, con el consiguiente



Subtte. Manuel Quiñones S.

gasto para la empresa, que además debería atrasar la salida del vuelo hasta que una familiar tripulación hubiera calmado su apetito.

Los afectados han solicitado reiteradamente una solución: que se den instrucciones al Jefe del Servicio de Buffet, para que cuando se pida alimentación... pagada... sea proporcionada, y no quede a la tripulación el sólo recurso de acudir al casino del aeropuerto.

Nota: extracto del informe de un Comandante.

#### REUNION IFALPA

En la ciudad de Brighton, Inglaterra, se efectuó la 32ª Conferencia Anual de IFALPA International Federation of Air Line Pilots Associations, entre los días 17 y 22 de marzo del presente año.

Por el Círculo de Pilotos de LAN asistieron los Cda. Carlos Riderelli Muñoz, Víctor Pérez Arriagada, y Hugo Jordán M., además del Asesor Legal para Asuntos Aeronáuticos del Círculo, Abogado Pedro Rivera.

#### BECA PARA CURSO DE VUELO "CEPRIA"

"CEPRIA", primer centro privado de instrucción aérea de Chile, nació hace dos años y ha efectuado hasta la fecha cinco cursos para pilotos privados. Ningún alumno ha sido reprobado en el examen ante la DGAC.

(Dirección General de Aeronáutica Civil) y tiene el orgullo de contar con uno de los promedios más altos de Chile, tanto en la parte teórica, como práctica. Ha efectuado, además, un Seminario de Meteorología Avanzada y un curso completo de Introducción a la Aeronáutica, para CONAF.

La mayoría de sus instructores pertenecen a LAN-Chile y a la Fuerza Aérea. Entre ellos se encuentran los señores Jaime Parra S., Hans P. Fuchslocher S., Erich F. Weidenslauffer R., Mario Gajardo C., Fernando Lobos W., Raúl Pizarro E. y el Dr. Antonio Saffie R.

"CEPRIA" tiene la firme convicción de que llegará a convertirse a mediano plazo en una pequeña universidad de vuelo, que tanta falta hace en un país como el nuestro, de prestigio aeronáutico en el ámbito internacional.

(Detalles de la beca, puesta a disposición del Círculo de Pilotos por CEPRIA, en nuestras oficinas).

#### AYUDA LEGAL

"De manera ocasional algunos pilotos se ven implicados en asuntos judiciales o de policía en países extranjeros. Hay casos, por ejemplo, en que las actuaciones de otros miembros de la tripulación o de pasajeros, hacen que los pilotos se encuentren de pronto y sin sospecharlo, involucrados en problemas

con la justicia de naciones extranjeras".

Así comienzan los antecedentes y comentarios presentados por ACDAC, Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ante el V Congreso de la Organización Iberoamericana de Pilotos, OIP, el documento que dice relación con la AYUDA LEGAL que se le puede proporcionar a un piloto en un país extranjero, miembro de OIP. Más adelante, se expresa como política definitiva que: "La Asociación o Asociaciones de un país en el cual un piloto extranjero se ve involucrado en asuntos judiciales o de policía, a petición del mismo piloto o de su Asociación, se le prestará ayuda o guía legal, encaminada a la defensa de sus derechos".

Esta proposición de los Aviadores Colombianos, que tenía carácter de recomendación, por

UNANIMIDAD fue elevada a resolución por la gran importancia que reviste.

ASPLA. ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS DE ESPAÑA.

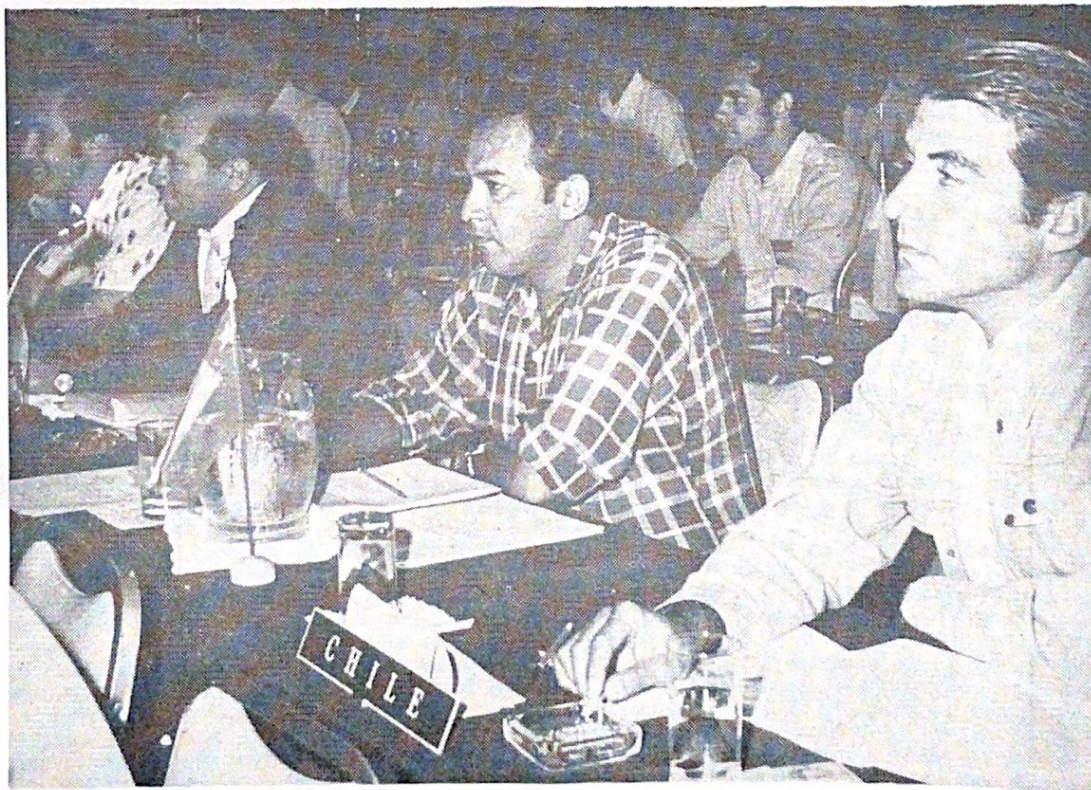
Nota: ¡Al parecer no somos los únicos! He aquí dos notas extraídas de su Revista que consideramos importantes.

"Esta publicación tiene que servir, entre otras muchas cosas, como vínculo de unión e instrumento de charla entre todos los asociados. Necesitamos vuestras cartas, vuestras opiniones y vuestra colaboración, con el fin de convertir estas páginas en un foro que nos permita discutir nuestros problemas y conocernos mejor. Cualquier colaboración de cualquiera índole será bien venida sin más limitaciones que las que impone nuestro sentido de la caballerosidad".

"LLAMADA". Nuestra casa de Hermanos Miralles 49, es buena, agradable, limpia, cómoda y moderna. Pero no hay forma de conseguir que la visiten más que los cuatro o cinco compañeros que se toman con más empeño la tarea de convertir la Asociación en algo útil y serio. Nos atrevemos a llamarlos desde aquí a todos para que os deis una vuelta por lo que podría ser nuestro club, nuestro foro y nuestro refugio. La historia de España nos va a enseñar, queramos o no, a formar grupos sólidos".

PREMIO CIRCULO DE PILOTOS

El Premio Círculo de Pilotos fue otorgado este año al Sub Teniente MANUEL QUÍÑONEZ SIGALA, por haber obtenido las más altas calificaciones en el Curso de Aerodinámica dictado en la Escuela de Aviación Capitán Manuel Avalos.



CDA. C. Riderelli, CDA. P. Baquedano y CDA. H. Jordán en Sesión de IFALPA.

# UNA LECCION EJEMPLARIZADORA

Medicina Aeroespacial  
Dr. Elías JACOB Helo.

El Cirujano de Vuelo estudiaba con atención la Hoja de Vida Médica del Piloto que se ubicaba en el asiento frente a su pupitre. Allí estaban sus datos personales, horas de vuelo y su aptitud psicofísica que era y había sido durante largos años excelente.

Mientras el médico leía la ficha, el piloto, repasaba los detalles y como un recuerdo vivido alumbrado por el relámpago de su angustia, se veía sentado frente a los mandos de su avión. En sus labios moría lentamente un cigarrillo, había fumado mucho más que de costumbre, sus ojos avisores escudriñaban los espacios. Era un mirar rutinario pero atento. El vuelo había sido largo y un ligero dolor de cabeza persistente le golpeaba las sienes. Pensaba que ya estaba cerca de su destino, vio la cinta de cemento como llamándolo, inició los preparativos para el aterrizaje, los que cumplió regular y sincronizadamente. Fue de repente y como una venda cubriéndole los ojos: se pasó las manos una y otra vez, como si quisiese apartar las sombras que lo velaban. Todo se le presentaba borroso y difuso y por primera

vez durante toda una vida el cemento huyó de sus grandes ruedas y aunque el aterrizaje no tuvo consecuencias, no fue el que acostumbraba a realizar. Mientras tanto el tiempo se consumía en las horas y se preguntaba: "¿Qué me pasó?" y buscaba la respuesta que determinaría su destino...

El médico mirándolo fijamente le preguntó:

"Cuénteme lo que en realidad le sucedió. No ahorre detalles".

Y como en sueños el piloto desgranó los recuerdos ya conocidos y el áspero sabor a tabaco y humo lo envolvió.

El médico después de analizarlo todo expresó:

"La causa de lo sucedido está en el consumo del cigarrillo", y le explicaré una vez más uno de los tantos efectos tóxicos que tiene para nuestro organismo el fumar. "Cada vez que fuma, la combustión del cigarrillo produce monóxido de carbono, gas que tiene una capacidad de combinación con la hemoglobina de la sangre doscientas veces mayor que con el oxígeno, elemento este último que es indispensable para las

funciones finas y delicadas de órganos vitales como el cerebro, vista, etc. Por esto, el consumir cigarrillos producirá un estado de hipoxia que se manifiesta en un comienzo por cefalea o dolor de cabeza y alteraciones visuales, disminuyendo la coordinación a los movimientos finos."

La voz del médico iba penetrando fuertemente en la conciencia del piloto, hasta hacerle comprender el daño y la voz seguía repitiéndole: "Este es uno de los muchos peligros que el cigarrillo encierra, que afecta al fumador y a los que comparten su ambiente. De allí que es necesario entender que el fumar no debe efectuarse por nadie en el área del piloto y comprender una vez más que el cigarrillo, el alcohol, la inactividad y la obesidad son los grandes enemigos de nuestra salud".

