# DESPEGUE

Nº 28 — JULIO 1976




## INFORME DE DIRECTORIO • PELIGRA LA AVIACION COMERCIAL



• "HAY QUIEN OBEDECE A SUS PROPIAS REGLAS, PORQUE SE SABE EN LO CIERTO".

Año 7
Nº 28
Santiago, junio - julio,
1976

# DESPEGUE

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

## SUMARIO

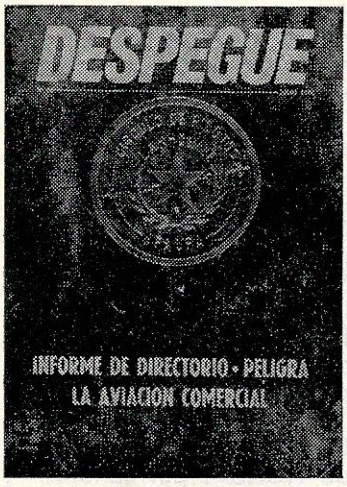

| | |
|---|---|
| 1 | Sumario |
| 2 | Cartas al Editor |
| 3 | Editorial |
| 4 | El Concorde |
| 7 | ¿Qué es OIP? |
| 8 | Directorio Informa |
| 14 | Pasajes liberados |
| 15 | El transporte aéreo |
| 18 | Peligra aviación comercial |
| 21 | El Hidroplaneo |
| 24 | Scan Noticioso |
| 28 | Ayer, hoy y siempre |
| 30 | Deportes |
| 31 | Carta a mi mujer |
| 33 | Comentario |


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

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

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.

**PORTADA**




**Insignia oficial del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, creada en el año 1976.**

# cartas al editor

**CARTAS AL EDITOR pretende entregar a nuestros lectores una tribuna a donde hagan llegar comentarios sobre uno o más temas, informaciones, sugerencias o problemas que sean de interés y que vayan en beneficio de todos.**

**Esta será una de las secciones fijas en nuestras futuras pubicaciones, y de ustedes depende la importancia que alcance. En ella esperamos encontrar la crítica justa para superarnos.**

## FE DE ERRATAS

En nuestra última edición pudimos comprobar una serie de irregularidades de impresión, que escapan a nuestra responsabilidad y dedicación, y que esperamos solucionar en lo sucesivo.

## PERIODISTA

Al grupo de trabajo de "Despegue" se ha unido la periodista Sra. María Yolanda González, quien colaborará con el Círculo para dar un nuevo impulso a nuestra publicación.

## FORO

Esperamos que sea una de las páginas de interés para nuestros lectores, ya que en ellas podrán opinar sobre cualquier artículo publicado en "Despegue", y señalado para Foro.

Esperamos que preguntas candentes, de interés y actualidad, lleguen hasta nuestra redacción, para ser contestadas por ejecutivos de aviación, pilotos o personalidades, correspondientes al tema.

Hemos considerado apropiado iniciar la sección en nuestro próximo número, recibiendo vuestras opiniones referentes al nuevo enfoque de la revista.

Sus cartas pueden ir dirigidas a Revista "DESPEGUE", Foro. Se reciben en nuestras oficinas.

## SECCIONES FIJAS

A las ya mencionadas, Foro y Cartas al Editor se suman, un Artículo de Interés profesional, Deportes, IFALPA, SCAN NOTICIOSO y Ultima Hora.

## "DESPEGUE"

Nuestra meta es realizar una publicación bimensual, pero para ello necesitamos la colaboración de TODOS nuestros asociados. Esperamos sus sugerencias a la sección correspondiente, en nuestra sede.

## AGRADECIMIENTOS

Al Sr. VICTORINO L. GUZMAN, Gerente-Oficina de Ventas de BRANIFF INTERNATIONAL, y la Sra. SARA FATINOFF funcionaria de dicha oficina, por la colaboración prestada a este número.

Al Sr. MARIO MUÑOZ, Gerente de Operaciones de HONSA, por la atención prestada a nuestros enviados.

EDITORIAL

# NUESTRO CIELO PATRIMONIAL

HACE MAS DE DOS AÑOS QUE EL CIRCULO DE PILOTOS HA SOLICITADO DE LAS ACTUALES AUTORIDADES DE GOBIERNO, DEFINICIONES QUE DICEN RELACION CON UNA POLITICA AEREA CHILENA, UNA LEY DE FOMENTO A LA AVIACION COMERCIAL Y UNA REVISION DE LOS CONVENIOS BILATERALES DE AVIACION COMERCIAL.

LA SITUACION ACTUAL DE LA AVIACION COMERCIAL CHILENA NOS PERMITE DECIR, SIN TEMOR A EQUIVOCARNOS, QUE NOS ENCONTRAMOS ENFRENTADOS A UNA CRISIS DE PROYECCIONES INSOSPECHADAS. ESTO NOS PARECE QUE ES PRODUCTO DE LA FALTA DE UNA LEGISLACION ADECUADA, QUE PERMITA A NUESTROS OPERADORES ENTRAR EN COMPETENCIA AEREA INTERNACIONAL, EN IGUALDAD DE CONDICIONES CON OTROS TRANSPORTADORES.

PARA NADIE ES DESCONOCIDO QUE LA TOTALIDAD DE LOS PAISES DEL MUNDO RESTRINGEN LOS PERMISOS DE OPERACION A LAS LINEAS AEREAS, SI NO EXISTE UNA RECIPROCIDAD EFECTIVA.

LA FALTA DE ESTA LEGISLACION HACE PENSAR A ALGUNAS PERSONAS —Y DE HECHO ESTA SUCEDIENDO— QUE DEBEMOS SUSTENTAR UNA POLITICA DE CIELOS ABIERTOS; NO PUEDE DEJAR DE LLAMARNOS LA ATENCION ESTA REALIDAD.

PIENSAN, QUIENES PROPICIAN ESTA POLITICA DE CIELOS ABIERTOS, QUE NUESTRO PAIS SE ABRIRIA AL RESTO DEL MUNDO; SIN EMBARGO, ESTO NOS PARECE UN ERROR, NUESTRO PAIS SE ABRE AL RESTO DEL ORBE DEFENDIENDO SU CIELO PATRIMONIAL CON UNA POLITICA AEREA DEFINIDA, DONDE EXISTA EFECTIVA RECIPROCIDAD Y QUE PERMITA DESARROLLARNOS DE MANERA TAL, QUE PODAMOS COMPETIR EN IGUALDAD DE CONDICIONES CON EMPRESAS EXTRANJERAS. CONTAMOS CON LOS ELEMENTOS NECESARIOS, TANTO HUMANOS COMO MATERIALES, SOLO NECESITAMOS LA PROTECCION DE QUIEN TIENE EL DEBER DE P R O T E J E R N O S, Y ESE ES NUESTRO GOBIERNO.

ES HORA DE QUE SURJAN DEFINICIONES CLARAS REFERENTES A NUESTRA SITUACION. NECESITAMOS DE ESTAS LEYES, Y CON ELLAS ESTAREMOS EN CONDICIONES DE DAR A CONOCER EL PAPEL QUE LE CORRESPONDE DESARROLLAR A LAN-CHILE COMO EMPRESA AEROCOMERCIAL DEL ESTADO. •

# EL CONCORDE

Cada etapa del progreso ha tenido siempre hombres que impulsan el adelanto, y quienes lo reprueban. Aunque hace ya mucho tiempo que el hombre fabricó y fabrica aviones, el nuevo paso que significan los de tipo "Concorde" ha provocado discusiones, y estuvo a punto de que estos aparatos no pudieran llegar a los Estados Unidos.

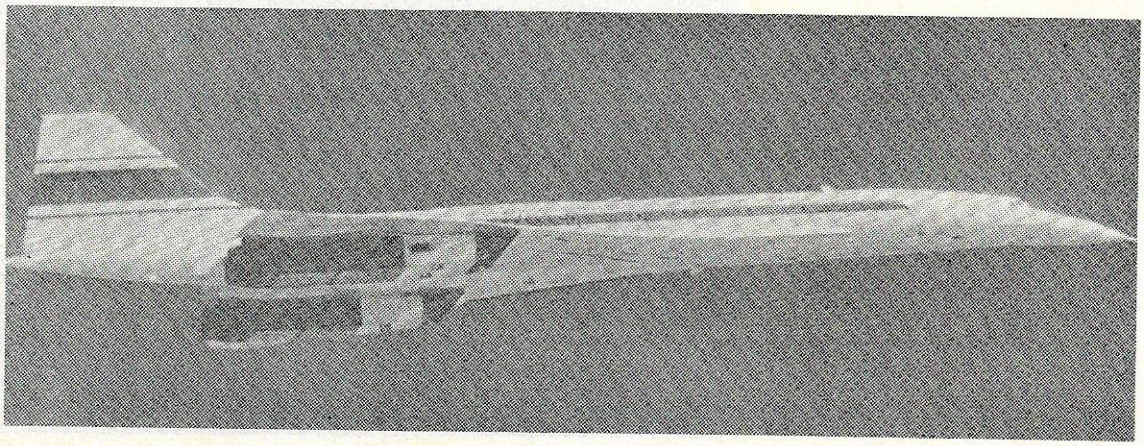
Muchos comentarios se han hecho tanto en el orden técnico, en el orden comercial y en el de los problemas ecológicos que llevan consigo el ruido, la velocidad y la producción de elementos que ensucian el aire. Nosotros vamos a tomar el "Concorde" por nuestra cuenta, y haremos algún comentario desde puntos de vista diversos, como chilenos, y con la idea de que pasará bastante tiempo antes que estos aviones lleguen a Pudahuel.

En primer lugar el nombre "Concorde" no nos es extraño. La línea que separa Perú y Chile se denomina Línea de la Concordia. Ambos países hermanos que van creciendo juntos, hicieron muchas hazañas bajo una misma bandera de independencia y también se trenzaron en combates terribles y heroicos. Pero aquellas etapas fueron superadas, y ahora los separa y los une la Línea de la Concordia.

Inglaterra y Francia tienen una historia bélica que duró más de mil años. Invasiones de uno y otro lado fueron el pan de cada lustro o cada siglo, hasta que lucharon unidos en las dos últimas guerras mundiales. Como no tienen entre ellos una separación de límites por tierra, sino que los separa el Canal de la Mancha, se han unido en el aire y construyeron el más sensacional de los aviones y cuyo nombre —como un aerodetergente—, traducido a nuestros idioma es "Concordia".

Sigue la similitud entre nuestra línea limítrofe con Perú y el Concorde, pues, al parecer, esa línea no será la que nos separe del Perú; será la que seguramente nos diga hasta aquí llega Chile, y de allí para el norte está Bolivia. Igual cosa ocurre con el avión, pues se ha decidido no continuar con su fabricación —fuera de las órdenes pendientes—, que alcanzan a unos dieciséis aparatos más.

En lo que parece que ingleses y franceses no han demostrado "concordia" es con respecto al estreno del Concorde a nivel de Mandatarios. Si se piensa en la g a l a n t e r í a y diplomacia francesas, —más en lo



primero que en lo segundo— los franceses cometieron un desliz al no ponerse de acuerdo con las máximas autoridades inglesas para tan importante evento. Porque habría sido un acto muy galo el que el Presidente de Francia, haciendo honor a la semántica, hubiera dicho a Su Majestad, la Reina de Inglaterra: "Majestad, pase usted primero".

Lo verdaderamente concordante hubiese sido que ambos Mandatarios inauguraran juntos. Para eso el avión es suficientemente grande, elegante, cómodo y espacioso. Es evidente que las rigurosas disposiciones protocolares habrían impedido que se realizase un acto de concordia, aunque esas normas deben estar un poco anticuadas porque provienen desde un remoto pasado. Pero que dos Mandatarios suban al mismo avión está perfectamente de acuerdo con el hecho de que suban al mismo automóvil en ceremonias y recepciones en tierra. No habría entonces dificultad para que aquella inauguración se hubiese realizado en el aire.

Por lo demás, si un avión como el Concorde no presta comodidades a dos Mandatarios, no se explicarían las ventajas que existen para las cuatrocientas o más personas que caben a bordo.