Tambaleante, como un beodo se retiró el piloto del consultorio. La lección había sido dura pero ejemplarizadora y al salir leyó un cartel en la sala de espera que decía: "FUMAR ES PELIGROSO PARA SU SALUD. EVITE HACERLO EN ESTE RECINTO".

# Directorio informa

Por considerar el Círculo de Pilotos de LAN-Chile que la carta que publicaremos a continuación representa fielmente el pensamiento de nuestra entidad, tanto en lo que se refiere a hechos del pasado como al futuro ya cercano, es que deseamos que todos ustedes la conozcan, sin abreviaturas, sin enmiendas ni consideraciones, tal como ha sido planteada por su remitente.

Santiago, 9 de Marzo de 1977.

Señor  
Patricio Baquedano  
Presidente del Círculo  
de Pilotos  
PRESENTE.

Con profundo interés he leído los artículos, "LA AVIACION CHILENA TIENDE A DESAPARECER" y posteriormente "DE TODO UN POCO", publicado en nuestra revista Despegue N° 29, de febrero de 1977.

Con gran emoción veo que nuestros colegas Pilotos están saliendo de un silencio voluntario, para hacer pública las inquietudes y afanes de una profesión que, sencillamente no acepta segundos errores. Esto nos ha llevado a hacer de nuestro trabajo un verdadero apostolado, sin que lleguemos a ser mártires, pero sí esclavos de ella.

Siempre anhelando lo mejor para nuestra Empresa, desde el puesto de mando los problemas se atacan hasta el final, sin claudicaciones, incluso en campos que competen a otras Jefaturas. Solucionando en ruta problemas de Pasajeros, Sobreventas, Atrasos, eligiendo rutas convenientes para economizar combustible, buscando nuevos procedimientos, arreglando estibas, etc.

Qué diferente es la actitud de algunos funcionarios cuando queremos lograr algo para nosotros.

Largas tramitaciones para conseguir el reintegro de viáticos atrasados. Tediosas esperas en la antesala de los funcionarios de Finanzas, para recibir dinero a rendir cuenta para actividades netamente profesionales, como el caso del simulador de Dallas. Si parece que esta gente diera el dinero de su cuenta personal.

Sería interesante recordarles a todos, que cuando el cuerpo de Pilotos se adhirió en forma total e incondicional a la lucha contra el anterior Gobierno, todos estos señores, aparte de abrir la boca de asombro, no movieron un solo dedo para ayudar a nuestro movimiento, y sólo pensaron que perdían su fuente de ingresos. Nosotros pusimos a la Patria y la seguridad de nuestra familia por delante de todo y llegamos hasta las últimas consecuencias.

Después del 11 de septiembre, día de la libertad, nos pusimos a disposición de la Honorable Junta de Gobierno, con nuestros aviones y experiencia para ayudar a sacar a flote a un país y a una Empresa Aérea sumidos en el caos económico y social.

Han pasado más de tres años. La Patria se ha salvado; los desconocidos de siempre segui-

mos en la primera línea de lucha, y los conocidos de siempre han tomado la valentía necesaria como para creer una vez más que los Pilotos somos elementos secundarios en una Empresa "AEREA". Qué aberración; no hay peor ciego que el que no quiere ver.

A pesar de que nuestros sueldos y salarios indican lo contrario, somos profesionales indispensables, y es el momento de iniciar otra batalla, nuevamente por nuestro país: Somos Embajadores y portadores de nuestra bandera, cada vez que un avión de LAN-Chile surca los cielos del mundo.

Levantemos nuestra voz y hablemos lo suficientemente alto para que aquellos que hacen oídos sordos a nuestra realidad, tengan que escucharnos de una vez por todas.

La gran responsabilidad asumida por un Capitán y su tripulación no puede ser pagada con migajas.

Nuestro alto sentido profesional nos lleva a perfeccionar por todos los medios nuestros conocimientos y aptitudes.

Jamás dejaremos de cumplir nuestras obligaciones con la Empresa, como se ha demostrado en el alto rendimiento conseguido con una flota de aviones insuficiente e incompleta, pero no podemos olvidar que sí somos leales a nuestro país y a LAN-Chile, no podemos dejar de serlo con nuestro grupo familiar. Tenemos que exigir remuneraciones de acuerdo a nuestra responsabilidad y profesión de sacrificio. Estamos engañados con cifras conseguidas con horas extras y gratificaciones esporádicas.

Pongámonos en campaña para lograr una tranquilidad económica que merecemos largamente por lo que hemos hecho, y estamos haciendo, y seguiremos el mismo camino hacia adelante, sin que nuestra mediocre remuneración nos vaya a hacer cambiar de idea.

Cuando batallamos por la libertad de nuestra patria, las lanzas derrotaron a los molinos de viento.

Hagámoslo ahora, por nuestros hijos, sin dejar en ningún momento de entregar hasta la última gota de energía por nuestra Empresa. Hagámonos, exponamos nuestros problemas y pidamos soluciones.

SANTIAGO BLACHET VILLALOBOS  
Comandante Aeronave

c/c.  
Al señor Director  
de la Revista DESPEGUE  
Señor  
Carlos Riderelli M.

# LAN

## en la noticia

LAN-Chile ha estado en la noticia frecuentemente en los últimos dos meses, ya sea en un titular o en una crónica, porque es una empresa estatal y en el país se ha desatado una verdadera fiebre de definiciones... a fondo.

Los industriales representados por el Presidente de la Sociedad de Fomento Fabril Domingo Arteaga se han referido a LAN junto a otras empresas como Enacar, Iansa, Cap, etcétera, y han sostenido que estas empresas bien podrían ser propiedad privada.

Algunos economistas, sin embargo, han disentido de este juicio, y han usado el término de "empresa estratégica", fundamental para la defensa nacional, para justificar la propiedad estatal.

El Vicepresidente de Corfo, Coronel Luis Danús, comentó que el término "empresa estratégica" era para él "creación de la prensa", y que no lo consideraba apropiado para referirse a las "filiales básicas de Corfo", entre las cuales está LAN.

Sin embargo, el Coronel Danús piensa que toda esta fiebre de definiciones y polémicas no pasan de ser meras discusiones académicas, porque en la práctica no existen capitales privados nacionales capaces de solventar el gasto de inversión y de explotación que este tipo de empresas requiere.

Seguramente cada piloto de LAN tiene su propia opinión y como el problema los afecta directamente, en su empleo, en su vida diaria, nos permitimos en esta oportunidad analizar algunas opiniones y publicar el pensamiento del CDA. Carlos Riderelli en relación a este tema.

"Señaló el Presidente de la Sociedad de Fomento Fabril, Domingo Arteaga, que el Estado mantiene una ingerencia desmedida en las mayores empresas nacionales, y agregó a continuación que éste no debía efectuar labores que los particulares podrían cumplir con mayor eficiencia.

Asimismo, don Domingo Arteaga se preguntó por qué razón empresas como: IANSA, ENACAR, LAN-Chile, ENAP, EMPREMAR y las salitreras no pueden licitarse en condiciones que aseguren la competitividad en esos campos.

Al respecto, quisiera referirme a LAN-Chile, no como experto en aeronáutica, sino como hombre que durante muchos años ha hecho de la aviación su profesión, y como tal estimo es posible efectuar algunas reflexiones.

La aviación en el mundo ha experimentado un desarrollo vertiginoso; desde 1964 hasta 1974 el índice de crecimiento

de la aviación en el mundo fue de 12,5% anual (toneladas kilómetros totales). Posteriormente, a raíz de la crisis del petróleo y otros problemas económicos mundiales, dicha tasa descendió en 1975 al 5,5% (+).

Sin embargo, los beneficios netos de la explotación de las líneas aéreas en el mundo (+) ha variado entre 1971 y 1974 entre el 1,6% y el 0,1% de los gastos de explotación.

Lo anterior demuestra que la aviación en el mundo, muy lejos de ser un buen negocio, apenas cubre los gastos de explotación. Es verdad que el porcentaje indicado es sólo un promedio, pero apenas la tercera parte de las empresas de aviación tienen utilidades medianamente razonables.

La razón de la existencia de las líneas aéreas en la mayoría de los casos debe buscarse, no en el beneficio económico que representa para el inversionista, sino en la utilidad que representa para la comunidad y eco-

nomía, tanto internacional como interna de los respectivos Estados.

De este modo, difícilmente puede discutirse lo que significa para una nación el contar con una línea aérea de bandera: integración del territorio nacional, (el nuestro desproporcionadamente extenso); asegurar el transporte de personas y carga a los lugares que los intereses de la Nación requieren ejerciéndose en forma efectiva la soberanía nacional; la circunstancia de contar con una flota adecuada y moderna en determinadas circunstancias puede ser esencial para la defensa nacional y la seguridad interior del Estado; el desarrollo económico requiere de los medios adecuados de transporte tanto de personas como de mercadería, etc.

Si bien es verdad que una empresa privada podría cumplir todos o algunos de los fines expresados, no es menos cierto que es determinante para que exista servicio de transporte aéreo que éste sea rentable.

En Chile, dicha rentabilidad no se ha dado, y las inversiones privadas en empresas aéreas son insignificantes en relación a otros sectores de la economía o en relación con el transporte carretero o marítimo.

Las empresas nacionales de transporte aéreo no sólo han disminuido su índice de desarrollo, sino que éste se ha transformado en negativo; con excepción de LAN-Chile y LADECO, ninguna otra empresa ha efectuado inversiones en aviones a reacción, y lo que es peor todas las empresas nacionales de transporte han experimentado una sensible disminución en sus servicios (transporte inter-

En el transcurso de su historia, LAN-Chile ha plasmado el principio de subsidiariedad del Estado; ha llegado a los puntos más apartados del territorio nacional, particularmente el extremo sur, aunque las operaciones aéreas no sean remunerativas.

Esta vez es necesario recordar que las empresas del Estado no deben su razón de ser al ánimo de lucro del Estado, sino que son herramientas fundamentales para entregar a la comunidad servicios en los que el sector privado no se interesa, o si se interesara, a precios tales que quedan fuera del alcan-

ce de quienes lo necesitan.

Estimamos que LAN-Chile es una empresa que, lejos de privar a los particulares de un sector interesante de actividad empresarial, ha sido el eficaz sostén de regiones aisladas (extremo sur), ha hecho efectiva la soberanía nacional mediante el traslado de autoridades y personas y carga en general (Puerto Williams, Cochrane, Chile Chico, Arica, El Salvador, etc.), ha intervenido oportunamente en caso de calamidades públicas y por último constituye parte importante de la reserva de transporte de la Defensa Nacional.

A lo expuesto debemos agregar que las autoridades aeronáuticas no se encuentran cerradas al otorgamiento de permisos al sector privado. No existe monopolio de parte de la empresa estatal, como lo demuestra la amplia variedad de empresas aéreas particulares existentes en nuestro país. Por el contrario, el inversionista nunca se ha visto atraído por el transporte aéreo, como lo demuestra la escasa inversión en el sector, y las empresas privadas existentes lo han hecho más por afición que por obtener una buena rentabilidad a su capital. En el sector aéreo entonces los particulares no han podido ser tan eficientes como el Estado, considerando que actualmente la competencia está permitida.

En el aspecto internacional debo destacar que en muchas ocasiones la línea aérea de bandera sirve a las necesidades geopolíticas de la Nación más que a un efectivo mercado de transporte, además de ser embaajadora y cara de Chile en el exterior.

De las ideas expuestas, quisiera recordar un principio a veces olvidado o desprestigiado por anteriores excesos del estatismo; las empresas del Estado no tienen por qué ser intrínsecamente perversas o ineficientes, sino por el contrario, son útiles medios que el Estado puede usar, particularmente, en el sector transporte para prestar servicios imprescindibles a la comunidad, sobre todo cuando no tienen por qué ser intrínsecamente atractivos para el sector privado, si no son subsidiados, con tarifas a límites tales que se pierden en gran parte su carácter de servicio de utilidad pública".

## GENTE



Francisco Cortés

### REUNION IFAA

Con motivo de realizarse en Viena, Austria, una reunión de la directiva mundial de la "International Flight Attendants", IFAA, organización que agrupa a Sobrecargos y Auxiliares de Vuelo de Líneas Aéreas Comerciales, viajaron en representación del Sindicato de Tripulantes de Cabina de LAN-Chile, SITCA, los directores señores Napoleón Canales, representante regional para América Latina de IFAA y Francisco Cortés. Ellos fueron portadores de una invitación para celebrar la próxima reunión de directores y representantes regionales de dicha organización en Santiago de Chile, los días 13 y 14 de junio próximo.

El Círculo de Pilotos de LAN-Chile aprovecha esta tribuna para felicitarles muy sinceramente.

### COMIDA ANIVERSARIO

Aun cuando la comida anterior sólo se llevó a efecto el 15 de octubre del año recién pasado, hemos pensado adelantarla este año para nuestra fecha aniversario y así en lo sucesivo.

El 27 de mayo cumplimos 30 años que bien merecen una comida de camaradería. Pronto habrá noticias.

### ATENCIONES

Al presentar su renuncia a LAN-Chile, por acogerse a jubilación el señor Ernesto Palacios hizo llegar al Círculo de Pilotos una tarjeta de agradecimiento por todas las atenciones recibidas en sus vuelos de parte de nuestros colegas. Saludamos al señor Palacios y le agradecemos su gentileza, al mismo tiempo que le deseamos el mejor de los éxitos.

### VICEPRESIDENTE DE O. I. P.

Con motivo de la designación del CDA, señor Carlos Ridere-lli M., como Vicepresidente de la Organización Iberoamericana de Pilotos, se entrevistó con el Integrante de la Junta de Gobierno y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General señor Gustavo Leigh G., la Directiva del Círculo de Pilotos.

El Staff de Revista DESPEGUE saluda y felicita a su Director por tan merecida designación, al mismo tiempo que agradece a todos los colegas de O. I. P. su apoyo desinteresado para este nombramiento.

### FELICITACIONES A "HELICE"

"HELICE", publicación de nuestros colegas mexicanos estuvo de aniversario el 9 de marzo. "DESPEGUE" le saluda desde CHILE. Felicitaciones.

## MATRIMONIOS

El 11 de febrero contrajo matrimonio nuestro colega ENRIQUE KIESSLER. Saludamos a su señora esposa y les deseamos muchísimas felicidades.

PARA EL AMOR... NO HAY EDAD. Nuestro último baluarte ha sido arriado. Leandro Parra Silva, Comandante de Aeronave, Material 707, 35 años, 1,75 de estatura, piel blanca, pelo (?), ojos claros, ha dado el SI. Contrajo matrimonio con la señorita Isabel Margarita Raggio R. el 26 de marzo pasado en la Iglesia de Nuestra Señora de Los Angeles.

El Círculo de Pilotos saluda a su señora esposa y les deseamos muchísimas felicidades.

## MILLONES DE KILOMETROS

Durante los meses de enero y febrero de 1977 han cumplido millones de kilómetros los siguientes colegas:

Dos millones: Juan Borghero, Arturo García, James Conrads.

Tres Millones: Enrique Ojeda, Exequiel Sanhueza, Enrique Colzani.

Cuatro millones: Francisco Castro, Javier Calderer, Carlos Parada, y César Fuentes.

Seis millones: Jorge Alcérca, Jorge Verdugo.

Nueve millones: Jaime Sánchez, Bernardo Lacasia.

Diez millones: Luis Galdames.

## DEFUNCIONES

El Círculo de Pilotos envía, a través de "Despegue", sus más sinceras condolencias a nuestros colegas señor Baldovino Bendix, por el sensible fallecimiento de su señor padre. Señor Mario Bontempi, por el sensible fallecimiento de su señora madre; y señor Francisco Frías, por el sensible fallecimiento de su señor padre.



*Entrevista del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea General Sr. G. Leigh G., con el CDA. Sr. Carlos Riderelli M.*

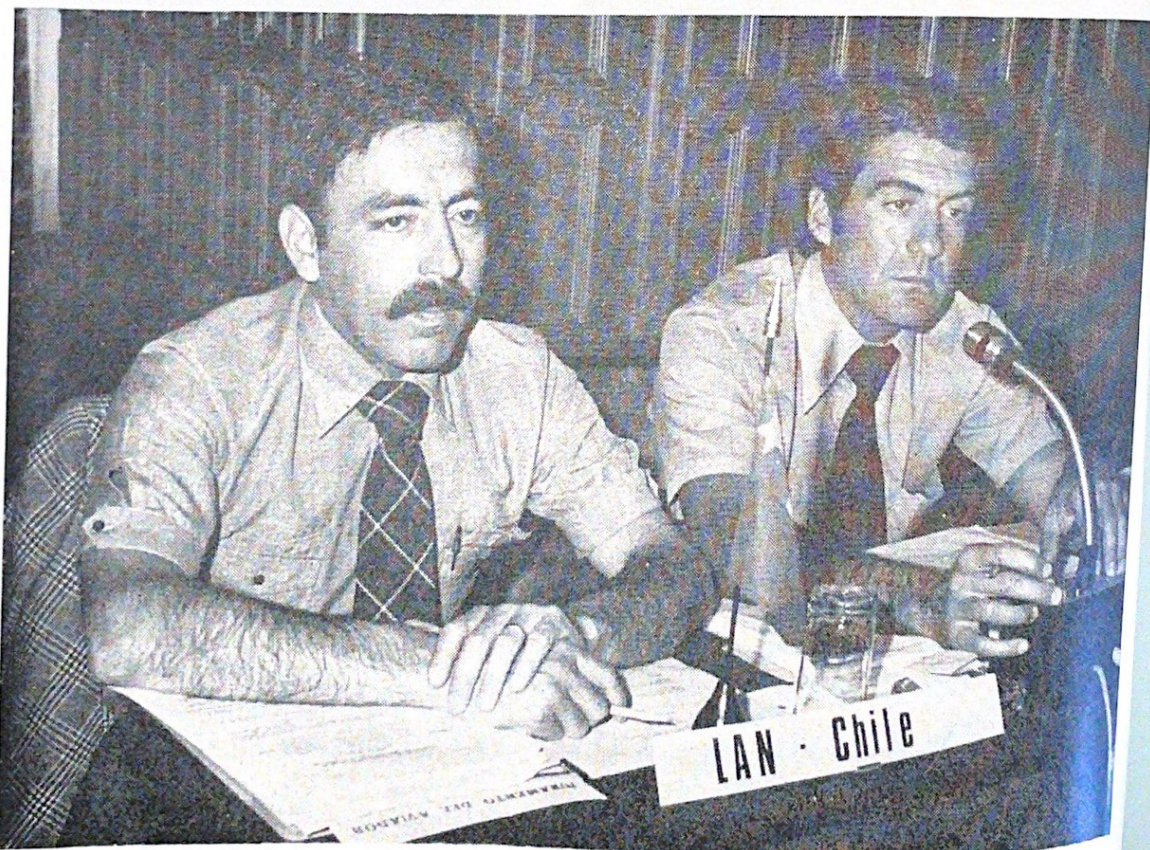


OIP - IFALPA

## QUINTO CONGRESO DE LA ORGANIZACION IBEROAMERICANA DE PILOTOS (O. I. P.)

En Ciudad de México D. F. entre el 21 y el 23 de febrero del año en curso, tuvo lugar el Quinto Congreso de la Organización Iberoamericana de Pilotos, O. I. P. En esta oportunidad, además de las 12 asocia-

ciones miembros, se afiliaron a esta organización internacional las asociaciones de pilotos de El Salvador (ASPAS) y Guatemala (APTA). El Círculo de Pilotos de LAN-Chile en este Congreso tuvo como represen-



CDA. Marcelo Canobra y CDA. Hugo Jordán, representantes chilenos ante el V Congreso de la Organización Iberoamericana de Pilotos.

tante a la delegación compuesta por el Capitán Carlos Riderelli (Jefe de Delegación) y los Capitanes Marcelo Canobra y Hugo Jordán (delegados).

Entre los temas, variados e interesantes, se destacan los siguientes:

1) *Problema: Pilotos Venezolanos.* Como es de todos conocidos, los colegas de este país hermano se declararon en huelga en septiembre del año pasado —1976— por motivos de Seguridad y falta de reconocimiento de la autoridad del Comandante de Aeronave. Después de largos días de paro, que trajo serias repercusiones en este país, los directivos de sus asociaciones (tres) fueron despedidos de sus empresas y encarcelados.