En cuanto a la filosofía que inspiró a los creadores de este modelo, hay que analizarla seriamente. Dicen que se gana tiempo; pero se gana tiempo ¿para qué? Si se coloca a la orilla de las grandes inquietudes, de los enormes problemas del mundo, de los intensos ruidos y transtornos que estos aparatos producen, las ventajas de tiempo obtenidas desaparecen disueltas en su propia inconveniencia. La naturaleza humana sufre transtornos cuando se viaja a grandes velocidades, y cuando se vuela en sentido paralelo al Ecuador. La vida no debe recibir más impactos que la destruyan, pues el hombre con su constante aumento poblacional y su economía de consumo ya está destruyendo más de lo que se puede reponer. No se justifica la mayor aceleración. Tal vez habría que desacelerar el proceso y calmarse un poco y respirar tranquilo, porque esta carrera tecnológica va a dañar al mundo. En esto valdría la pena que todas las naciones tuvieran su concordia. Tal vez un CONCORDE se justificaría para el transporte de alimentos, de ayuda, de elementos de paz y progreso y justo avance para las naciones subdesarrolladas. Los estrategos, seguramente pensarán en el traslado de equipos bélicos... Colocar la técnica al servicio de la Humanidad, es más noble que utilizarla en la destrucción de lo que existe en el planeta.

# EL CONCORDE

**Charleie Able**

# DE INTERES



## • CONCURSO DE PINTURA Y MODELISMO AEREO

La Gerencia de Relaciones Industriales de LAN-Chile, nos hizo llegar a través del Jefe de Deportes, Recreación y Cultura, Sr. Luis Tagle M. una circular - invitación para que todos los hijos de funcionarios que al 30 de noviembre tengan como máximo 14 años de edad, participen en un Concurso de Pintura Infantil y para todos aquellos que a esa fecha tengan como máximo 18 años, lo hagan en un Concurso de Modelismo Aéreo.

Las bases y plazos se encuentran en nuestras oficinas en donde podrán obtener mayores antecedentes.

## • SAUNA

El Directorio del Club de la Unión nos ha hecho llegar una invitación, haciendo extensivos los servicios de su BAÑO SAUNA para los Pilotos de LAN-Chile. Horario de atención: de lunes a viernes de 11.00 a 20.00 horas y sábado de 10.00 a 13.00 horas. Valor $ 50.

## • GRUPO HABITACIONAL

La Gerencia de Relaciones Industriales, a través de la Sra: Beatriz Castro, Asistente Social de LAN-Chile, ha hecho una invitación a todos aquellos pilotos que deseen incorporarse a un PLAN HABITACIONAL CONJUNTO, en terrenos pertenecientes a la firma ENCOBEL y ubicados en el sector Tomás Moro-Apoquindo.

Los interesados deberán acreditar renta total, disponibilidad de Ahorro mensual y ahorro previo del cual dispusiesen.

Antecedentes e inscripciones en nuestras oficinas.

## • INTERCAMBIO DE NIÑOS EN VACACIONES

En nuestras oficinas se encuentran solicitudes y antecedentes de un programa patrocinado por IFALPA tendiente al intercambio de HIJOS de Pilotos durante las VACACIONES. Es realmente interesante.

## • HONSA

A Hotelera Nacional S.A. se le ha solicitado 2 CONVENIOS a través de su Gerente de Operaciones Sr. Mario Muñoz C., tendientes a beneficiar a nuestros asociados y a incrementar el Turismo Nacional.

En ellos planteamos la necesidad de soluciones que nos permitan disfrutar de uno o más días con nuestras familias en algún establecimiento HONSA, sin tener que lamentar su elevado costo el resto del año.

Esperamos una favorable acogida para comunicárselas oportunamente.

## • GOLF INTERNACIONAL

En el Círculo de Pilotos se encuentra una invitación para los asociados que deseen participar en el Torneo Anual de Golf de ALPA que tendrá lugar en el DORAL Country Club de Miami, Florida, del 17 al 21 de octubre de este año.

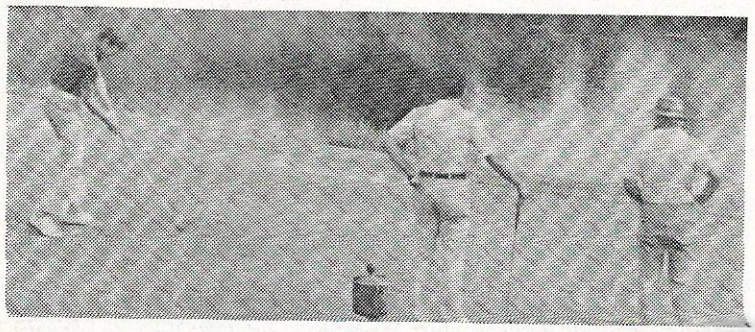
Las inscripciones están limitadas a los primeros 50 Pilotos miembros golfistas de IFALFA (y sus esposas) que hagan la solicitud. En nuestras oficinas se encuentran los formularios de solicitud.

Se recuerda también que el WORLD AIRLINE GOLF TOURNAMENT, auspiciado por el Air Transport World Magazine, se jugará en HILTON Head Island, Carolina del Norte, a la semana siguiente para todos aquellos interesados.

## • PRUEBA DE APTITUD ACADEMICA

El 9 de julio se dio comienzo en nuestras oficinas al curso de preparación para la PAA, patrocinado por el Círculo de Pilotos y sin costo alguno para los asociados y familia.

Dicho curso está a cargo del CDA Sr. OSCAR AGUAYO y aún es tiempo para que los interesados puedan inscribirse.



# ¿Qué es OIP?

**CDA. Hugo Jordan**

La OIP (Organización Iberoamericana de Pilotos) es un organismo que agrupa a casi todos los pilotos iberoamericanos, con el fin de verter en su seno los problemas de orden técnico laboral que afectan a los pilotos de una región con una idiosincrasia común y una amplia gama de problemas particulares a ésta.

Cierto es que existiendo IFALPA se podría argumentar que OIP no tiene razón de existir, pero es fácil demostrar que los problemas que afectan a los pilotos de países desarrollados están en otro plano y a años luz de aquellos que aquejan a los pilotos de los países en vías de desarrollo, como son los nuestros en Latinoamérica. No sacamos nada con plantear en IFALPA nuestra posición con respecto al display que deberá tener en el copckit el instrumento del MLS (microwave landing system), o apoyar incondicionalmente el uso de un dispositivo en cabina de pilotos, para ser operado por éstos, con el fin de regular desde su puesto en vuelo la intensidad de las luces de aproximación, que comparativamente con aquellos que se usan en Europa o Estados Unidos son en la práctica de una ineficacia total. Es ésta, precisamente, la razón por la cual se ha creado la OIP. Los problemas de nuestra región son tan propios y están tan lejos de aquellos que afectan a los pilotos de otras regiones, que para tener fuerza y ser escuchados en IFALPA ha sido necesario unirnos y plantear, en forma conjunta, nuestras necesidades, razón por la cual los congresos de OIP se llevan a efecto dentro de los cuatro meses a aquellos de IFALPA.

Si bien es cierto que OIP es una rama de IFALPA, y que cada Asociación es totalmente autónoma ante ésta con respecto a determinados problemas, es por intermedio de OIP que los pilotos de nuestra región participan y luchan por los problemas que muy particularmente nos afectan.

Los beneficios que estas organizaciones representan para los pilotos no se ven todos los días, pero cabe preguntarse ¿qué beneficios tiene para nuestro país pertenecer a ONU, OEA, FAO? Indudablemente que los tiene, y así también lo tiene para nosotros el pertenecer a IFALPA y OIP, que por intermedio de su trabajo, sus políticas y recomendaciones, logran objetivos y beneficios para con sus asociados. Son estas organizaciones las que por medio de sus grupos de estudio participan en la determinación del uso de un sinnúmero de elementos tales como: display de instrumentos en el cockpit, material y dimensiones del wastecan para que éste pueda mantener un fuego en su interior, sin comprometer áreas anexas; telas a usarse en la confección de los uniformes de los tripulantes, que no sean propensas al fuego, y así, otras que en definitiva benefician a los pilotos.

Es por OIP que las asociaciones iberoamericanas han logrado plantear ante OIT el problema tan álgido de la jubilación que afecta a los pilotos de nuestros países, además del no menos cuestionado, que es el que trata de las horas de servicio y vuelo de los trabajadores en este tipo de actividad.

Es necesario, para finalizar, hacer ver que como nuestro Círculo, estas organizaciones funcionan y rinden sus frutos en la medida que sus integrantes se interesen y participen activamente en su desarrollo. Es imprescindible la presencia y opinión de todos y cada uno de los pilotos, para que podamos resolver aquellos problemas que nos preocupan.

# DIRECTORIO INFORMA



CDA. Sr. Patricio Baquedano
Presidente



CDA. Sr. Víctor Pérez
Secretario

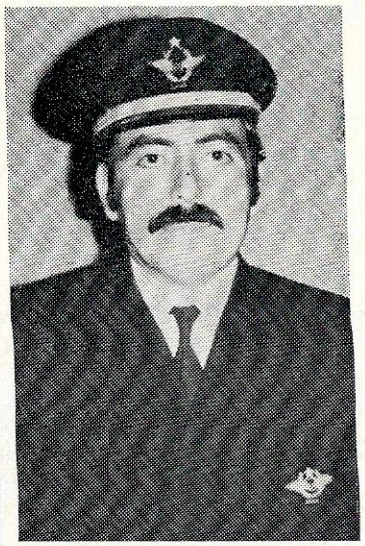
**En el futuro, en las publicaciones de revista "DESPEGUE", bajo el título de "Directorio Informa", el Directorio del Círculo de Pilotos informará en detalle a los señores asociados de cada una de las gestiones realizadas. Hoy damos los títulos de los temas que trataremos en los próximos números.**

**Cada una de estas informaciones irá acompañada de la documentación necesaria. A esta síntesis de gestiones adjuntamos en este número de "DESPEGUE", una carta respuesta al Presidente de LAN-Chile, General (R) Señor Germán Stuardo de la Torre.**

**El Directorio del Círculo de Pilotos hace propicia esta ocasión para reiterarles a los señores asociados que está llano a recibir sugerencias o nuevas ideas que vayan en beneficio de nuestra Asociación.**



CDA. Sr. Baldovino Bendix
Tesorero



CDA. Sr. Marcelo Canobra
Director



FC. Sr. Juan Parra
Director

## ACTIVIDADES DEL PRIMER SEMESTRE 1976

I. HS 748

—Operación GXQ.
—Carta al Gral. Sr. Stuardo. Dic. 75. Oposición a la venta de aviones.
—Se recibe respuesta del Sr. Mario Arnello. Feb. 75.
—Estudio de Costos y Análisis de Mercado efectuado por el Círculo de Pilotos.
—Creación de la Comisión de HS-748, formada por el Gral. Stuardo.
—Conocimiento de promesa de venta de aviones.
—Estudios Santiago, La Serena, Vallenar, presentado a la Empresa.
—Venta de aviones finiquitada.
—Denegación de estudio Vallenar, La Serena; aprobación a Río Grande.

### 2. REUNIONES INTERNACIONALES.

—Visita del Presidente de OIP.
—Conferencia OIP en Colombia.
—Conferencia de IFALPA en México.
—Visita del Secretario de Relaciones Públicas de APLA.

### 3. DEPORTES

—Apoyo a Comisión de Deportes.
—Torneo Alas de la Amistad.
—Torneo Arturo Merino Benítez.

—Estudio Club de Campo.
—Fomento del Deporte controlado para pilotos.
—Aprobación de presupuesto anual para deportes.

**4. RELACIONES PUBLICAS**

—Estudio de vacaciones para pilotos.
—Nuevo impulso a revista "DESPEGUE".
Preparación de Pascua para hijos de pilotos.
—Estudio de intercambio de hijos de pilotos en vacaciones.

**5. FORMACION DE LA COMISION DE ESTUDIO**

—Prueba AA. para pilotos.
—Estudios perfeccionamiento para pilotos.

**6. BIENESTAR SOCIAL.**

—Préstamos otorgados por un monto total de $ 182.594.
—Préstamos de auxilio por $ 58.427.
—Préstamos médicos por $ 14.040.
—Préstamos medicina curativa por $ 110.127.
—Estudio Economato.

**7. TERMINO DE LA COMISION DE TRABAJO, ANALISIS Y ESTADISTICA.**

**8. ESTUDIO DE FRANQUICIAS ADUANERAS.**

**9. TEMAS DE ESPECIAL INTERES DEL DIRECTORIO.**

—Sueldos.
—Seguro de licencia
—Viáticos
—Jubilación
—Ley de fomento de la aviación y protección de la misma.
—Estabilidad funcionaria.
—Requerimientos médicos.
—Seguro de vida.

Señor
Presidente de LAN-CHILE
General de Aviación (R)
Dn. Germán Stuardo de la Torre
**Los Cerrillos**

Santiago, 2 de agosto de 1976

De nuestra consideración:

Referente a su carta de fecha 28 de junio del presente año, leída ante una asamblea de pilotos, el Directorio del Círculo de Pilotos analiza a continuación el planteamiento expuesto por la Empresa respecto al estudio Santiago - La Serena - Vallenar, presentado anteriormente por este Círculo.