Gracias a la oportuna intervención del Presidente de O.I.P., Comandante José Antonio Campoy de ASPLA (España), como mediador en el conflicto e invitado con este propósito por el Presidente de Venezuela, se dio término a la huelga y fueron reincorporados a sus trabajos todos los pilotos, con excepción de diez de ellos que aún se encuentran en esta penosa situación; pero que de acuerdo con los pasos a seguir, votados y aprobados por el Quinto Congreso, con toda seguridad serán reintegrados próximamente.

2) *Problema Pilotos Bolivianos.* Los dos pilotos que sufrieron un lamentable accidente en un B-727, durante la instrucción y a raíz del cual les expulsaron de la Compañía, fueron, gracias a la intervención de O.I.P., reintegrados al Lloyd después de un año y un sumario justo.

Dentro del tema "Plan Regional de Seguridad Aérea" es

interesante referirse a las metas que se ha fijado O.I.P. para el futuro próximo.

La formación de *Comités de Seguridad* en cada asociación miembro, con el objeto de tratar con la autoridad correspondiente todos aquellos problemas que afecten la seguridad aérea en el respectivo país, y a la vez efectuar un intercambio de información entre asociaciones, con el fin de fijar una política y un criterio común a seguir en nuestra región.

Todas las asociaciones deberán, a través de sus comités de seguridad, llevar un estudio actualizado de los servicios contra incendios y deficiencias aeroportuarias de cada uno de sus aeropuertos nacionales. Estos informes serán estudiados por las reuniones de Seguridad Aérea Iberoamericana, de donde se obtendrá un documento para ser presentado al Consejo Ejecutivo de O.I.P. quien a su vez lo elevará a IFALPA para que así estos dos organismos sean los encargados de hacer ver a las autoridades de cada país las deficiencias existentes en él y buscar la mejor manera de solucionarlas.

No menos interesantes son algunos estudios presentados por algunas asociaciones como el del Comité Técnico de ASPA, México, denominado "estudio del medio ambiente en una cabina de avión de transporte moderno a reacción" o aquel presentado por ACDAC, Colombia, sobre "litiasis urinarias", ambos a disposición de los colegas en sus oficinas, ya que por lo extenso se hace muy difícil reproducirlos.

No quiero terminar sin hacer notar que lo que más ha llamado la atención e impresionado a la delegación chilena es la estrecha unión y el importantísimo TRABAJO DE EQUIPO con que cumplen sus objetivos las

asociaciones de los países iberoamericanos.

Es difícil aceptar que nuestros colegas en LAN, además de volar, en forma por lo demás muy profesional, lo que en sí es ya bastante honroso y meritorio, no se interesen por el cúmulo de problemas que nos aquejan y atañen a los pilotos del mundo y en especial a los latinos; tenemos la oportunidad de colaborar a solucionarlos y debemos aprovecharla y para ello debemos de una vez por todas unirnos y formar equipos de trabajo, dejando de lado nuestros egoísmos, miramientos y afanes personalistas.

Debemos traer al seno de nuestra asociación todas las inquietudes expresadas en hoteles y pasillos. No basta sólo la intención de hacer algo, debemos pasarnos pronto a los hechos. Creo oportuno parafrasear a una autoridad en seguridad aérea de nuestro gremio, el amigo y colega Capitán Julio Matthei, que en su último artículo sobre seguridad dice: "Todo ello, naturalmente condicionado a que no sólo sean los eventuales dirigentes los que sientan la necesidad de impulsar la idea. Si tras esta idea no estuviere presente la participación y expresión de apoyo masiva de los pilotos de cada asociación, no tendría sentido realmente llevarla adelante".

Por favor, que alguien recoja el guante y acuda a este nuevo llamado, por el bien y engrandecimiento de nuestra profesión, sobre todo ahora que hemos sido honrados (y podemos sentirnos orgullosos de ello) con el cargo de Vice-Presidente de la O.I.P., nombramiento que ha recaído en nuestro colega Capitán Carlos Riderelli Muñoz por decisión unánime en el Quinto Congreso de O.I.P. y a quien debemos nuestro más incondicional apoyo.

Hugo Jordán M.

# NUESTRA EMPRESA EN MARCHA

— Una compañía se refleja en sus ventas:  
Toronto cuadruplicó las ventas  
Nueva York: donde más ha crecido  
Miami: 3% de merca.

Las ventas de pasajes reflejan indudablemente la realidad que vive la empresa. En esta materia, LAN tiene mucho que decir.

El total despachado en 1976 fue de 45 millones 333 mil 233 dólares.

La plaza de mayor movimiento es Estados Unidos, y deben destacarse los logros del Gerente en Nueva York, ex-Comandante Jaime Amunátegui, quien consiguió en este período un incremento del 107,60%, con respecto al año anterior.

Si efectuásemos un ranking de ventas, nos llevaríamos más de una sorpresa.

En Chile se vende algo más de 15 millones de dólares en pasajes. En

segundo lugar, se encuentra Estados Unidos con 9 millones 300 mil dólares y, en tercer puesto Brasil, con 4 millones 100 mil dólares.

Como ciudad individual, sin embargo, Nueva York es lejos la más grande, con 5 millones 348 mil dólares de venta anual.

Empatando en un cuarto lugar común están los países que han despachado más de 2 millones de dólares: Australia, España, Perú y Argentina.

Los países que venden más de 1 millón de dólares al año son: Francia, Alemania Federal, Uruguay y Panamá.

Paraná aparte merece la plaza de Toronto. Allí tienen salida algo más de 400 mil dólares anuales,

cuadruplicando su volumen de ventas en relación a 1975 (295,60%).

Antes de terminar, obligadamente hemos de hacer un alto: ¿Qué pasa con Miami? Significativamente es el único sitio de ventas en que se ha registrado una baja, pequeña aún —súlo de un 3,5%— pero lamentable.

Un tercio de los pasajes se venden en el país, considerando tanto vuelos nacionales como internacionales. El 66,6% restante en otros países. Por ello se justifica plenamente seguir manteniendo estas agencias, que fuera de ser la cara visible de la empresa, son su frente principal de financiamiento propio.



## CARLOS RIDERELLI

**Vicepresidente  
OIP**

por J. P. Cifuentes

Jueves 24 de febrero,  
Ciudad de México, D. F.

El Quinto Congreso de la Organización Iberoamericana de Pilotos estaba próximo a concluir. Restando sólo, como último punto, la elección parcial de su directiva en los cargos de Vice-presidente y vocales.

Armando Victoria Galván, representante mexicano, dejaba su alto cargo en la vicepresidencia de la organización, porque así lo determinaban los Estatutos. Pasará a

desempeñarse activamente dentro de su empresa, AEROMEXICO, en un alto cargo ejecutivo, desde donde, indudablemente, también podrá hacer una labor en pro de los intereses de sus colegas.

Carlos Riderelli Muñoz, representante chileno ante la organización, desconocía en ese momento su posible nominación. No imaginaba siquiera el inmenso reconocimiento que sus colegas iberoamericanos brindarían a su dilatada y fructífera labor, no sólo en el seno de su asociación, sino en el del organismo mismo.

México, a través de su delegado lo propuso y Panamá fue el primer país que lo apoyó, luego... UNANIMIDAD.

Su competencia, su capacidad, su veracidad y calidad moral en O.I.P. lo llevaron a ocupar este cargo.

Chile, nuestra Empresa Línea Aérea Nacional y el Círculo de Pilotos cuenta con un representante en el directorio del organismo internacional y la organización iberoamericana gana con ello un luchador experimentado, honesto y capaz.

Su designación nos llena de orgullo y satisfacción, aunque también sabemos que ésta le significará más trabajo, inquietudes y días alejados de los suyos.

### EL HOMBRE

Carlos nació hace 43 años y obtuvo su licencia de piloto de transporte de línea aérea —la número 158— a los 22 años, des-

pués de muchos esfuerzos y estudios, entre ellos incluso de construcción civil en la Universidad de Chile.

Pasaron muchos años desde su ingreso a LAN-Chile antes de llegar a desempeñarse como CDA, frente a los controles de un Boeing 707, nuestro más avanzado y codiciado material.

Como dirigente gremial se han cabido muchas responsabilidades y desde hace años representa al Círculo de Pilotos ante IFALPA y O.I.P.

Hoy ya no se le ve tan solo en su pequeña, pero gran oficina. Su más cercano colaborador y colega, dentro de este departamento, Capitán señor Hugo Jordán Moore lo acompaña. En él sus colegas y la Asociación ven algún día al digno sucesor y representante nuestro en la dirección de la Organización Iberoamericana de Pilotos.

Este nuevo honor, que trae agrados y sinsabores, trabajo y largas horas de desvelo, le llevarán tal vez un poco lejos de su esposa Malú, de sus hijos Camila, Carlos y Constanza. Sin embargo, con toda la colaboración y comprensión familiar de la cual muchas de nuestras esposas e hijos ya han dado muestras suficientes, unidas a su constancia y capacidad, sabemos le harán dejar el nombre de Chile muy en alto sin descuidar en ningún caso a quienes, a fin de cuenta, son su mayor responsabilidad y su compendio de amor.



## HABLANDO DE MEDICINA

El 14 de mayo de 1970 los pilotos de LAN-Chile recibimos con alegría y satisfacción una circular interna en que se nos informaba que la tarde anterior se había firmado el anteproyecto de Decreto con Fuerza de Ley sobre Previsión de los Pilotos, el que sería enviado con esta fecha al Congreso Nacional como iniciativa del Poder Ejecutivo.

Han pasado casi siete años y la amargura es cada vez mayor, al comprobar con inquietud, que gran parte del MENSAJE y el TEXTO del PROYECTO de LEY, aún no encuentran el ECO DEBIDO.

El texto del anteproyecto a la letra señalaba "La necesidad de dar el máximo de SEGURIDAD en los vuelos de LAN-Chile ha promovido la inquietud del Ejecutivo, como asimismo de muchos señores parlamentarios que así lo han hecho saber, en orden a restablecer los derechos previsionales de los Pilotos de esta Línea Aérea, que se han visto desvanecidos.

ESTA SITUACION INJUSTA, COMO A LA VEZ INCOMPRESIBLE, se ha debido al alcance fortuito que han tenido algunas disposiciones legales que, sin ser dictadas con el propósito de perjudicar a ese GRUPO DE ESPECIALIZADOS PROFESIONALES, les distorsionó su estatuto previsional.

La reconocida IDONEIDAD PROFESIONAL de los PILOTOS de LAN-Chile, SU CONDUCTA y APLICACION CONSTANTE al servicio de las nuevas técnicas aeronáuticas, la ampliación de las rutas y la adquisición de nuevo material, han CONSAGRADO LA EFICACIA DE ESTOS SERVIDORES, los que, por razones consustanciales de su propia actividad REQUIEREN LA NECESARIA TRANQUILIDAD EN EL DESEMPEÑO DE SU COMETIDO. Para contribuir precisamente a esa tranquilidad, ES INDISPENSABLE otorgarles aquellos derechos que ya están consagrados para la casi unanimidad de los servidores, tanto del sector público como privado".

Luego el Mensaje prosigue:

"Seguidamente, este proyecto incorpora a estos servidores al régimen de Medicina CURATIVA y Preventiva, derechos que le han sido ignorados en las legislaciones vigentes. Resulta tan INCONGRUENTE esta situación, que los mismos Pilotos, UNA VEZ JUBILADOS, cuentan con el beneficio de MEDICINA CURATIVA, pero cuando están en ejercicio y activos no cuentan con este derecho. A su vez, todo el personal de LAN-Chile, es decir, obreros y empleados, cuentan con estos

beneficios, en cambio los más especializados funcionarios de esta Empresa, obviamente los Pilotos, no tienen esta protección.

Es por esta razón que incluimos estos proyectos, ya que además de hacer JUSTICIA, estamos contribuyendo a un MEJOR ESTADO ANIMICO DE ESTOS PROFESIONALES, lo que, a su vez, contribuye al principio de "SEGURIDAD EN EL VUELO", en el que todos debemos estar empeñados.

Por último, debemos destacar la aprobación que la Superintendencia de Seguridad Social ha prestado a este proyecto, por saberlo de toda JUSTICIA".

Por considerar que el trabajo efectuado por el Círculo de Pilotos en 1969 y que sirvió de antecedente para la elaboración del anteproyecto de ley es aún de sumo interés y no ha perdido su vigencia en lo que dice con medicina curativa, es que preferimos transcribir parte de él, en la certeza de que interpreta nuestra PREOCUPACION y así dar a conocer a nuestros lectores la intranquilidad económica que acompaña a cada una de las familias de Pilotos LAN por no contar con ella, cuando alguna enfermedad, atención médica, hospitalaria, dental, gasto de farmacia e incluso la llegada de un hijo golpea a nuestras puertas.

"El pasajero que utiliza los servicios de LAN, cuenta entre otras seguridades operacionales, con la competencia e idoneidad de los Pilotos, sin sospechar siquiera, cómo éstos realizan su función muchas veces apremiados PSIQUICAMENTE por factores desconocidos para dicho pasajero, otros más, suponen RENTAS EXTRAORDINARIAS, y los más, nos atribuyen un excepcional estatuto de trabajo y PROTECCION.

¡CUAN LEJOS ESTAMOS DE CONFIRMAR ESTA IMAGEN!

Incuestionablemente, uno de los factores que más gravitan en el principio de "SEGURIDAD EN EL VUELO" lo constituye el factor ANIMICO DEL PILOTO. Velar porque dicho factor anímico sea el óptimo es la obligación básica de quienes, en forma directa o indirecta, tienen algún papel que cumplir en el desarrollo de nuestra Empresa.

Hacemos un llamado de atención a los Ejecutivos de LAN y al Gobierno, para que presten su respaldo en la solución de este problema de los Pilotos de Línea Aérea Nacional. Quienes no cuentan a la fecha con ningún tipo de Asistencia de Medicina Curativa y Preventiva cuando están en SERVICIO ACTIVO.

Los Pilotos de LAN-Chile que han demostrado su responsabilidad ante situaciones en que el país ha exigido nuestro esfuerzo y colaboración solicitamos ahora de la Autoridad su comprensión y adhesión para la pronta solución de lo aquí planteado.

Durante todos estos años nos hemos mantenido con aportes de la Empresa y de nuestros ingresos para darnos entre nosotros una ayuda que financie en un pequeño porcentaje nuestros gastos.

NO TENEMOS MEDICINA CURATIVA y creo sinceramente debemos ser uno de los pocos gemelos tan desamparado. Los gastos de tipo médico y dental de atención particular no entienden de esto y se han ido distanciando más allá de los límites de nuestros ingresos.

No estamos en condiciones de cancelar por cada consulta médica \$ 250 y menos \$ 18.000 por un parto... y aún así... ¡CUANTO NOS GUSTA VOLAR!

J. P. CIFUENTES.

## ULTIMA HORA ● ULTIMA HORA ● ULTIMA HORA

### LA PEOR CATASTROFE DE LA AVIACION MUNDIAL: Saldo de víctimas fatales sube de 576.

¿Podrá repetirse esta tragedia? ¿Qué tan seguros son los viajes aéreos?, son preguntas que flotan en estos días en torno a la aviación comercial. Y es de suma importancia poder tener una respuesta para ellas, saber a qué se debió la tragedia y si esas causas se hubiesen podido prevenir.

La primera semana de abril es tradicionalmente una excelente fecha para viajar hasta las Islas Canarias, al menos eso señalan los prospectos turísticos españoles. Sin embargo, para 576 personas resultó ser su último viaje, aquel de donde no regresarían.

La colisión en tierra de dos JUMBO Jet en el Aeropuerto Los Rodeos de Santa Cruz de Tenerife tiene como causa probable un error del piloto del avión KLM 4805 (The Rhine River), Comandante Jacob Veldhuizen Van Zanten de 51 años y 25 como aviador comercial.

El tiempo reinante en el circuito era nublado, con 500 metros de visibilidad y empeorando. Estaba en uso solamente una pista: desde el oeste taxeara el avión PAN AMERICAN 1736 (The Clipper Victor) comandado por el Capitán Víctor Grubbs, de 56 años y 32 de experiencia como piloto; desde el Este se aproximaba el KLM

Veldhuizen llamó a la torre solicitando permiso para despegar, desde ésta le contestaron: "Stand by for takeoff clearance. I will call you back". Lamentablemente, Veldhuizen no escuchó la segunda parte de la frase, que sería nuevamente llamado, y empezó el despegue.

De frente, el Pan American se aprestaba a abandonar la pista de rodaje para virar a la izquierda hacia la rampa C-4. Veldhuizen vio el aparato y sabiendo que ya nada podía hacer intento levantar la nariz de su máquina, tratando de pasar por encima. La mole hirviente (a 2.000° F.) se montó literalmente sobre el Pan American, destrozándose ambos aviones en un horrísono estruendo que se sintió a varios kilómetros del lugar. Los cuerpos de las víctimas, calcinados por las llamas, adoptaron una posición fetal; otros simplemente se desmembraron, quedando irreconocibles. En esta escena pavorosa 67 sobrevivientes vagaban en estado de shock.

Lo que se había iniciado horas antes como un vuelo de placer, para un grupo en que el 70% eran mayores de 55 años, se había transformado súbitamente en el peor de los horrores. Los muertos fueron recogidos por patrullas de bomberos del aeropuerto isleño y luego identificados por trozos

de ropas, dentaduras, joyas, etc., dejando sus cuerpos en el hangar principal del sector. Los heridos fueron trasladados a Estados Unidos en su mayoría. De ellos, muchos quedarán inválidos de por vida. Otros sanarán.

Ahora los expertos que analizan las causas de la tragedia, se preguntan: ¿Si el Pan American hubiese dado marcha atrás hacia la rampa C-3 se habría producido la colisión? ¿Si Veldhuizen hubiese escuchado a tiempo la advertencia de que se le llamaría nuevamente se habría detenido el accidente?, y así se podría seguir analizando una a una las interrogantes que tal vez dilucidará el estudio de las "Cajas negras" de ambos aparatos. El problema para quienes viajaban ese día es que ya no les servirá de nada saber esos "Si". Al resto de los pasajeros y tripulaciones, que día a día hacen uso de dicho material de vuelo y de pistas tan seguras como parecía ser la de Los Rodeos les servirá la experiencia.

IFALPA entregó días después de la catástrofe de Tenerife una lista sobre las condiciones de seguridad de los aeropuertos en uso en el mundo. De ellos 26 recibieron la estrella negra de "Críticamente deficientes".

— 23 años  
LAN.

— El año de su promulgación el 40% de los pilotos había fallecido en el desempeño de su cargo, dejando a sus familias en total abandono.

— Una vieja lucha a la que nunca se puede poner punto final.

Mediados de 1951. Una viva inquietud hace presa a los pilotos de LAN-Chile: el 40% de ellos ha muerto en el desempeño de sus cargos y hasta la fecha no se cuenta con ningún sistema previsional.

Las cotizaciones se empezaron a ingresar tímidamente en la Caja de Empleados Particulares, la que no contaba con jubilación ni montepío. Compañero que fallecía dejaba a su familia en la más completa orfandad económica.

Ante esta intolerable situación un grupo de pilotos se organizó y formó una comisión para abocarse al estudio y solución de esas necesidades. Originalmente, el grupo estaba compuesto por Carlos Wulf D., Alberto Beytía V., y Sergio Correa L., quienes realizaron sus primeras gestiones en la Caja de la Marina Mercante, ya que Wulf había pertenecido a ésta en sus tiempos de estudiante en la Escuela Naval, y por creer que existía una cierta similitud en las funciones de ambos cuerpos.

Tras innumerables reuniones con ejecutivos de esta corporación no se pudo llegar a una meta: la falta de financiamiento era el principal escollo, ya que se daba por hecho que la totalidad de recursos debían ser aportados por los propios interesados, lo que era imposible.

A estas alturas, la comisión ya había aprendido el sistema que debía utilizarse en esos tiempos, tomando contacto con personas expertas en el ambiente previsional y llegando a la conclusión que nada podrían lograr sin dos factores básicos: Una fórmula de financiamiento propio y apoyo ante las diversas Cajas previsionales, a las cuales este grupo pequeño de imponentes sólo le significaban a la larga desfinanciamiento presupuestario.