## I.— ANTECEDENTES PREVIOS A LA REUNION

A.— No se había realizado la mesa redonda solicitada por el Círculo de Pilotos en carta de fecha 9 de diciembre de 1975, en la cual nos oponíamos a la venta de 5 aviones HS-748 y ofrecíamos nuestra colaboración para analizar, junto a ejecutivos y técnicos de la Empresa, la posibilidad de explotación de los aviones, considerando nuestro contacto directo con representantes oficiales de entidades regionales que nos permitían concluir las enormes posibilidades de realización de vuelos.

B.— Había prácticamente cesado sus funciones la Comisión de Promoción formada por el Presidente con fecha 12 de marzo de 1976, ya que se había firmado un contrato de venta de 5 aviones AVRO con el Sr. Joseph Masin el día 18 de marzo de 1976, es decir, seis días después de la formación de la comisión y cuando se encontraba en pleno trabajo. En consecuencia, se había manifestado que se esperaría el resultado de su debate para la decisión final; cabe hacer notar, además, que no hubo una orden del servicio que diera cuenta de su formación al resto de la Empresa, lo cual entorpeció su labor para requerir información.

C.— El Círculo de Pilotos, con fecha 9 de abril de 1976, envió, para su conocimiento, el memorandum "Análisis de Mercado - Ruta Nacional" referente a rutas cortas y con material HS-748.

1) En ese documento el Círculo de Pilotos planteó la necesidad de verificar las actuales condiciones de mercado en forma objetiva y no solamente histórica.

2) Mostró un pronóstico de mercado medido cuantitativamente, basado en un tráfico industrial/minero real y actual.

3) Planteó la necesidad de efectuar un estudio del mercado nacional, el cual hasta la fecha no ha sido puesto en práctica.

D.— Se había finiquitado la venta de 5 aviones HS-748 los primeros días de junio, lo que imposibilitaba efectuar los vuelos solicitados.

## II.— ALCANCES AL ANALISIS DE MERCADO DE LA EMPRESA

A.— En este estudio sólo se verificó como antecedente el tráfico histórico de 5 años (1970-1974) y que mostraban a Vallenar de la siguiente manera:

1) Crecimiento anual del grupo de postas eliminadas —10.5%, correspondiéndole a Vallenar un crecimiento anual de —5.4%.

2) Prácticamente en el último lugar del ranking de postas eliminadas (sexto y séptimo).

3) Disminución de pasajeros por frecuencia desde 9.5 pasajeros (1970) hasta 3.6 pasajeros (1974) con una variación anual promedio de —21.5%.

B.— Ante estos antecedentes el Círculo de Pilotos no puede dejar de manifestar y plantear ciertas interrogantes.

1) No escapan a nuestros conocimientos que Vallenar es uno de los puntos de menor tráfico histórico, tal vez por diferentes motivos a través de los años y que podrían reflejar el comportamiento de nuestra compañía en ruta nacional, los cuales se pueden sintetizar en dos puntos principales.

   a) Bien conocido es el problema de cumplimiento de itinerarios, que desde su publicación sufre modificaciones, luego nuevas programaciones, vuelos refundidos, cambio de materiales, postergaciones, atrasos programados, además de los imponderables mantenimientos o problemas meteorológicos.

   b) Políticas de tarifas, que han variado durante la última década, por no contar nuestra Compañía con un sistema de costos operacionales adecuados, además de políticas económicas y sociales de gobiernos anteriores.

2) Los antecedentes históricos de cinco años no reflejan el mercado real actual, ya que esos años han sido los más difíciles para nuestro país, quizá de su historia.
   Creemos que antecedentes de 10 años, que obran en nuestro poder, serían más confiables, pero tampoco reflejan nuestro planteamiento debido a que están basados en vuelos caleteros en contraposición a vuelos prácticamente directos solicitados por el Círculo.
   Todo enfoque histórico queda obsoleto ante esto, ya que el estudio de la Empresa habla de 9.5 y 3.6 pasajeros por vuelo, sin explicar cuáles fueron las disponibilidades en esos vuelos a Vallenar —éstos eran caleteros que efectuaban hasta siete postas entre SCL y ARI, pasando por: LSC, LLE, COP, RAL, TTL, ANF, TPA e IQQ; por lo tanto, es imposible que Vallenar tuviera 43 asientos (HS-748) a su disposición. Quizás ocupaba el 100% de su disponibilidad quedando una cantidad no cuantificada de pasajeros sin servicio. Este fue el motivo por el cual el Círculo de Pilotos efectuó el muestreo en esa zona.

3) Se agrega a lo demás que lo solicitado fue incorporar a Vallenar sexto en el ranking, junto a LSC que es el primero de él; hecho que no fue planteado en el estudio de la Empresa.

## III.— ALCANCES AL ANALISIS ECONOMICO DE LA EMPRESA

A.— Costos del tramo. En el estudio de la Empresa se aceptó el cálculo efectuado por el Círculo de Pilotos que alcanzó un monto de US$ 654.86.—, el cual fue aumentado arbitrariamente en un 40% como costo indirecto, lo que dio como resultado un costo total de US$ 916.80.—, informando a la asamblea de pilotos reunidos que esos eran los valores dados por el Círculo de Pilotos, en consecuencia que nuestro estudio no hablaba de costo indirecto porque se había considerado la totalidad de los costos operacionales, similar al usado por la fábrica Boeing.

B.— Ingresos. Con respecto a los ingresos que obtiene la Empresa por pasajero, la tarifa propuesta fue rebajada en 9% de comisión además de tarifas especiales, reduciendo el ingreso LAN por pasajero de US$ 23.— a US$ 18.94.

Con referencia a este punto, queremos dejar constancia que de acuerdo a nuestros antecedentes la comisión por venta de pasajes en ruta nacional es sólo un 5%, el cual fue desechado por los siguientes motivos:

1) Las agencias nacionales LAN, que venden más de un 80% de los pasajes nacionales no cobran comisión por ser empleados de la Compañía.

2) Las agencias de turismo prácticamente no tendrían injerencia en este tramo y además su porcentaje de venta en pasajes nacionales es bajo; 15% aproximadamente.

3) Los agentes generales tienen un porcentaje mucho más bajo aún —5%— pero hacemos resaltar el hecho que el agente general de Vallenar ofreció, mediante carta, no cobrar comisión por los primeros seis viajes (fuera de llevar gratis las escaleras y extinguidores del avión).

C.— Performance de vuelo. Fue incrementada considerablemente por los motivos anteriormente expuestos y porque no se consideró otra alternativa de tarifa y no se analizó el estudio del Círculo de Pilotos como costo marginal.

La diferencia de performance de vuelo quedó lógicamente aumentada de la siguiente manera:

| | CIRCULO DE PILOTOS Paxs. requeridos/FO (%) | | EMPRESA Paxs. requeridos/FO (%) | |
|---|---|---|---|---|
| Costo directo variable | 18.69 | 43.47 | | |
| Costo directo fijo | 9.68 | 22.74 | | |
| Costo directo total | 28.47 | 66.21 | 34.58 | 80 |
| Costo total | | | 48.41 | 112.6 |

## IV.— CONCLUSIONES

Reiterando nuestros planteamientos y creyendo que es necesario efectuar un pronóstico de mercado en todo el país, aunque quedó la flota reducida a cuatro unidades, queremos manifestar que el espíritu que movió al Círculo de Pilotos para efectuar estos estudios y oponerse a la venta de 5 aviones sin un análisis claro por parte de la Empresa, se puede sintetizar en los siguientes puntos:

1) Estamos conscientes que nuestra economía pasa por una crisis temporal, por lo que resulta sumamente importante mantener nuestro material de vuelo intacto a objeto de satisfacer mañana la mayor demanda que el auge económico previsto nos planteará.

2) Por razones de seguridad nacional.

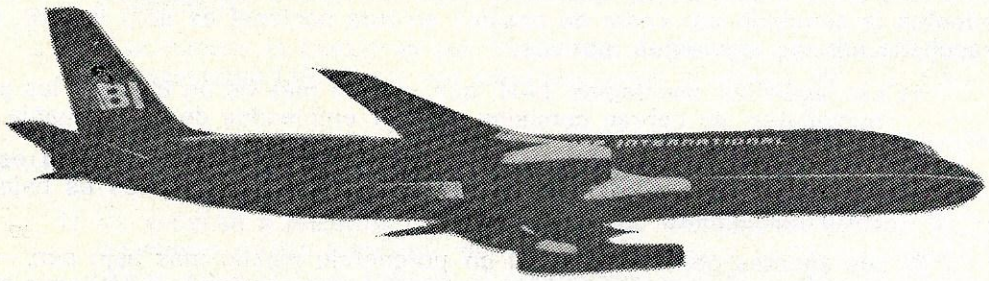
3) El pasajero nacional es un potencial pasajero internacional que puede incrementar el tráfico de pasajeros generado en Chile a niveles más altos para nuestra Compañía, si es captado por un buen servicio en ruta nacional.

4) Existe una disminución del tráfico nacional en la última década por el incremento de los medios de transporte terrestre; nuestra Empresa debe tratar de recuperar ese tráfico con una política de tarifas rebajadas por un tiempo para cambiarle la mentalidad al pasajero y crearle el hábito de volver a efectuar sus viajes por vía aérea.

Saludan atentamente a Ud.,

VICTOR PEREZ ARRIAGADA
Secretario

PATRICIO BAQUEDANO MUÑOZ
Presidente



# PASAJES LIBERADOS

Revista "DESPEGUE" inicia con este artículo una serie dirigida a informar y entregar el máximo de antecedentes a nuestros lectores sobre el sistema de PASAJES LIBERADOS actualmente en uso en las distintas compañías.

El objetivo es aprovechar su experiencia y de acuerdo a nuestra propia realidad obtener los mejores resultados para que pronto contemos con un sistema ágil, ecuánime y realmente satisfactorio, sin trámites burocráticos que lejos de incentivar al personal lo CANSAN y ALEJAN de un DERECHO que le es LEGITIMO.

Hagamos entonces, algún día, de nuestra compañía un ejemplo de EFICIENCIA.

## BRANIFF INTERNATIONAL

Su sistema, quizá no es una meta para nosotros, tal vez no constituye nuestro ideal, PERO... con alrededor de 12.000 empleados, de los cuales 150 trabajan en Chile, en Braniff tiene DERECHO a PASAJES LIBERADOS:

A.— El funcionario.
B.— Sus padres.
C.— Su cónyuge.
D.— Sus hijos y familiares causantes de cargas familiares.

## PASES

Usa un sistema denominado "pases", y de éstos existen tipos A, B, C, D, E, y F, según la categoría funcionaria y los años de servicio. El pase tipo A lo tienen solamente el Vicepresidente de la Compañía, y los Vicepresidentes en cada país; éste les da derecho a viajar cuando y cuantas veces quieran, en Primera Clase, con la sola presentación de su respectiva tarjeta. Quizá la información a reservas de su viaje sea el único trámite requerido.

El pase tipo B, usado a nivel de Gerentes y Supervisores difiere del anterior solamente en el derecho a Economy. Del C al F son usados por categoría y años de servicio, y si bien es cierto están sujetos a espacio y a un número limitado por año, sirven para dar prioridades en un mismo vuelo donde se encuentren uno o más funcionarios en situación de viajar.

## CANTIDADES O NUMEROS DE PASES

Después de seis meses en la compañía el funcionario tiene derecho a un pase para él, y uno para cada miembro elegible de su familia.

Después de un año recibe ocho pases para ser usados por todas aquellas personas con derecho, más un pase adicional por cada hijo de dos años o más.

## LIMITACIONES ANUALES

Solamente, se puede usar un pase por persona a Estados Unidos. Los padres tienen derecho a usar los pases para un viaje anual. Los pases se usan durante el año calendario, y no son acumulativos.

## SERVICE CHARGE

Al hacer uso de su pase el poseedor debe cancelar la cantidad de US$ 44

(PASA A LA PAGINA 23)

# EL TRANSPORTE AEREO: PERSPECTIVAS NACIONALES

**Por Pedro Rivera**

## I.— INTRODUCCION

El transporte aerocomercial en el mundo es una de las actividades que ha experimentado un mayor índice de crecimiento; se suma al extraordinario avance tecnológico en la materia una demanda cada vez mayor del mencionado servicio.