El piloto Julio Videla, jubilado de la Caja de la Defensa Nacional hizo la sugerencia de buscar una solución al problema en dicha entidad. A primera vista parecía imposible: el sueldo de un piloto activo superaba el de los niveles altos,

queríamos jubilación con menos años de profesión y ellos la planteaban a los 35 años para darla completa.

Se inició una agotadora e incansable labor de convencimiento persona a persona, durante un largo año, hasta que en la estructura legislativa se tomó conocimiento de la necesidad de dar una solución a los problemas de la por entonces incipiente aviación comercial civil.

La argumentación definitiva fue en la mayoría de los casos la estadística que señalaba que el 40% de los pilotos que habían pertenecido a la empresa habían muerto en el desempeño de sus cargos. Finalmente se aceptó, en principio, darles a los pilotos igual trato a la de todos los imponentes de esa Caja: medicina curativa, etc., excepto lo que hoy se denomina "perseguidora".

Sin embargo, la comisión encargada de estructurar esta previsión se mantuvo firme en esta exigencia, lo que a la larga sería una afortunada y decidida posición visionaria.

Un verdadero rosario de nombres se encadena cuando debemos rememorar esos duros años de empeño por sacar el sistema previsional que hasta hoy está vigente, vale decir la Ley N° 10.343, DFL. 326: pero los principales forjadores fueron los pilotos Alberto Beytía V., Alfonso Cuadrado M., Sergio Correa L., Julio Videla S.; los diputados Pablo Aldunate Ph.; Luis Unduraga C.; el senador Eduardo Alessandri R.; el general Leonidas Bravo y el abogado Gonzalo Rahausen.

Para nuestra historia y anecdotario: años después de la promulgación de la Ley Previsional, el primer piloto en acogerse a jubilación fue Alberto Beytía V., poniendo de manifiesto la realidad del sistema logrado con su propia gestión.



CDA. ALBERTO BEYTIA, primer piloto en acogerse a jubilación por medio de la ley 10.343, DFL. 326.



CDA. ALFONSO CUADRADO, uno de los motores fundamentales en la obtención de una ley previsional para los pilotos de LAN.



# CUARTA CONFERENCIA DE INSTRUCCION DE TRIPULANTES PATROCINADA POR IATA

---

En Lucerna, Suiza, se efectuó una conferencia de instrucción de tripulaciones patrocinada por IATA. Durante 5 días se reunieron 151 delegados representando a 58 aerolíneas, quienes analizaron y discutieron 8 grandes temas; ellos fueron:

- Filosofía de instrucción teórica y simuladores de vuelo.
- La filosofía de la instrucción de vuelo "ce-ro" (avión); los simuladores y sus requisitos en cuanto a realismo.
- Ayudas a la instrucción.
- Criterio de selección para pilotos que se inician en una aerolínea.
- Pilotos instructores y pilotos examinadores.
- Instrucción para mejorar los conocimientos aeronáuticos básicos.
- Posiciones de las aerolíneas y requisitos de instrucción para el tercer tripulante.
- Instrucción para una correcta coordinación de las tripulaciones.

La reunión fue del más alto nivel, los temas abordados fueron discutidos inextenso, acompañados de toda clase de elementos tales como películas, diapositivas, máquinas de instrucción, etc.

Cada uno de estos grandes temas serán analizados en ediciones de revista "DESPEGUE", a fin de dar a conocer lo que se está haciendo a nivel mundial en todo aquello referente a instrucción de las tripulaciones.

El Círculo de Pilotos, como institución, debe patrocinar y luchar arduamente por obtener que las autoridades de la Empresa comprendan que todo gasto que se haga en cuanto a instrucción de Tripulaciones es una inversión que a la larga sólo beneficia a quien la hizo.

Algunas compañías, tales como SWISSAIR, han invertido millones de francos en elementos mecanizados de instrucción que utilizando los elementos tradicionales transportados a ayudas audiovisuales y computadoras entre-

gan todos los conocimientos necesarios para desarrollar cursos de habilitación o de refresco, sin que los alumnos estén sujetos a horarios estrictos teniendo a su disposición instructores especializados y contando con la posibilidad de dosificar personalmente el tiempo hasta conocer a fondo el tema estudiado. La delegación enviada por la Empresa pudo apreciar los cambios realmente revolucionarios que se están produciendo en cuanto a la instrucción de tripulaciones, cambios estos que aun cuando signifiquen grandes gastos iniciales reeditan convenientemente al lograr tres grandes objetivos:

- a) Mejor y más grata instrucción.
- b) El alumno progresa de acuerdo a su propia capacidad.
- c) Reducción del período de inactividad por cursos teóricos, permitiendo utilizar las tripulaciones en labores productivas en plazos más cortos.

Eugenio Herrera C.

HAZ  
DEFINITION



"Defender los intereses de una profesión puede consistir a veces en hacerla conocer mejor".— JEAN CHAUMELY.

## ¿CUANTO VALE FORMAR UN PILOTO?

¿Podría usted, amigo lector, contestar esta pregunta?

Probablemente no, y sin embargo es muy importante para la empresa que nos tiene contratados y que nos ha formado como profesionales e incluso para el público en general.

Los recursos usados en el entrenamiento de un piloto de LAN-Chile obviamente provienen del Fisco, y por lo tanto son recursos de todo el país. Por ello deben ser muy bien administrados y celosamente guardados, para que cada centavo sea dedicado efectivamente al fin que se persigue... en este caso formar a quienes en el futuro tendrán a su cargo máquinas por valor de millones de dólares y lo que es más importante: vidas humanas.

### CUANTO VALE REALMENTE

Formar pilotos es una tarea delicada, sin miramientos: el que no sirve tiene que irse, sea en el momento en que obtiene sus primeros galones o cuando ya está en el cénit de su carrera.

Por lo tanto, el primer paso a seguir cuando se quiere contratar alumnos que algún día deventarán los cuatro galones de comandante es por supuesto buscarlos, y para ello nada mejor que llamarlos a través de avisos de prensa escrita: costo final de la publicidad: US\$ 50 por cada alumno que algún día obtenga su brevet.

Tenemos ya a nuestro "Pichón" en casita. Ahora es necesario averiguar si llegará a volar. Para ello el exámen médico deberá revisarle desde el pelo a las uñas, sin olvidar por cierto todas las partes intermedias de su anatomía. Precio final del exámen: US\$ 50 por cada postulante.

Habiendo sido seleccionado y examinado por el médico, el candidato a alumno debe demostrar sus conocimientos, ya que un asno no sirve: los pollinos no tienen alas y por lo tanto... no vuelan. Esta etapa tiene un costo real de US\$ 10 por postulante aceptado.

Luego viene el proceso de demostrar conocimientos específicos de vuelo, que en este estado alcanza a la MODICA suma de US\$ 400. A estas alturas el "Pichón" ha demostrado que pertenece a la raza de las aves y que por lo tanto llegará a volar. Sin embargo hasta este momento el proceso ha requerido para cada postulante aceptado un gasto de US\$ 510.

El costo de entrenar al pichón para que adquiera sus primeros galones demandan un costo adicional muy grande; US\$ 400 en instructores, US\$ 250 en alimentación, y US\$ 100 en transporte, a ello debe sumarse US\$ 40 en útiles. TOTAL: US\$ 790.

El último ítem general... y tal vez el que tenga mayor atractivo para el alumno... es el sueldo con imposiciones, que llega a los US\$ 400.

Resumiendo, el alumno en esta primera etapa, en que se le dan 1.200 horas de clases terrestres, a lo largo de nueve meses ha requerido un costo global de US\$ 1.260.

### FORMAR PILOTOS ES MUY CARO

Formar pilotos es caro... más aún, es muy caro. Un primer oficial con 5 años de servicios, ha volado un promedio de dos mil ochocientas horas, 80 de ellas de instrucción y le ha costado a la empresa... CINCUENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO DOLARES.

Un primer oficial con nueve años de servicios, ha volado un promedio de 5 mil horas, de ellas 120 de instrucción y ha recibido 2.100 horas de clase en tierra... costo total: NOVENTA Y SEIS MIL SETENTA Y CINCO DOLARES.

Sigamos con los ejemplos y empiece a sacar la cuenta de cuánto vale usted.

Un comandante con 10 años de servicios, ha volado unas seis mil horas, de las cuales 200 son de instrucción, con un costo total de CIENTO SEIS MIL SETECIENTOS CINCUENTA DOLARES.

Un Comandante con 15 años de servicios, ha volado nueve mil horas y tiene doscientas cincuenta de instrucción... su costo para la empresa: CIENTO SESENTA MIL CIENTO VEINTICINCO DOLARES.

Un Comandante con 20 años de servicios a su vez ha volado catorce mil horas con 280 de instrucción y un costo final de DOSCIENTOS TRECE MIL DOLARES.

Finalmente, un Comandante con 25 años de servicios ha recibido 2.275 horas de clases terrestres, 300 horas de simulador y vuelo de instrucción y ha volado un total de 16.500 horas. A la compañía dicho profesional le ha significado un gasto de DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO DOLARES.

Las cifras para elaborar este recuento fueron recopiladas por el Primer Oficial PABLO NIETO, a petición del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.

# SCAN NOTICIOSO

**RESCATE DE AVION EN LA ANTARTIDA.** Una comisión de cuatro técnicos aéreos de la Lockheed-Georgia Company en Marietta, Estados Unidos, inició un viaje de más de 20 mil kilómetros, con el objeto de dirigir el rescate de un avión Hercules C-130, equipado con esquíes que resultó averiado en un accidente al despegar el 14 de enero de 1975 en la Antártida.

La nueva operación rescate se programó para el verano antártico de este año, cuando el continente blanco tienen luz solar las 24 horas.

**DISTINCION A PILOTO CHILENO.** El premio "Air Training Command Commander's Trophy", el más alto honor que a un graduado confiere la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y otras dos altas distinciones, fueron otorgadas al TENIENTE LUIS ORTIZ HUERTA, de la Fuerza Aérea de Chile, quien fue considerado el piloto más sobresaliente del curso de entrenamiento de la Base Aérea de Langhlin, Texas. Participaron en él pilotos de Latinoamérica y otros países.

**SOBORNOS DE COMPAÑIA BOEING.** El Gobierno norteamericano está investigando si la "Boeing" utilizó algo más que reactores para echar a volar sus aviones.

Documentos oficiales revelaron que 52 clientes de la Compañía son sospechosos de ha-

ber aceptado sobornos a cambio de la adquisición de aparatos.