De esta forma los índices medios de crecimiento de los estados miembros de la Organización de la Aviación Civil Internacional —OACI—, entre los años 1965 y 1974, son los siguientes:

| | |
|---|---|
| Pasajeros transportados | 10,1% |
| Pasajeros-Km. | 11,8% |
| Toneladas-Km. de carga | 15,2% |
| Toneladas-Km. de correo | 9,2% |
| Total de Toneladas-Km. | 12,5% |

(Los datos proporcionados se basan en el último informe de OACI disponible, de mayo de 1975, y excluyen a la URSS).

En 1974 el transporte total, nacional e internacional de los estados miembros de OACI experimentó un alza del 5,5% debido a la crisis mundial, pero en todo caso la cifra continúa siendo positiva, lo cual demuestra el extraordinario dinamismo del transporte aéreo, que pese a la recesión mundial continuó en aumento.

En cuanto a ingresos y gastos, las líneas aéreas de OACI tuvieron ingresos equivalentes a US$ 31.500 millones y gastos por US$ 30.500 millones durante 1974, lo cual representa beneficios por US$ 1.000 millones, esto es un 3,2% del total de ingresos de explotación.

Los datos expresados sobre utilidades no dan una imagen clara de las grandes diferencias existentes entre las líneas aéreas del mundo, ya que las grandes utilidades de algunas disminuyen las cuantiosas pérdidas de otras.

De este modo las líneas aéreas de los estados contratantes de OACI, durante 1973, en un 25% sufrieron pérdidas, otro cuarto informó de utilidades de un 4% o menos, otro cuarto notificó de utilidades entre un 4% y un 8%, y el último 25% de las líneas aéreas informaron de utilidades superiores al 8%.

El tráfico aéreo originado en nuestro país, durante 1975, experimentó un aumento importante en relación con 1974. Así los pasajeros internacionales aumentaron de 363.400 a 414.500.

La carga internacional aumentó de 15.469 toneladas en 1974 a 18.196 toneladas en 1975.

## PARTICIPACION DE LINEAS AEREAS NACIONALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO QUE SE GENERA EN CHILE

En conformidad con los datos proporcionados por la Junta de Aeronáutica Civil en su informe sobre la aviación comercial en 1974 y 1975, se puede concluir que la participación que tienen las líneas aéreas chilenas en el mercado de transporte aéreo que se genera en Chile, no posee la importancia que debería.

En pasajeros en 1974 las empresas europeas tienen un 36,6% de dicho mercado y Chile sólo el 33,9% (norteamericanos un 18,2% y sudamericanos un 11,3%).

En carga durante 1974, los europeos tienen el 46,5% de la carga generada en nuestro país y Chile sólo el 36,5% (norteamericanos el 11,4% y sudamericanos el 5,6%). En 1975 los europeos tuvieron el 40,5%, LAN-Chile el 36,4%, los sudamericanos el 9,4% y norteamericanos el 9,8%.

El mercado regional, esto es, el transporte aéreo efectuado dentro de nuestro continente, también presenta cifras asombrosas que demuestran que el transporte aéreo de nuestra región latinoamericana, que debería ser servida fundamentalmente por empresas del área, constituye un mercado explotado en forma importante por empresas europeas.

El mercado sudamericano se encuentra servido de la siguiente manera: (pasajeros)

| | 1974 | 1975 |
|---|---|---|
| Empresas de fuera del área | 36,6% | 33,8% |
| Empresas extranjeras del área | 33,2% | 28,1% |
| Línea Aérea Nacional | 30,2% | 32,5% |

Si consideramos que el tráfico sudamericano constituye en 1975 el 75,9% del tráfico total, adquiere mayor relevancia la exagerada participación que tienen las empresas extracontinentales en nuestro mercado regional.

En relación con la carga, podemos señalar que los europeos en 1975 movilizaron el 40,5% del total de la carga internacional y el 36,9% de la carga movilizada dentro de la región latinoamericana.

La existencia de empresas extranjeras operando en Chile significa una verdadera importación de servicios, ya que cada pasajero o kilogramo de carga embarcado en una empresa extranjera, exceptuando los gastos de operación en nuestro país, se transforman a moneda extranjera y se remesan a las respectivas casas matrices de las empresas aéreas.

De este modo las empresas extranjeras remesaron en 1974 US$ 6.024.375 y en el primer semestre de 1975 US$ 4.042.609, según informaciones del Banco Central.

Naturalmente, no es posible terminar con la mencionada importación de servicios mediante la prohibición de operación a aerolíneas extranjeras, pero sí es de absoluta conveniencia limitar la desproporcionada participación que tienen en el mercado que se genera en nuestro país.

De lo expuesto podemos concluir que el transporte aéreo en el mundo continúa creciendo aceleradamente, a pesar de la crisis mundial de 1974, además que un 25% de las líneas aéreas tienen pérdidas cuantiosas, mientras el 75% restante percibe utilidades.

Asimismo, demuestran las estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil que las líneas aéreas chilenas tienen una discreta participación en el mercado que se genera en nuestro país, siendo mayoritaria la participación de líneas aéreas extranjeras, principalmente europeas, incluso en nuestro tráfico regional. Esto implica para Chile una verdadera importación de servicios, que a lo menos en parte, puede ser evitada.

Es importante agregar que el transporte aéreo constituye el 7% de las exportaciones mundiales, según datos proporcionados por la OACI.

## CAUSAS DEL PREDOMINIO DE EMPRESAS AEREAS EXTRANJERAS Y SOBRE TODO EXTRACONTINENTALES

Las causas del predominio expresado las podemos encontrar en los siguientes aspectos:

1) La gran mayoría de los estados del mundo protegen sus cielos, siendo extraordinariamente restrictivos en el otorgamiento de permisos de tráfico a empresas foráneas. Esta tendencia se notaba ya en 1944 en el Convenio de Chicago, durante el cual no fueron aprobados los acuerdos de transporte que permitían los cielos abiertos. Estados Unidos, en principio, por contar con empresas más poderosas fue partidario de los cielos abiertos, pero en la actualidad ha evolucionado hacia la restricción de autorizaciones, como se ha visto en las restricciones puestas a los Boeing 747 europeos y a la tenaz resistencia al ingreso del avión supersónico Concorde.

En la actualidad la mayoría de los estados del orbe otorgan permisos de tráfico restringiendo derechos y obteniendo facultades iguales o superiores para su empresa de bandera. Esto es, aplicando criterios de reciprocidad. Tal política ha adoptado los países europeos mayoritariamente e incluso se han organizado continentalmente para su aplicación (Comisión Europea de Aviación Civil).

Idéntico sistema aplican en la actualidad Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, México, etc.

2) Al contrario, en Chile y hasta antes de la creación del Ministerio de Transportes en 1974, se otorgaban permisos a empresas extranjeras en forma liberal, sistema que en definitiva sólo tendía a disminuir la participación de las líneas aéreas nacionales en el mercado mundial.

Es necesario tener presente que en algunas oportunidades la autoridad aeronáutica trató de imponer restricciones a las empresas extranjeras, sobre todo extracontinentales, pero presiones diplomáticas frustraron tales intentos.

Al respecto, resulta extraordinariamente inconveniente para nuestro desarrollo aeronáutico otorgar a países extranjeros beneficios indiscriminados que dichos países no se encuentran dispuestos a otorgar de igual forma. Tal como la alta mar tiene en la actualidad un contenido patrimonial, asimismo el espacio aéreo nacional y su utilización tiene un contenido económico de tal relevancia que su enajenación compromete gravemente el desarrollo de las empresas nacionales.

3) Dada la importancia que los Estados han asignado a los derechos de tráfico y transporte,

(PASA A LA PAGINA 23)




## EMERGENCIA

¿Sabe usted qué hacer o a quién recurrir dentro de nuestro sistema de Medicina en un caso de emergencia?

Pues bien, aquí le entregamos una solución.

Por ejemplo, si usted está en casa y son las 23.00 horas y alguien de su grupo familiar (carga) requiere con urgencia ser trasladado a un servicio asistencial.

Llame a las Clínicas Santa María o Alemana, solicitando una ambulancia. Una vez allí muestre su credencial de Piloto LAN, y diga que tiene convenio con el Círculo de Pilotos y que la orden la llevará al día siguiente. Si el problema lo soluciona rápido, seguramente tendrá que dejar un cheque en garantía hasta que llegue la orden, si no, no es necesario.

Luego del alta correspondiente, su cuenta llegará a nuestras oficinas, en donde se procederá al descuento, de acuerdo al monto.

## AYUDAS

Las actuales ayudas Médico-Dentales, se mantendrán en 60% y 40% respectivamente durante este año. Los exámenes de Laboratorio gozan de la misma franquicia que los médicos.

Es necesario presentar la boleta correspondientes a tiempo.

## CLINICA MELLA

Le informamos que todo examen de laboratorio que necesite el Piloto puede pedirlo en la Clínica Mella, donde mostrando su credencial LAN no se le cobrará. El beneficio no es extensivo a la familia ni a las cargas familiares.

## NUEVO SISTEMA

Se está estudiando un nuevo sistema de medicina, que cubra total y satisfactoriamente las necesidades nuestras, evitando los TOPES anuales, pero, dejando abiertamente la posibilidad de una libre elección.

En todo caso cualquier cambio que se produzca estamos seguros irá en beneficio de la mayoría de nuestros asociados.

## DIRECTORES ADJUNTOS

Dos nuevos pilotos se incorporan al Directorio del Círculo, en calidad de adjuntos. Para el Círculo es un honor contar con su presencia, y para ellos —estamos seguros— una satisfacción más dentro de su carrera.

CDA. Sr. EUGENIO HERRERA.

FO. Sr. CARLOS PRADO.

Gracias por trabajar desinteresadamente por el Círculo de Pilotos.

## TOPES

Los topes anuales de Medicina Curativa no tienen posibilidad de mejoramiento, a menos que la Empresa nos aumenta la ayuda correspondiente. Desgraciadamente por esta razón, y mientras se estudia un nuevo sistema, los topes se mantendrán, dejando mensualmente a varios pilotos y sus familias sin ayuda médica, y en una situación bastante inconfortable.

## NAVIDAD

Hemos pensado en la posibilidad de realizar por primera vez una fiesta de Navidad para nuestros hijos. En ella se dispondría de entretenciones, títeres, tonys, paseos a caballos, golosinas y regalos.

Se esperan sugerencias, y personas interesadas en llevar a feliz término esta magnífica idea. ¡No esperemos diciembre para empezar a trabajar, programemos desde ya!

## GIMNASIA

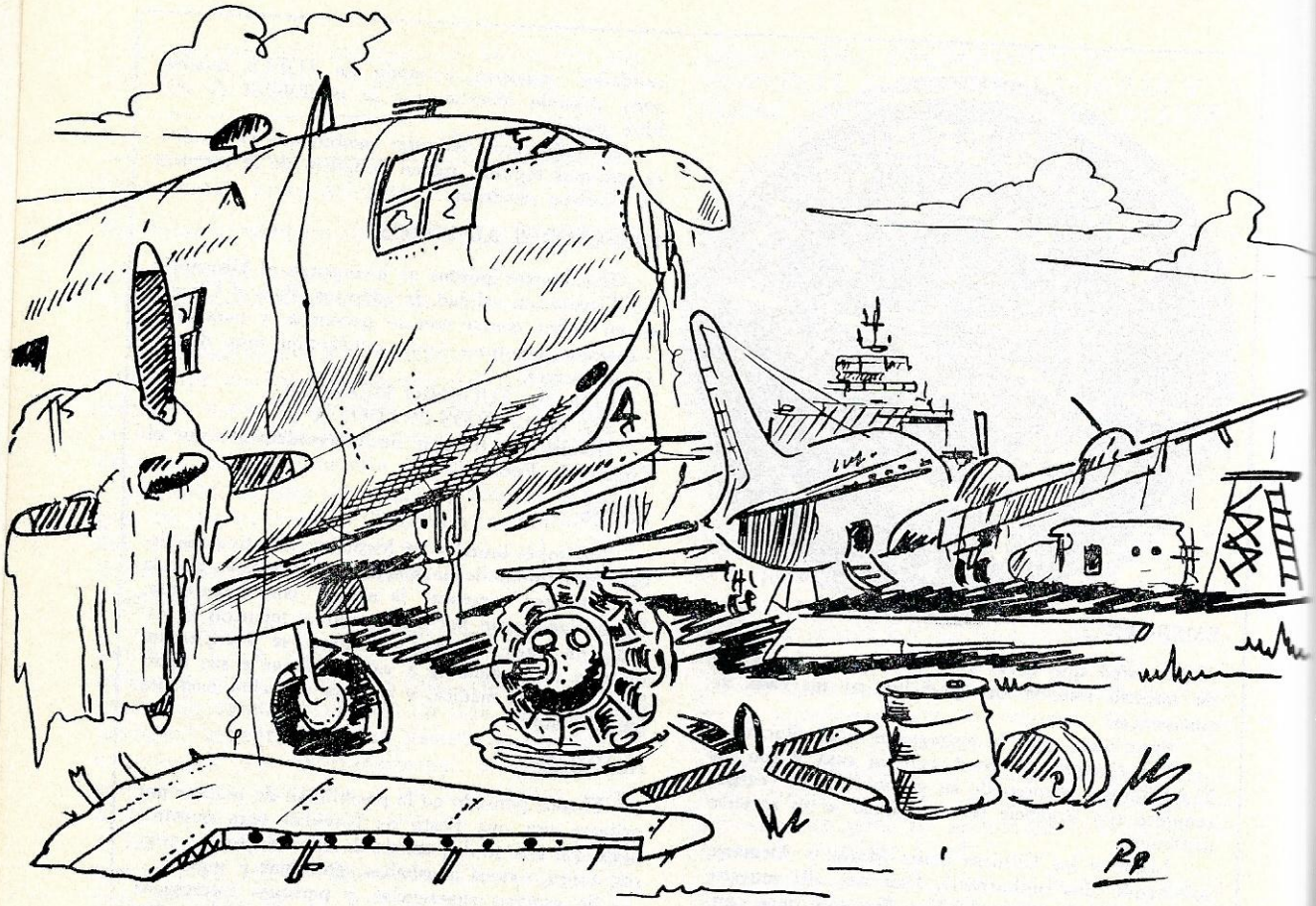
La Circular de Deportes Nº 2 del 10 de junio, invitaba a los asociados a participar en un programa de gimnasia con fecha de inscripción hasta el 25 de ese mes. Sólo se han recibido cuarenta solicitudes.

Creemos que esto es de importancia para ustedes, y esperamos reunir por lo menos un grupo de sesenta personas, para poder dar comienzo al programa. Profesores del Instituto de Educación Física de la Universidad de Chile y facultativos especializados dictarán las clases.

## SUSCRIPCIONES REVISTA

Próximamente informaremos de un sistema de suscripciones que nos sirva para llevar un real control del tiraje que debe tener "DESPEGUE", y sus lugares de recepción. Esto, más las opiniones que esperamos, ayudarán a mejorar nuestra revista y disminuir los costos —cada día mayores— que ésta demanda.

El precio por número, está estimado en US$ 0.80.



## PELIGRO...

# LA AVIACION COMERCIAL CHILENA, UNA ACTIVIDAD QUE TIENDE A DESAPARECER

• PARA NADIE PUEDE PASAR DESAPERCIBIDO EL LAMENTABLE HECHO DE QUE LA AVIACION CHILENA PASA POR UNO DE SUS PEORES MOMENTOS

LA LINEA Aérea Nacional que en otro tiempo llegó a todas las ciudades más importantes del país, ha tenido que reducir rutas y proceder a vender parte de su material de vuelo para cumplir sus compromisos más inmediatos.

La aviación comercial privada, prácticamente desaparecida, ha dejado cesante al mayor número de Pilotos Comerciales de que se haya tenido noticias; incluso LAN despidió a todo un curso de Pilotos alumnos.

A nosotros, como pilotos profesionales, no solamente nos debe preocupar la situación de LAN, sino que nos debe importar sobremanera la situación de nuestra profesión y su campo, que últimamente se han visto reducidos a su más mínima expresión.

Basta visitar el sector sur de "Los Cerrillos" para comprobar el triste espectáculo que ofrecen las Empresas Aéreas que tanto esfuerzo y sacrificio costó formar.

Basta visitar los aeropuertos de Copiapó, Vallenar, Serena, Temuco, etc. para darse cuenta de que cada día se vuela menos en Chile.

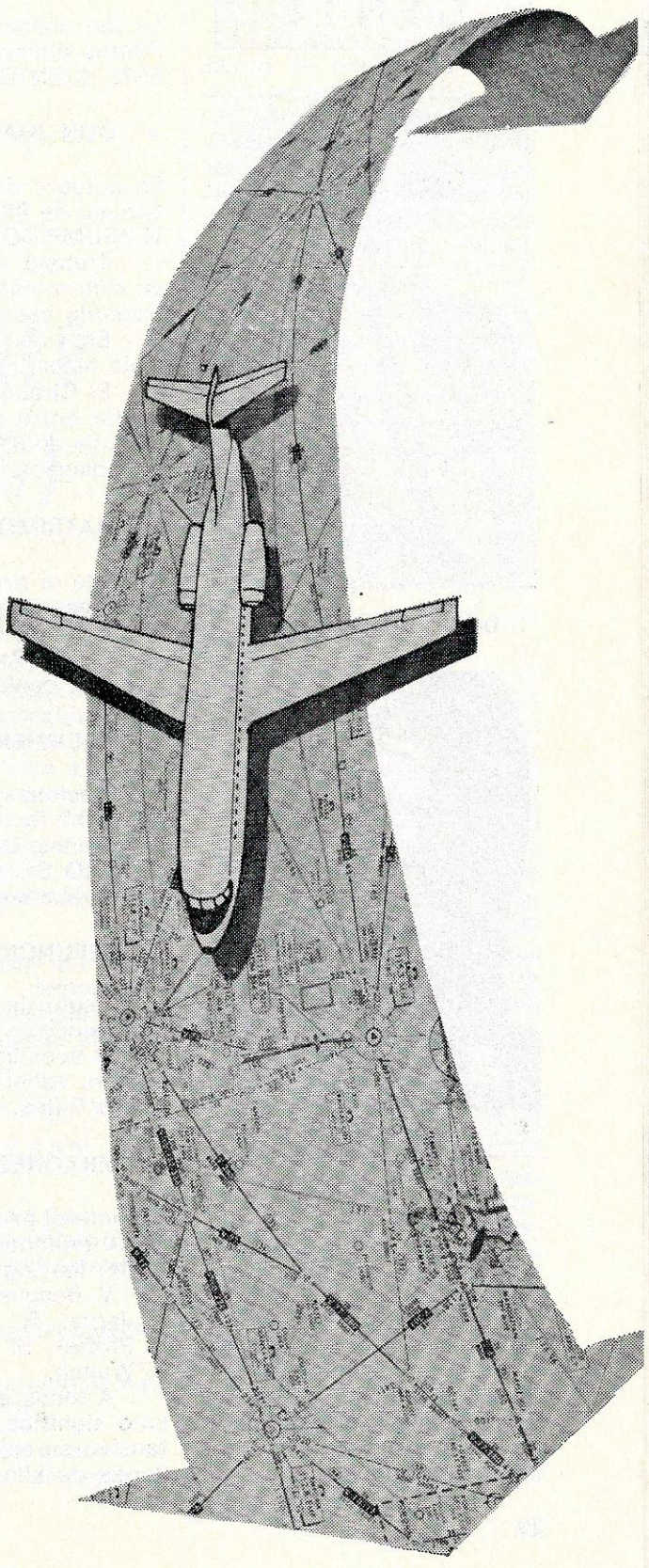
Basta, preguntar a la Dirección de Aeronáutica Civil cuántas licencias de Piloto de Transporte se han otorgado durante los últimos dos años.

Y, por último, basta comparar la situación de la Marina Mercante Nacional, con respecto a la Aviación Comercial, para darse cuenta que mientras la Marina crece con esperanzas de un futuro mejor, la Aviación Comercial se empequeñece; y, lo que es más grave, tiende a desaparecer, pues no hay interés en invertir en una industria sobre la cual no existe una política definida por parte de las autoridades.

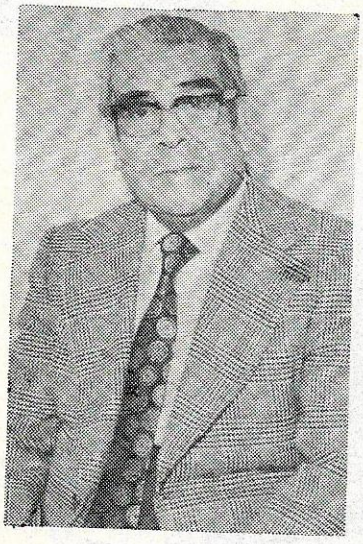
Mucho se ha hablado de la ley de fomento a la Aviación Comercial, pero aún no se han concretado medidas efectivas que nos saquen adelante.

Estamos en emergencia, y nosotros los pilotos sabemos qué significa esto. Ahora, debemos insistir vehementemente, ante la Honorable Junta de Gobierno, para que la Aviación Comercial Chilena, sin excepción, reciba el apoyo necesario para despegar junto al país.

**CDA. Roberto Parragué**



# GENTE



Don Juan Gómez Aguilera



CDA Sr. Kurt Pfeffer

## • COMIDA DE CAMARADERIA, 1976.

La tan olvidada y necesaria comida anual del Círculo de Pilotos queremos transformarla este año en una realidad. ESTE ATENTO, próximamente se abrirán las inscripciones.

## • DON JUAN GOMEZ AGUILERA

En octubre de este año cumple cuatro trabajando en el Círculo de Pilotos, y con ello 56 AÑOS DE TRABAJO ININTERRUMPIDO. ¡Qué ejemplo!

Trabajó once años en Antofagasta, donde conoció a su señora esposa, doña Edelmira García Muñoz. De su matrimonio nacieron dos hijos, y seis nietos.

Este año, haciendo uso de sus vacaciones, don Juan viajó a San Francisco, Los Angeles, París y Madrid.

El Círculo de Pilotos siente satisfacción y orgullo de contar entre sus funcionarios con un ejemplo como es el caso de don Juan Gómez Aguilera. GRACIAS por estar entre nosotros.

## • MATRIMONIOS

Durante el presente año han contraido matrimonio los siguientes asociados:

CDA Sr. Hipólito Gaytan
FO Sr. Pablo Hafemann.
El Círculo de Pilotos les desea felicidades.

## • NACIMIENTOS

Felicitaciones a los matrimonios de:

CDA Sr. Sergio Kurth, CDA Sr. Mario Bravo, CDA Sr. Luis Yáñez, CDA Sr. Luis Bórquez, CDA Sr. Santiago Blanchet, FO Sr. Mario Monardes, FO Sr. Luis Niedbalski.

Y, por supuesto, a todos los que están por llegar.

## • DEFUNCIONES

El Círculo de Pilotos envía a través de "DESPEGUE" sus más sinceras condolencias al CDA Sr. Mario Riedeman por el sensible fallecimiento de su señor padre; de igual manera adherimos al duelo de la familia del Sr. Juan Segundo Rojas, recientemente fallecido.

## • MILLONES DE KILOMETROS

Durante el primer semestre de este año han cumplido más de 10 millones de kilómetros, volados al servicio de LAN-Chile, los siguientes asociados, CDA, Sres.:

V. Benavente, M. Bontempi, G. Cid, J. David, L. Hauyon, J. Jarpa, R. Lowery, G. MacQueen, J. Matic, J. Pérez, K. Pfeffer, M. Riedeman, G. Siredey, H. Tapia, G. Veloso, F. Wunch.

A todos ellos revista "DESPEGUE", conociendo lo que esto significa, los felicita muy especialmente, y hace extensivo su saludo a todos aquellos que han cumplido millones de kilómetros, independientemente de su cantidad.

# EL HIDROPLANEO (AQUAPLANING)

El hidropláneo es un fenómeno que puede presentarse en pistas húmedas, sea por agua o slush, y que básicamente consiste en la formación de una película de agua entre los neumáticos y la superficie de la pista, lo que produce una resistencia dada, la cual a su vez genera una componente vertical de fuerza, que progresivamente va subiendo el neumático y, reduciendo su contacto con la pista, hasta dejarlo virtualmente suspendido sobre el agua. En estas condiciones se pierde el control direccional y el frenado efectivo. La condición es similar a la de una pista helada.

El espesor de la película de agua o del slush puede llegar a ser tan pequeño como 0,2 pulgada, y en ciertos casos hasta 0,1 pulgada. Una vez comenzado el hidroplaneo puede mantenerse sobre la superficie en la cual el espesor de la película de agua es notoriamente inferior a la inicial, y a velocidades también inferiores.

Se ha logrado obtener una fórmula simple para determinar la "velocidad mínima de iniciación del hidropláneo, en base a la presión de los neumáticos: Vel. Min-9 raíz cuadrada presión neumáticos en Psi. Ejemplo: presión neumáticos 170 Psi., velocidad 112 Kms.