Se calcula en 70 millones de dólares la cuantía de los pagos dudosos efectuados por la "Boeing" para promocionar la venta de sus modelos.

**CUMPLEAÑOS.—** LAN-Chile cumplió el pasado 5 de marzo, 48 años al servicio del transporte aéreo comercial. Es la segunda aerolínea más antigua de Sudamérica y su vuelo inaugural lo llevó a cabo en 1929 con biplanos monoplazas marca "Gipsy Moth", de fabricación inglesa, los que dieron inicio a la Línea Aéreo Postal, Santiago-Arica, su antecesora.

En los 48 años transcurridos desde entonces, cerca de 10 millones de personas equivalente a nuestra población y más de 300 millones de kilos de carga de todo tipo han volado en alas de LAN.

Con las respectivas escalas, son 17 ciudades de 14 países las que conforman la ruta habitual de LAN-Chile, tres continentes separados por los dos océanos más extensos del globo, que reciben la visita periódica y "con amistad" —como lo señala nuestra publicidad institucional— de esta activa "embajadora" de nuestro país.

**LE DIERON "ALAS" A LA LINEA TAXPA.—** La Línea Aérea "TAXPA LIMITADA" fue autorizada por el Gobierno para operar con pasajeros y carga dentro del territorio nacional y en-

carga útil y acomodación máxima de seis pasajeros dentro de dicha capacidad.

#### AUTORIZACION A LADECO.—

Fue autorizada la empresa Línea Aérea del Cobre, LADECO, para establecer un servicio aéreo de transporte público de carga entre Santiago, Antofagasta, Iquique, Arica.

La disposición destaca que el servicio aéreo autorizado tendrá carácter nacional, regular, sujeto a frecuencia e itinerarios fijos.

Así también le fue concedido el permiso para operar dos vuelos semanales de pasajeros y carga a Iquique, servicio que se inauguró el día 29 de marzo. LADECO volará los días martes y viernes en forma directa, sin escalas.

¡SU ATENCION, POR FAVOR! SABENA TERMINA SUS OPERACIONES. El anuncio del término de sus operaciones a Sudamérica dio a conocer SABENA (Línea Aérea de Bélgica) a través de su Gerente en Chile. SABENA operaba con un vuelo semanal de Bruselas a Uruguay, Argentina y Chile.

SABENA vendía en Chile, desde que se instaló en el país, un promedio de 40 pasajes por vuelo.

jets Boeing 727, modelo 200. La Línea Aérea BRANIFF INTERNATIONAL tendrá este año una flota de 90 aviones para sus servicios. Ejecutivos de Braniff señalaron que esta última compra tiene un costo de 70,6 millones de dólares, incluidos los repuestos solicitados por la compañía.

El programa de equipamiento se traduce, según, agregaron en unos asientos-millas disponibles por aeronave, con un COSTO OPERACIONAL MAS BAJO Y EFECTIVO.

INCREIBLE, PERO... En estos días, nuestra Línea Aérea Nacional, LAN-Chile, se encuentra volando con la totalidad de los pasajes de sus aviones vendidos.

Ninguno de los vuelos internacionales despega con sus asientos vacíos y menos los nacionales. Y la situación llega a tales extremos que incluso hay reservas por bastante tiempo. Por esta causa se da el hecho paradójal de que los propios ejecutivos de LAN se quedan sin pasaje en los aviones de su empresa.

Hace poco, uno de los máximos ejecutivos de la Línea Aérea Nacional fue visto volando en... Braniff. La explicación fue que no tenía pasajes en LAN (?).

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

Por el CDA. Rodolfo Larson Chaves

---

## TERCERA PARTE

---

### CAPITULO CUATRO.—

#### LA DISTRIBUCION DEL TRABAJO EN EL GRUPO. LOS ROLES DE VUELO.

Por ser ésta la primera fase en la potencial transformación en el sistema de trabajo, se transcribe en detalle:

##### A. GENERALIDADES:

Es el único que inspira al sistema, la igualdad para todos los miembros de un grupo en la duración, cantidad, secuencia de vuelos el ordenamiento de los mismos tendiente al hábito y ciclo de vida y costumbres, la libertad segura de ciertos períodos en que el tripulante desarrolle su vida privada en la mejor forma que le permita la profesión que ha elegido.

##### B. DESCRIPCION:

Conocidas las alternativas de la vida ordinaria: enfermedades y otras situaciones que impedirían el cumplimiento de un vuelo, se asignan TURNOS de cada especialidad para cada vuelo.

Siendo los vuelos correspondientes a un itinerario semanal y por estaciones, los roles son confeccionados basados en los mismos períodos. En consideración a la ausencia de los tripulantes de sus hogares, se agrupan los días Libre en series de ocho continuados a la fecha fija por cada tres semanas (aproximadamente) de servicio en vuelos.

En resguardo del óptimo aprovechamiento de las tripulaciones por parte de la Empresa, se asigna a cada grupo de trabajo el número mínimo necesario para el cumplimiento de los servicios programados. Nota: Al establecerse máximos de trabajo, basados en unidades deducidas de coefi-

cientos y horas trabajadas, un itinerario tendrá un valor en unidades de vuelo, lo que permite instantáneamente conocer si es o no realizable.

A fin de fomentar la efectividad del tripulante, se agrupan los vuelos en períodos de tres semanas de modo que todos ellos tengan horas similares de operación y rutas, evitando el excesivo cansancio psico-fisiológico por relación al ciclo habitual.

Como reserva de eventualidades, fuera del grupo con obligaciones fijas, se asignan Tripulaciones "ESPECIALES" que cubren vuelos de este tipo. A este grupo pertenecen permanentemente: Los Tripulantes que desempeñan cargos administrativos, los Inspectores de material de vuelo.

##### C. DEFINICIONES:

Además de las estipuladas en Cap; las siguientes:

1. *Rol de vuelo.* Documento escrito en el que están considerados todas las obligaciones de vuelo de cada tripulante de cada material, correspondiente a un itinerario publicado con 90 días de anticipación, y los vuelos especiales programados con 24 o más horas antes de la iniciación del vuelo.
2. *Periodo de Rol.* Serie de vuelos programados para una categoría de tripulantes de un material específico, entre los cuales se han distribuido equitativamente y en el mismo orden, los vuelos estipulados en el itinerario.
- 3º *Tripulante.* Persona poseedora de Licencia apropiada, contratada por la Empresa para la realización de sus vuelos.
4. *Itinerario.* Programación de vuelos a fecha y horario fijo que ha sido aceptado por la persona responsable de roles en lo que respecta a calidad y cantidad de tripulantes necesarios para su realización.
5. *Vuelos de Itinerario.* Son los contemplados en el itinerario.
6. *Vuelos especiales.* Los que no están contemplados en el itinerario y es aceptado por el responsable de roles con 24 o más horas de anticipación a la hora programada.
7. *Vuelos de Prueba.* Los solicitados por operaciones o Maestranza para comprobación, con menos de 24 horas de anticipación a la programación.
8. *Alerta o Turnos.* Asignación de un tripulante en el rol, para que permanezca alerta a la iniciación de un vuelo a fin que reemplace al de su misma categoría si se viera impedido de realizarlo por inconvenientes producidos dentro de las 24 horas anteriores a la hora de salida.  
Al asignar un Turno en el Periodo de Rol se cuidará que el desempeño de un tripulante de Turno en Vuelo no signifique alteración a su Rol o a otros cuando terminado el servicio que le originó el turno, ni extralimitaciones al reglamento de horas DACH o él que lo reemplace.
9. *Tripulante Especial.* El no considerado en el Periodo de Rol.

10. *Tripulante de Rol*. Es aquel que está considerado en el Periodo de Rol.

#### D. OBLIGACIONES Y ATRIBUCIONES

*Del responsable de Roles de Vuelo.*

- a) Estudiar el itinerario propuesto.
- b) Determinar las necesidades de Tripulaciones para el mismo.
- c) Determinar puntos de relevo de tripulaciones.
- d) Aceptar o rechazar los lugares de descanso para el mismo.
- e) Determinar y conseguir la aprobación de viáticos o formas de pago de los gastos que demanden la permanencia de tripulaciones en vuelo.
- f) Solicitar la preparación técnica de tripulantes para el cumplimiento del itinerario propuesto.
- g) Aceptar o rechazar itinerarios, según puedan o no ser cumplidos dentro de sus atribuciones, elementos y obligaciones.
- h) Asignar obligaciones dentro del reglamento de roles.
- i) Suspender servicios de quien no se ciñe al reglamento de roles colocándole a disposición del jefe inmediato.
- j) Conceder tiempo libre sobre el mínimo estipulado cuando lo estime conveniente.
- k) Solicitar de Inspectores y Pilotos ejecutivos la realización de vuelos especiales en sus respectivos materiales.

*De las personas afectas a Roles de Vuelo.*

- a) Verificar, aceptar o rechazar el rol asignado dentro de los cinco siguientes días de recepción, si no se ajustare al reglamento de trabajo oficial.
- b) Asegurar el cumplimiento de la obligación que se le asigna en el rol de vuelos.
- c) Solicitar el rol que contengan los periodos libres que mejor acomoden a su vida privada, según precedencia por orden de antigüedad.
- d) Intercambiar el rol con personas de su misma categoría en su totalidad o en parcialidades de modo que no produzcan alteraciones al rol vigente ni a la reglamentación de horas excediendo los máximos; siendo en todo caso de responsabilidad del tripulante el cumplimiento de los vuelos que oficialmente le ha asignado la Empresa o Línea Aérea.
- e) Aceptar obligaciones fuera de rol, que no rebasen los máximos de servicios reglamentarios, durante su "periodo de servicio".
- f) Solicitar ser reemplazado por tripulante especial, durante renovaciones de Licencia, enfermedad u otros asuntos plenamente justificados, hasta por un plazo de seis días consecutivos, no más de dos veces cada seis meses.

*Del Tripulante especial.*

- a) Reemplazar al tripulante de rol de su categoría hasta por seis días consecutivos.
- b) Tomar el rol de un tripulante de su categoría

cuando su ausencia sea de siete días o más, excepto cuando se deba a periodos de instrucción o inspección.

- c) Tomar un rol después de un periodo servido como tripulante especial.
- d) Tripular los vuelos especiales que se le asignen.