La peligrosidad del hidroplaneo queda demostrada al analizar el coeficiente de frenado de acuerdo al estado de la pista:

a.—pista seca: 0.3 (100%)

b.—pista húmeda: 0,15 (50%).

c.—pista helada: 0.05 (16,5%). Equivale a la condición hidroplaneo.

## TIPOS DE HIDROPLANEO

Se pueden distinguir tres tipos esenciales:

a) Dinámico: que es el producido por el agua o slush acumulado en la pista.

b) Viscoso, que es producto de elementos extraños (restos de caucho, aceite) en pistas suaves. Estos elementos crean una película que no puede ser penetrada por los neumáticos y se produce generalmente en las áreas de "touchdown".

c) Por sobrecalentamiento de los neumáticos, luego de un patinazo moderado en pistas húmedas. El calor de la fricción del neumático con la pista húmeda hace hervir el agua, calentando el neumático, lo que forma un sello en éste, que demora la dispersión del agua y el vapor a su vez impide el contacto del neumático con la pista.

## FACTORES QUE INCIDEN EN EL HIDROPLANEO

Son los siguientes:

1.—Diseño del neumático: una banda de rodaje con líneas múltiples, convenientemente separadas, de surco profundo, aminoran la presión hidrodinámica, con lo cual, para que exista hidroplaneo, el espesor de la película de agua o slush debe ser bastante grande (0.4 pulgada aproximadamente).

2.—Estado de los neumáticos: mientras más gastados estén, mayor es el riesgo de entrar en hidroplaneo.

3.—Tipo de tren de aterrizaje: si el diseño es del tipo "tandem", menor es la posibilidad de entrar en hidropláneo, ya que las ruedas delanteras van disipando el agua, disminuyendo



el espesor que encuentra el tren trasero, mejorando así su razón de frenado.

4.—Superficie de la pista: una pista gruesa o áspera es más reticente a la acumulación de agua que una pista suave; obviamente, dependiendo también del drenaje.

5.—Viento de superficie: la generalidad de las pistas están construidas de tal modo que el drenaje del agua se hace hacia los costados. Si existe viento cruzado, con una intensidad de 10 Kts., éste forzará el agua a drenar por un solo costado y por lo tanto la posibilidad que una pierna del tren entre en hidroplaneo, produciéndose además un frenado asimétrico.

## CONSIDERACIONES OPERACIONALES

Cuando se opere una pista húmeda y se presuma que pueda producirse hidroplaneo, se deben tener en cuenta varias consideraciones:

A.—Conocimiento cabal del fenómeno, del diseño, presión y estado de los neumáticos, conocimientos del sistema de frenos y antiskid (en los trenes tandem, el sector delantero también manda la orden de alivianar presión de frenado a los traseros).

B.—Análisis previo del riesgo potencial del aterrizaje: bastante antes de la aproximación se deberá analizar el peso de aterrizaje, la Vref, el pronóstico y weather actual del aeropuerto, teniendo especial consideración con el viento por su incidencia tanto en la Vref como sobre el agua de la pista. Además debe analizarse el largo de la pista disponible, su gradiente, el largo de la pista requerido en condiciones de pista resbalosa (en aviones equipados con sistema de reverso se estima en un 25% más que para pista seca, y en aviones sin reverso, en un 50%).

Si ante este estudio surge cualquier duda, diríjase a la alternativa.

C.—Ejecutar la aproximación de acuerdo a los procedimientos normales, lle-

**gando al cerco de altura y velocidad adecuadas, manteniendo la razón de descenso, actitud y potencia requerida, etc. Cualquiera desviación de los procedimientos para tratar de acortar el aterrizaje, como volar bajo la trayectoria o bajo la Vref., sólo creará problemas.**

**D.—En el cerco: si no viene en condiciones de aproximación totalmente satisfactoria para Ud., esto es en el profile y la Vref. correcta, proceda a rehúsar de inmediato. Si venía en condiciones anormales y a 50 Kms. y se salió de la pista y sobrevivió, seguramente se hará el siguiente comentario; "qué no daría por volver atrás sólo un par de minutos".**

**E.—Técnica al aterrizaje: básicamente se debe realizar un aterrizaje firme (impactado) con lo que de inmediato se traspasa la película de agua. Un aterrizaje suave, en condiciones críticas de pista, puede inducir a un hidroplaneo. Tocando el suelo y en forma decidida, empuje la columna hacia adelante y saque el speed brake totalmente, para eliminar la sustentación alar, y dejar todo el peso del avión sobre su tren de aterrizaje corto. Inmediatamente a continuación, emplee FULL REVERSO y MANTENGALO. Una vez que estén todas las ruedas en el suelo empiece a frenar en forma moderada, aumentando suavemente la presión. Si la acción del frenado es normal, proceda como si se tratara de aterrizaje corto. Si está en problemas mantenga el FULL REVERSO mientras los motores lo permitan, hasta detener totalmente el avión.**

**CDA. Patricio Baquedano**

**(Notas extractadas y traducidas del libro "Handling The Big Jets", y otras publicaciones).**

---

(VIENE DE LA PAGINA 14)

por un round trip, si es a Estados Unidos y US$ 24 si es a Sudamérica.

Esto no es válido para los pases tipo A y B.

### TRATO ESPECIAL

El empleado "Braniff" con 25 o más años de servicio en la Compañía se hace acreedor al pase tipo E, sujeto a espacio para él y su cónyuge.

### TRIPULANTES PILOTOS

Para vuelos domésticos e Internacionales hacen uso del sistema de pases, al igual que cualquier otro funcionario de la Empresa.

---

(VIENE DE LA PAGINA 16)

éstos han comprometido toda su gestión económica, diplomática y política para obtenerlos de nuestras autoridades. Así, hemos visto que naciones poderosas otorgan créditos a nuestro país condicionados al otorgamiento de determinados derechos aeronáuticos, ejerciendo, además, toda la presión diplomática y política que ha sido necesaria. Al contrario, nuestro país, por una inexplicable doctrina de espacios abiertos y un extraño temor al aislamiento, no había presionado debidamente para obtener derechos ni restringía a las empresas extranjeras como arma de negociación.

4) El extraordinario poder económico de las empresas extranjeras les ha permitido adquirir material de vuelo moderno y sofisticado, con el cual resulta sumamente dificultoso competir a las empresas nacionales que han padecido de debilidad económica crónica.

5) Es necesario, además, reconocer que en Chile ha faltado la mayoría de las veces una vocación aeronáutica comercial que lleve a una planificación clara, ordenada y racional de la expansión y explotación del transporte aéreo. Es obvio que, de existir una visión clara y técnicamente estudiada de nuestras posibilidades aeronáuticas, hubiese sido más fácil que el Estado y la Autoridad aeronáutica hubieren impulsado el quehacer de las aerolíneas nacionales hacia donde éstas quisieran llegar.

Con un programa serio y definido de desarrollo de las aerolíneas nacionales, el aparato estatal puede movilizarse en forma eficiente para obtener la finalidad trazada. Al contrario, el Estado no puede obligar a las empresas a crecer o a obtener una explotación racional.

# SCAN NOTICIOSO

HACE más de un mes, se nos contó que el servicio a bordo en ruta nacional MEJORARIA. ¿qué pasó?, y ¿qué pasó también con el aumento de kilos liberados para pasajeros?

QUE PENA que sean los menos, los funcionarios LAN como el que se encuentra a cargo de la Estación Aérea de Antofagasta. De lo contrario, que grande seríamos.

EN ZOOLOGIA enseñan que la hiena es un animal que procrea una vez al año, que se alimenta de cadáveres y que su grito es como una risa. Recordamos esto al leer la noticia de que un Boeing 747 con 379 personas a bordo, al decolar en Nairobi, Kenya, embistió a una hiena. Dos horas después tuvo que hacer un aterrizaje forzoso pues el avión había sufrido la rotura de un neumático y daños en el fuselaje. No hubo pasajeros heridos... Lo que uno puede quedar cavilando es si la hiena seguirá riéndose y contando su historia a los otros animales del Parque Nacional.

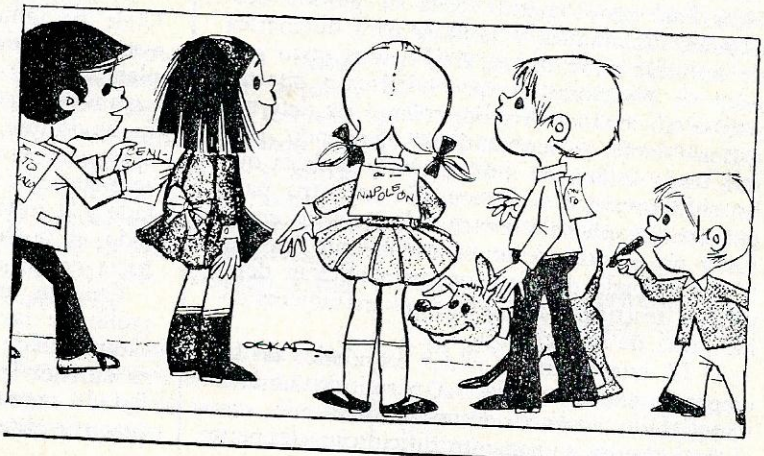
¿QUE pasa en nuestros aviones que si hoy un pasajero solicita papel de escribir no se le da? Será demasiado subido el costo, o es que volvemos a economías mal interpretadas?



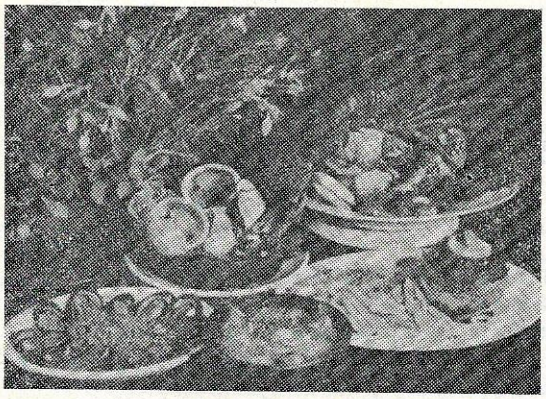
LAN-CHILE en Antofagasta cuenta con un servicio de bus que baja a la ciudad a los PAX que llegan desde Santiago y luego sube, a las 13,45 horas, a los que se embarcan desde la Agencia en esa ciudad. Esto sin costo alguno para los PAX, lo que naturalmente ayuda a mejorar nuestro servicio.

Lo raro es que no se le haga promoción y los PAX desconozcan este servicio, al igual que el que existe entre Balmaceda y Coyhaique.

CON motivo de las vacaciones de invierno gran número de escolares figuró en las listas de pasajeros LAN. Debido a esto los pilotos comenzamos a pensar seriamente que un tony, agregado a la tripulación, ayudaría perfectamente a los sobrecargos a mantener entretenidos a los peques.



EL DIA 14 de julio viajó a IQQ el Presidente de nuestra compañía Gral. (R) Sr. Germán Stuardo, "Es increíble cómo cambia el abastecimiento a bordo", comentaban incrédulos los pax que viajan continuamente por LAN. Uno de ellos acotaba que ojalá viajara siempre el Gral. Stuardo... Pensamos que por querer hacerlo mejor, con esto se perjudica la imagen de la empresa ante cientos de pax que viajan continuamente en LAN y que no son VIP.



EN REPUBLICA Dominicana "Aerovías Quisqueyana" se opuso a la concesión de una nueva frecuencia aérea para la línea española "Iberia", argumentando que esto lesionaría los intereses nacionales. "Iberia", que hace dos vuelos semanales entre Madrid, Santo Domingo y México deseaba la autorización para un tercer vuelo semanal, el día viernes. "Quisqueyana" realiza su único vuelo Madrid-Santo Domingo justamente el día viernes.

EN HOUSTON (Texas), Estados Unidos, tres aeropiratas miembros de una misma familia fueron condenados a 100 años de prisión por el asalto en 1972 de un avión de Eastern Airline.

¿SABE usted que un CDA de 707 LAN al jubilar después de 20 o más años de servicio, NO recibe más de $ 2.800 mensuales por problemas de tope? El Círculo de Pilotos anhela mejorar esta situación.

TODOS los pilotos de las líneas aéreas comerciales francesas se declararon en huelga por 24 horas el día 4 de agosto. El motivo de la huelga estaba centrado en problemas de licencia. Los pilotos franceses solicitaron a las compañías aéreas de todo el mundo que no se aceptara el 4 de agosto endoso de carga ni de pasajeros, para no quebrar su huelga.

"TRANSGLOBAL" fue la empresa de aviación comercial que se adjudicó el contrato para transportar desde Punta Arenas 112.500 kilogramos de carne faenada, lo que se programó en nueve vuelos, con una frecuencia de 48 horas entre cada uno. "Transglobal" realizó el transporte en un avión DC 6 pilotado por los capitanes Jorge Verdugo y Alfonso Cuadrado, quienes permanentemente vuelan rutas nacionales e internacionales en esta empresa.

HACE UNOS meses el Ministerio de Hacienda autorizó a LAN-Chile para suscribir créditos por US$ 1.000.000 con el European American Banking Corporation. También, se autorizó a LAN para contratar un crédito externo por US$ 2.749.411, con el fin de efectuar pagos a Lufthansa.

---

"LOCK", significa cerradura, cerrojo, cerrar; "heed", significa atender, prestar atención, cuidado, precaución. Pero, la unión de estas palabras son explosivas "Lockheed". Si no, habría que preguntárselo a todos los países involucrados en la compra de los aviones del consorcio aeronáutico norteamericano Lockheed, y a los políticos de naciones tan importantes como Holanda, Alemania Occidental, Turquía, Japón, Italia, México, Colombia y Venezuela. En todos ellos han soplado vientos de "comisiones", que han tenido a muy mal traer a altas personalidades que habían permanecido prudentemente en la obscuridad. De esto se deduce que por muy bien tapado que esté el tejado de vidrio, siempre se puede quebrar.



# "APLA" EN SANTIAGO

El día viernes 23 de julio llegó procedente de Buenos Aires, invitado por el Círculo de Pilotos de LAN-Chile, el Secretario de Relaciones Públicas de APLA (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas) de Argentina CDA Sr. CARLOS ALFREDO ASTUDILLO.

El Comandante Astudillo fue recibido en el Aeropuerto de Pudahuel por el Director del Círculo de Pilotos CDA Sr. Marcelo Canobra y el encargado de Relaciones Públicas CDA Sr. José Pedro Cifuentes C.

Luego de su llegada se dirigió a nuestras oficinas y posteriormente a una reunión donde departió con los Directores Sres.: Canobra, Bendix, Latham, Cifuentes y nuestro Asesor Legal Sr. David Briner.

Entre los temas tratados se conversaron problemas de ambas asociaciones, sus logros y metas y también quedó abierto el diálogo a futuras conversaciones que unifiquen criterios y formas de actuar dentro de las realidades de ambos países.

Siendo el motivo de su visita conversar sobre la posibilidad de efectuar además reuniones deportivas de camaradería entre Asociaciones Sudamericanas, quedó fijada la fecha para que una delegación de Pilotos de APLA visite Santiago de Chile el 28 de agosto y luego correspondа al Círculo de Pilotos viajar a Buenos Aires.

Se aprovecharán ambas ocasiones para tratar temas tales como:

a) Estrechar relaciones APLA y Círculo de Pilotos con el resto de Asociaciones Sudamericanas.
b) Relaciones Asociación-Empresa.
c) IFALPA-OIP.
d) Intercambio de hijos de Pilotos en vacaciones, etc.

Quedamos entonces en espera de su visita.

EL CAPITAN de una aeronave es el jefe de su tripulación. Como tal, estará en posesión de las cualidades de un Jefe. Mando, respeto, devoción y amabilidad con sus inferiores. Sin ellas, ninguna misión podrá alcanzarse con éxito.

Con ellas causas aparentemente irremediables pueden ser vencidas y obstáculos al parecer infranqueables, superados.

Cada operación necesita una dirección meditada, si ha de ser llevada a buen fin.

Esto es lo más importante de la operación de un avión. El capitán es la cabeza de una unidad, su tripulación, y como una organización —aunque pequeña en medida— debe seguir a su cabeza.

El capitán de un avión teniendo cargo máximo, debe de tener las siguientes cualidades personales, para asumir sus responsabilidades.

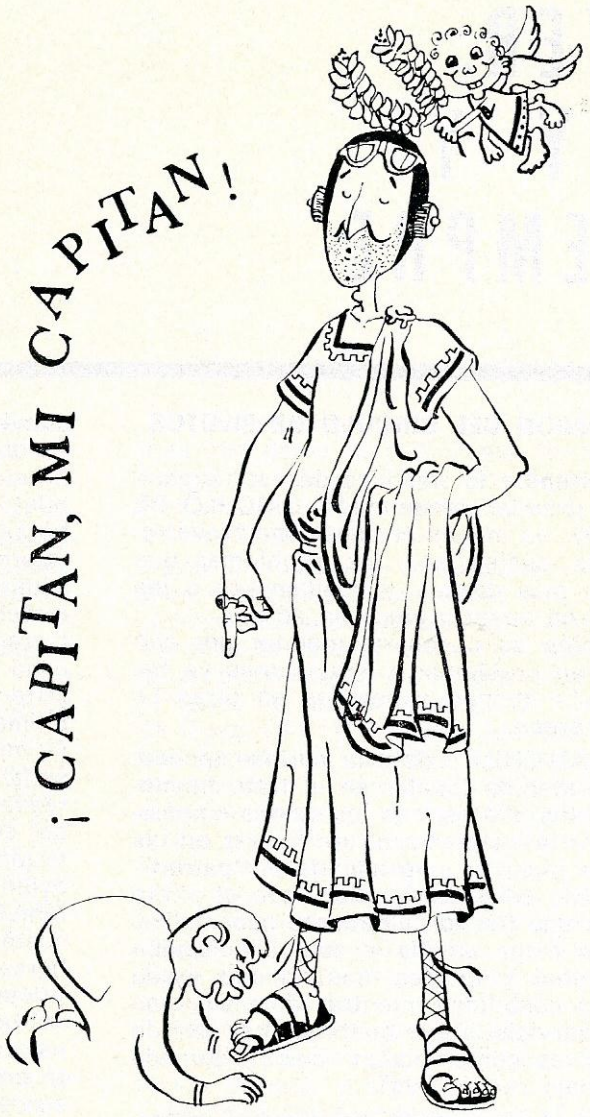
a) Experiencia y destreza.

b) Carácter moral, que incluye: I) Personalidad. II) Tenacidad. III) Lealtad. IV) Sentido de responsabilidad. V) Influjo personal. VI) Coraje y VII) Iniciativa.

c) Aptitudes físicas y mentales.

## EXPERIENCIA Y DESTREZA

En orden a usar con más efectividad el avión que controla el capitán, debe tener un alto grado de experiencia y destreza personal. Debe esforzarse en adquirir el más amplio conocimiento posible en cada vuelo, por su análisis personal y con la ayuda de la tripulación. En esta forma obtendrá abundante experiencia con la cual será capaz de anticiparse a situaciones adversas y salir de ellas con éxito. Es solamente con experiencia cuando un capitán puede realmente apreciar las limitaciones de su avión, el suyo y el de su tripulación, y juzgar cuándo en una operación hay riesgo y cuándo no.




## PERSONALIDAD

Personalidad es difícil de definir. Es generalmente comprendido lo que significa distinción de carácter personal —por lo que un individuo es distinguido de otro—. Integridad personal es esencial en una buena personalidad y con esto se tiene medio camino andado. La integridad de un capitán debe quedar siempre fuera de duda. Será un ejemplo para su tripulación en cuanto al cumplimiento del deber y falta de egoísmo. Deberá ser siempre paciente y cuidadoso en todas las situaciones, aunque éstas sean irritantes y molestas.

**(Pasa a la tapa 3)**

# AYER, HOY Y SIEMPRE

## • MISION DEL CIRCULO DE PILOTOS

Para entender la finalidad de esta organización gremial denominada CIRCULO DE PILOTOS, es menester hacer una breve reseña de cuáles son los problemas que afectan más directa y hondamente a los pilotos en nuestra empresa aérea.

También es necesario meditar por qué subsisten problemas y situaciones ya hace mucho tiempo superados en otras Líneas Aéreas.

En LAN-CHILE existe la curiosa tendencia a tratar de igualar en el trato funcionario a los pilotos, con los demás empleados, por la simple razón de figurar en las mismas planillas que maneja el "patrón".

Parece cómodo ignorar que el piloto cumple una función altamente especializada, que exige amplia y total dedicación profesional y técnica, con un alto grado de responsabilidad mientras dure su tiempo de servicio, y que continúa más allá de los límites contemplados como "jornada de trabajo reconocida".

A las técnicas cada día nuevas, corresponden cursos estudios, y esfuerzos de los que el piloto nunca queda libre; estando por el contrario, cada vez más presionado y comprometido en este ritmo de perfeccionamiento, complejo y absorbente.

La aviación moderna ha terminado con los períodos tradicionales de descanso, de los cuales gozan los demás empleados, y de los que el piloto queda cada vez más y más marginado. El vuelo nocturno regular; la jornada que se extiende a los días festivos, sagrados para los demás, el vuelo de altura, la operación en aeropuertos cada vez más congestionados, complejos, hablando un idioma que no es el propio; la operación que no se detiene por causas climáticas que antes significaron quedarse en tierra; los cambios de temperatura, presión y humedad a los que se ve cada piloto sometido al trasladarse en pocas horas de un país a otro; las regulaciones internacionales que cada país presenta de acuerdo a su idiosincrasia; los fenómenos meteorológicos hasta el día de hoy perfectamente desconocidos e imprevisibles que cada piloto enfrenta con su experiencia, criterio, empuje y decisión; el diario problema que presenta el pasajero difícil; la ya normal consulta al piloto cuando el personal de tierra no se encuentra capaz de resolver lo imprevisto; el problema técnico, sencillo detrás de un escritorio, pero urgente y crítico cuando se presenta en un avión con 100 pasajeros, volando a 900 kilómetros por hora, a 300 kilómetros de la costa, sin contacto radial (porque no son horas de oficina o es día festivo); etc., etc. y muchos etc.

Frente a lo anterior; ¿posee el piloto un estatuto funcionario y administrativo? ¿Está protegido por las leyes del país en caso de enfermedad, incapacidad, desahucio, pérdida de las condiciones de vuelo, o accidente? ¿Tiene un Reglamento de Tripulaciones o del Personal que sea claro o que lo considere como piloto? ¿Tiene un estatuto de remuneraciones que le permita enfrentar tranquilo una enfermedad, el período de vacaciones, o entrar a formar parte de un nuevo curso teórico que lo mantenga sin volar?

La triste e inaudita respuesta es un rotundo NO.

¿Cómo incide lo anterior en la vida familiar?

A claros conceptos funcionarios, se agregan además problemas que inciden en el terreno moral y humano básico.

Todos exigen perfección: el empleado, el instructor de vuelo, el inspector, el médico.

La tensión a que se ve sometido un piloto en su vida diaria alcanza una magnitud no bien sopesada por quienes tienen la responsabilidad de la conducción de los problemas aeronáuticos en Chile.

¡Qué diferente es el problema en países más avanzados que Chile!

El concepto moderno del piloto agrega a su responsabilidad propia y tradicional el factor económico de empresa, y nacional, que evalúa la incidencia de sus decisiones, cuando maneja todo un capital material y humano. Cuando se comprende que ya no una hora, sino que el minuto de vuelo, tiene una incidencia que desplaza toda otra consideración menor en el manejo de una empresa aérea.

En Chile se hace escuela y se persevera en ahorrar en la calidad del lápiz o en el consumo de papel toilette.

En otros países se le da prioridad a lo que el piloto hace en cada uno de sus vuelos, decidiendo niveles y tipos de operación, en lo que resulta de una cancelación o prosecución del vuelo, en las consideraciones que llevan a prolongar la vida de los motores, instrumentos, accesorios y avión mismo. En lo que significa comodidad para el pasajero y prestigio para la empresa.

Y por ello al piloto se le tiene un alto grado de consideración, respeto y comprensión.

¿De qué sirve el mejor sistema de propaganda, si no se cuenta con el piloto como el pilar mismo de ella, actuando básicamente en la función de seguridad, economía, prestigio y eficiencia?

Se observa, entonces, que en Chile hay toda una gama de problemas afectando a los pilotos. En parte por falta de comprensión, o de toma de conciencia, o simplemente de información.

Los pilotos han actuado durante muchos años dedicados enteramente a su perfeccionamiento profesional, ignorando que mientras tanto ocurrían hechos que los estaban perjudicando en el presente y para el futuro de sus existencias. Se han dictado leyes, DFL y Reglamentos que no nos han tomado en cuenta, ignorándonos, y entrándonos a perjudicar, consciente o inconscientemente, por la falta de un organismo gremial que estuviera alerta a tales aberraciones jurídicas.

En nuestra Línea Aérea los pilotos se han contentado con comentar entre ellos este cúmulo de injusticias, creyendo que algún día, por un medio lógico o divino, se arreglarían solos.