#### E. PROCEDIMIENTO DE CONFECCION DEL ROL

1. Extraer del itinerario las horas de operación de cada vuelo en particular para determinar en columnas separadas el tiempo en aeródromos, el tiempo de vuelo diurno y nocturno de cada tramo aplicando los respectivos coeficientes para obtener un valor en unidades.
2. Conocidos los valores máximos de unidades diarias podrá determinarse el número y categoría de tripulantes necesarios en cada vuelo y revisando el vuelo correspondiente de regreso se determina el número de unidades en la misma forma descrita, conociendo ahora día y hora de regreso, habiendo aplicado debidamente el tiempo de relajamiento y descanso durante y después del vuelo.
3. Conocida ahora el día de iniciación y término, incluido el tiempo de relajamiento y descanso se confecciona una lista de los vuelos día por día de la semana con estos datos.
4. Sumar las unidades por cada categoría para todo el periodo de rol y dividir este total por el número máximo de unidades de los respectivos tripulantes para el mismo tiempo, de lo que se obtendrá el número de tripulantes afectos al periodo de rol.
5. Conocido el número de tripulantes para un periodo de rol confeccionar un cuadro con tantas semanas como sea este número y llenar los cuadros semanales con los datos obtenidos en el punto 3.  
En este mismo cuadro quedan incluidos las asignaciones de turno, correspondiente a cada vuelo más largo y el tiempo libre que se especifique.
6. Numerar las semanas obtenidas.
7. Como habrá tantas semanas como tripulantes de cada categoría se confeccionarán listas con series de vuelos, cada una de las cuales será iniciada con un número diferente de semanas siguiéndolas las otras en orden correlativo de modo que por ejemplo: si fueran 7 semanas el Rol N° 3 estaría ordenado: 3-4-5-6-7-1-2, el Rol N° 5: 5-6-7-1-2-3-4, el Rol N° 1: 1-2-3-4-6-7, etc.
8. Distribuir una copia sin nombres a cada tripulante según su categoría, los que elegirán por orden de antigüedad indicando el número de preferencia para cada rol.
9. De acuerdo al punto anterior, asignar el nombre de un tripulante al cumplimiento del rol.

NOTA: El cálculo por unidades consulta sólo el tiempo que el tripulante permanece fuera de base por jornadas de vuelo, relajamiento o descanso. Por lo tanto si por otro motivo, como relevo o itinerario debiera permanecer más tiempo que el reglamentario, para los fines de cálculos de unidades del rol éste deberá considerarse como alerta con sus respectivos coeficientes.

# DEPORTES

## — SKI

Durante el mes de diciembre del año 76, se llevó a efecto en Bormio, Italia, el Segundo Campeonato Internacional de Ski entre pilotos de líneas aéreas.

Representaron al Círculo en esta competencia los primeros oficiales señores: César Lannefranque L., Manuel Balbontín S. y Rodrigo Puga F.

Múltiples problemas tuvieron que solucionar nuestros colegas para llegar a Bormio; los menos, entre Santiago de Chile e Italia, los más, antes de embarcarse en Pudahuel.

Siempre hemos pensado que el deporte, sea quien sea el que lo practique, es provechoso, incluso, considerando su participación como un beneficio personal. Al deporte se le debe incentivar, más aún en este caso específico en que tres pilotos chilenos y únicos sudamericanos iban al centro de Europa a compartir y competir con colegas de otros países. No se pueden solicitar facilidades en forma desmesurada y por cualquier motivo, muy por el contrario, hacerlo sólo cuando el Círculo de Pilotos lo justifique plenamente, pensando en que nuestra participación lleva no

sólo nuestra representación, sino la de la Compañía e incluso la del país.

DEPORTES espera contar a futuro con colegas que quieran planificar y dirigir esta actividad que gusten de ella y puedan incentivar al resto, para que llegue el día en que no haya un sólo piloto LAN que no practique al menos una actividad deportiva y encauzada a través de nuestra asociación. Sólo así obtendremos el respaldo para compromisos nacionales e internacionales.

Pensamos que era importante la participación de estos colegas en Italia, y se logró, se sacrificaron vacaciones, horas extraordinarias e incluso viáticos, pero se cumplió.

Los que asistieron cancelaron sus gastos y nosotros sólo pudimos desearles "buena suerte".

De acuerdo a los antecedentes llegados, se participó en slalom especial y gigante, en donde se ocuparon los lugares 42, 46 y 72 entre 108 inscritos y 60 entre 110 inscritos, respectivamente.

Nota: Luego habrá más noticias de la rama de Ski.

## — PESCA Y CAZA

Sigue aumentando la lista de interesados en participar en es-

tos hermosos deportes y ya mucho se habla de un acercamiento en el Lago Elizalde.

Por informaciones recibidas los participantes se les espere en BALMACEDA con movilidad, alojamiento e incluso alimentación.

Sería interesante ver a algunos colegas preocuparse si realmente esto les agrada, a fin de no desperdiciar estas oportunidades. Mayores antecedentes con los señores Víctor Pérez Michael Crew.

## — TENIS

Se está gestando una competencia de tenis entre tripulantes LAN en las canchas de la Caja Bancaria de Pensiones. Agradeceríamos al o los colegas que deseen organizar esta rama y esta competencia se acerquen a nuestras oficinas.

Pensamos que este deporte tiene el mayor número de adeptos entre pilotos y podría ser éste el comienzo y la ocasión para contar a futuro con un buen representante.

Interesados en tomar su organización, contactar con el Jefe de Deportes en nuestro Círculo, a la brevedad.

## PILOTOS Y SUELDOS

Como lo hemos señalado en diversas oportunidades, uno de los temas más importantes y delicados que debemos tratar, como Directorio del Círculo de Pilotos, es el relativo a las remuneraciones del Cuerpo de Pilotos.

Para el personal que labora en nuestra Empresa y para el público en general, existe la idea que el piloto de línea aérea es uno de los funcionarios mejor pagados, a nivel internacional. Sin embargo, esta imagen es parcialmente cierta: podemos afirmar que corresponde a la gran mayoría de los pilotos de líneas aéreas extranjeras, pero no a nuestros pilotos, aún cuando volamos las mismas rutas, el mismo material de vuelo, el valor del pasaje es el mismo (regulación IATA) y las exigencias, tanto aeronáuticas como psico-fisiológicas, son las mismas.

Es importante comprender las razones por las cuales el piloto debe ser un profesional bien remunerado. Entre las muchas que podríamos mencionar, analizaremos las más importantes:

- a) **SEGURIDAD:** Actualmente, el piloto es el responsable de cientos de vidas que se le confían en cada vuelo, pasajeros, tripulantes, las que van en otras aeronaves que se encuentran en vuelo y además las de los habitantes de los distintos sectores por donde cruza el vuelo.
- b) **RESPONSABILIDAD ECONOMICA:** Podemos subdividirla.
  1. Por la aeronave que tripula, cuyo valor es de varios millones de dólares.
  2. Por el correo y carga que transporta (de acuerdo a nuestra legislación, DFL 221 del año 1931) éste tiene responsabilidad por los deterioros o pérdidas que ésta sufra.
  3. Porque de su desempeño profesional y de su habilidad depende la rentabilidad de la operación: el piloto, normalmente, debe tomar decisiones que no dan mayor tiempo para ser analizadas, las que pueden representar pérdidas o ganancias de varios miles de dólares en cada operación.
- c) **EXIGENCIAS PERSONALES:** Al piloto se le exige mantener un standard profesional altísimo, que lo obliga a mantenerse en permanente estudio, para poder aprobar las inspecciones rutinarias (una o más cada seis me-

ses). Además se le exige mantener condiciones morales intachables.

Es fácil comprender, a la luz de los antecedentes brevemente mencionados, que si el piloto no cuenta con un buen respaldo económico, la seguridad de las operaciones debe resentirse y la empresa que lo emplea puede verse afectada a cualquier tipo de eventualidades. Estos factores son considerados de vital importancia por la mayoría de las empresas de aviación comercial.

También es necesario señalar que los pilotos estamos conscientes de que la Aviación Comercial Chilena pasó por la crisis más severa de toda su historia, de que se suprimieron rutas, que se vendió material de vuelo sin que fuera reemplazado, que el combustible aumentó su valor, etc., lo que obviamente ha repercutido en un desmejoramiento económico para los profesionales que laboramos en ella.

Sin embargo, nuestro Gobierno, a través del Ministerio de Transporte, estudia una "política de fomento" la cual nos hace pensar que a muy corto plazo, y ya lo estamos viendo, la crisis será superada y será necesaria, en un plazo no lejano, la contratación de nuevos pilotos para la aviación comercial.

Frente a esta realidad, nos preguntamos ¿es lógico continuar con una política de remuneraciones de "desaliento" hacia una profesión que debe estimularse y desarrollarse? Con dinero y créditos se pueden adquirir aviones, pero no se pueden producir pilotos experimentados.

Nuestra posición es clara: como pilotos hemos realizado todo tipo de sacrificios para superar la crisis, desde el cumplimiento puntilloso de nuestras obligaciones profesionales hasta la realización de variados trabajos, no remunerados, en beneficio de nuestra Empresa y de la aviación comercial en general.

Todo el proceso que hemos vivido, ha dejado sentir su rigor en nuestros pilotos, lo que ha quedado demostrado en los últimos exámenes médicos (detección de varios casos de hipertensión) y en problemas familiares diversos.

La situación es delicada y debe solucionarse a la brevedad posible. Estamos seguros que así lo comprenderán nuestras autoridades, tanto gubernamentales como las de nuestra Empresa.

P. Baquedano.



## FE DE ERRATAS

- Pág. 10 Donde dice Eduardo Alliende Pavón, debe decir Eduardo Allende Pavón.
- Pág. 14 Donde dice Jorge Pérez, Material 727, debe decir Jorge Pérez, Material 707.
- Pág. 22 Donde dice Prefectura Aeropolicial, debe decir Torneo Alas de la Amistad. Y el párrafo debe decir, se invita a los pilotos de la Prefectura Aeropolicial, de SIPPLA, del Bco. del Estado y a todos aquellos colegas de otras reparticiones que deseen tomar parte durante 1977, a conversar en nuestras oficinas, Las Palmas 2212 Of. 34-36.
- Pág. 26 Donde dice suedos, debe decir sueldos.
- Pág. 27 Donde dice trabaja, debe decir trabajo.