Hemos visto como diferentes gobiernos y administraciones han soslayado toda solución integral y rápida.

Aparece clara, entonces, la misión del CIRCULO DE PILOTOS.

El primer gran paso, es la toma de conciencia, por parte de los asociados, de la existencia de estos problemas.

Viene luego la UNIDAD que hoy día ya podemos mostrar con verdadero orgullo.

Y el paso definitivo es la AGRUPACION GREMIAL. Esto último resulta como una consecuencia lógica de la cuantía y calidad de los problemas existentes, y del respaldo efectivo que se tiene como miembros activos de un organismo gremial internacional como es IFALPA.

**Nota: este artículo fue publicado por "Despegue" en su primer número.**

# DEPORTES

## TORNEO "ALAS DE LA AMISTAD"

Por iniciativa del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, se reunieron en nuestras oficinas, oficiales delegados de la Escuela de Aviación Capitán Avalos, del Comando de Aviación Naval de la Armada, del Comando Aéreo del Ejército y Prefectura Aeropolicial de Carabineros, para crear y dar forma al Torneo Deportivo de Camaradería "Alas de la Amistad". El Círculo de Pilotos busca fundamentalmente estrechar vínculos entre todas las agrupaciones de pilotos de Chile, tanto civiles como militares. El objetivo de la reunión fue dar a cada participante la posibilidad de conocer a otros profesionales, bajo cuya responsabilidad también están los mandos de las aeronaves chilenas.

El torneo "ALAS DE LA AMISTAD" se inicia durante este año con una competencia de fútbol, en la que participan los representantes de la Escuela de Aviación, Comando Aéreo del Ejército, Aviación Naval y Círculo de Pilotos.

El propósito de los delegados participantes es incrementar con el tiempo, el número de participantes y de deportes, que entren en competencia, olvidando durante su desarrollo las disciplinas propias de un rango o grado.

El Círculo de Pilotos de LAN-Chile invita cordialmente a toda institución o federación que agrupe Pilotos Aeronáuticos, a participar en la competencia. Nuestra oficinas están ubicadas en calle Las Palmas 2212, Ofs. 34 y 36, teléfonos 496692 y 231397.

Los únicos requisitos para poder participar son QUERER hacerlo, y tener INTERES, en contar —en el ámbito de nuestra profesión—, con un amigo más.

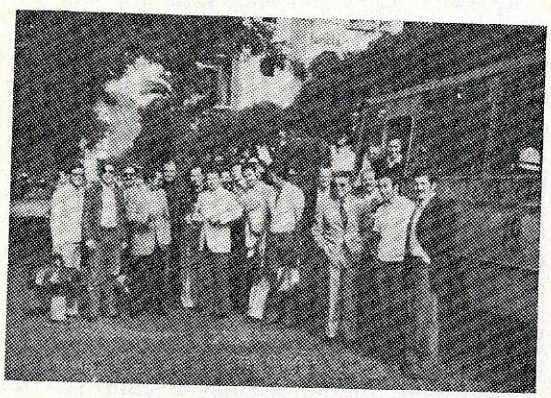
Relaciones Públicas

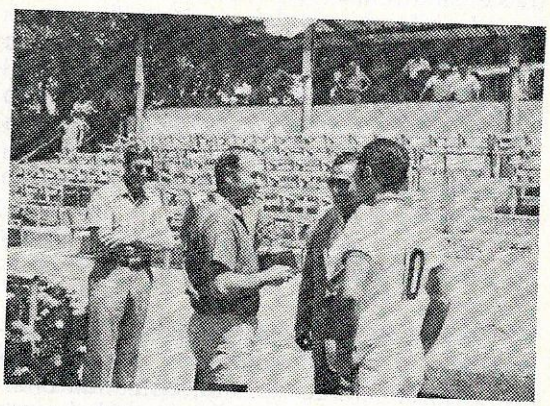
## TORNEO "ARTURO MERINO BENITEZ"

Anualmente, y sobre la base de dos encuentros en que la amistad y la camaradería sean las vencedoras, se está disputando el torneo "ARTURO MERINO BENITEZ", entre el Círculo de Pilotos de Línea Aérea Nacional, LAN-CHILE, y Oficiales de la Escuela de Aviación "Capitán Avalos".

El trofeo, comenzó a disputarse en 1975, oportunidad en que los Pilotos LAN mantuvieron estrechas y positivas reuniones deportivas con los Oficiales de la Escuela de Aviación.

Nuestro representativo de fútbol, entonces en formación, participó en la disputa del trofeo que lleva el nombre de quién más acerca, desde sus comienzos, a los Pilotos LAN, con los Oficiales de la Fuerza Aérea.





(Izquierda) Delegación del Círculo de Pilotos en la Escuela de Aviación Capitán Avalos. (Derecha) El Presidente del Círculo de Pilotos, CDA, Sr. Patricio Baquedano, entrega el trofeo al Comandante Sr. Carlos Carrasco, en presencia del Gral. (A) Sr. Eduardo Fornet, entonces Director de la Escuela de Aviación.

# CARTA A MI MUJER

Es difícil decidirse a publicar en una revista de carácter más bien técnico, y sobre todo tan de una línea —como ha sido "DESPEGUE"—, un texto que no lleve algo de aviación, que no debata asuntos sindicales o que no hable de nosotros como personas que laboramos en uno u otro sector de un complejo aeronáutico.

Es verdad que resulta difícil... y esperamos cualquier comentario; pero no nos cabe duda alguna que si alguien alguna vez mereció una o más páginas de nuestra publicación, esa persona no es otra que nuestra más tenaz colaboradora, mejor amiga y confidente anónima.

Yo me pregunto, ¿existe alguien que sepa más de aviación, de nuestros problemas sindicales y de nuestros comentarios diarios que no sea nuestra propia esposa, la que siempre nos brinda su apoyo desinteresado? Por eso, en el día de hoy, yo te saludo y te brindo este público reconocimiento a tu abnegada y silenciosa labor.

¡Si es tan difícil entendernos!

¡Si hasta en nuestras casa somos especiales!

¡Si cuando tenemos una reunión social, ves pasar los mismos aviones; salir y llegar, los mismos vuelos que has visto TANTO; y aun así, sonríes!

A veces transcurren dos días, otras diez, y sigues pasando el tiempo tan SOLA. ¿Que dónde está papá?, ¿qué hace? Y cuando llego, cómo explicarles a ellos que tras este uniforme —sin importar el número de galones— está el mejor piloto del mundo; y que tras esa maleta con alguna sorpresa está el hombre que ha pensado todos esos días en su hogar, y que ahora te brinda estas líneas.

¡Si, es tan fácil que nos entendamos!

¡Si, es tan fácil agradecer!

A ti que me acompañas, PACIENCIA Y GRACIAS.

## "PING PONG"

PREGUNTAR que tan seguro es volar, es lo mismo, que preguntar que tan alto es alto. Ambas cosas son, lo que un piloto las quiere hacer.

•

"VOLAD con vuestra cabeza, y luego con las manos". Altura cuando requerida, es como la plata en la cuenta de un piloto americano que vuela 747.

•

SI NO has estado en casa por tres días no vuelvas hasta que hayas logrado una siestecita.

•

LA DIFERENCIA entre un aterrizaje en el tren principal, y uno distinto a éste, es que después del de primer tipo el avión puede seguir volando.

•

ES MAS fácil evitar meterse en problemas, que salir de ellos.

•

EL AGUA es blanda... hasta el momento del aterrizaje.

•

VOLAR CON la última gota de combustible, es, sencillamente, estupidez.

**"ELMER"**

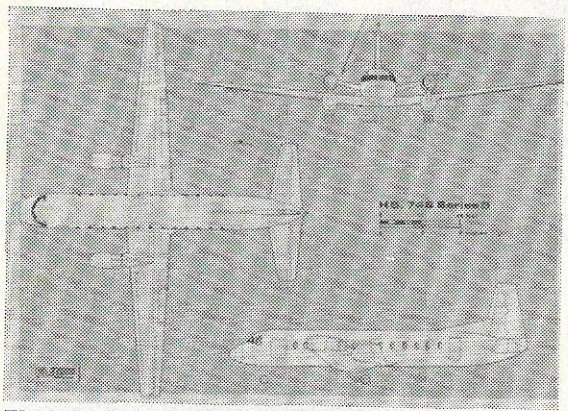
## EN LAS PALABRAS DEL PROFETA

El Capitán Tony Stickland del Grupo de Estudio Africa y Océano Indico (AFI) de IFALPA, estaba operando un vuelo en la ruta Londres-Santiago (Chile), de su empresa, el copiloto de otra tripulación estaba médicamente incapacitado en uno de los puntos de parada, y la barajadura usual de los tripulantes se efectuaba por mensajes de télex. El capitán Stickland recibió uno de esos mensajes, pidiéndole que su copiloto extendiera su día de servicio y operara en más sectores de lo que el convenio de programación permitía.

La respuesta por télex del capitán Stickland fue: "Romanos, Capítulo 16, Versículo 17". La referencia da el siguiente texto:

"Os exhorto, hermanos, que observéis a los que están causando las disensiones y los escándalos, contrarios a la enseñanza que habéis aprendido, y que os apartéis de ellos".

No se conoce la respuesta del oficial de programación de la aerolínea...



**EL HS-748 SE PROYECTA HACIA 1980**

**Según los últimos informes, la producción del HS-748 serie 2A continuará hasta un futuro próximo para luego ser suplementado por una versión propulsada por Turbofan.**

**Considerando que la vida útil de la célula estructural no está limitada por el fabricante, ya que en las pruebas del estanque de agua soporta un equivalente a 100.000 horas, es que será posible dentro de 3 ó 4 años efectuar las modificaciones que se observan en el grabado.**

**A raíz de esta y otras razones hay gran interés por comprar estos aviones, y las empresas que los poseen hacen todo lo posible por mantenerlos y no deshacerse de ellos...**

**¡Claro está, que siempre hay excepciones!**

(Viene de la Pág. 27)

Algunas veces deberá ser necesario para él ajustar su personalidad en orden a adquirir una completa armonía entre la tripulación; pero haciendo esto debe evitar tendencia a la familiaridad excesiva.

Uno de los principales requisitos para un buen capitán de un avión es la habilidad para pensar y actuar en una emergencia. En esto se incluye la habilidad para calmar las ansiedades personales de otros y sobre todo, para ver una operación con éxito a pesar de las descorazonadoras y aparentemente abrumadoras circunstancias que le envuelven. Esta cualidad necesaria para adoptar la última determinación unida a implícita fe en la dirección de sus superiores, contribuye ampliamente en la hechura de un buen capitán.

## LEALTAD

Un capitán tiene que ser leal para quienes están por debajo de él y para quienes están por encima. Lealtad absoluta para su servicio, país y su causa. No puede haber medias tintas en cuanto a lealtad.

## RESPONSABILIDAD

Debe siempre fomentar sentido de responsabilidad entre su tripulación.

Procurará que cada miembro de la tripulación se dé cuenta de la importancia de su misión en relación al esfuerzo resultante de la tripulación entera y del deber que todos debemos a cada uno para desarrollar las operaciones con la máxima eficiencia. En fomentar este sentido de responsabilidad y cooperación el capitán no puede fallar para obtener el máximo apoyo de su tripulación. Por su parte, debe saber los deberes de cada miembro de la tripulación y conocerá las posibilidades de cada individuo, así como su capacidad para un trabajo bajo presión. Con sumo tacto investigará las preocupaciones o irritaciones privadas, si ellas pueden afectar a la eficiencia en el cometido de cualquier tripulante a sus órdenes.

## CORAJE

Es un conjunto de cosas. Es más difícil para una persona privada de camaradería desplegar constancia, autonomía y tenacidad, que para un miembro de un grupo. Las dos clases de coraje son, moral o mental y coraje físico. Coraie no consiste en no tener miedo y hay una diferencia entre el significado de la palabra coraje, valentía y atrevimiento.

Si no se tiene miedo no se puede mostrar coraje, porque en realidad coraje consiste en un esfuerzo de voluntad para vencer al miedo. Es la aptitud de acabar una misión con éxito a pesar de los medios adversos o sufrimientos.

## INICIATIVA

Es una cualidad que hace capaz al capitán de adoptar unas medidas adecuadas cuando no pueda consultar a superiores y también habilidad, para resolver satisfactoriamente las emergencias.

Al encontrarse con ciertos hechos o inesperadas circunstancias, consiste en salir adelante sin dejarse vencer por esos hechos o circunstancias para las cuales no haya órdenes específicas.

## CAPACIDAD MENTAL Y FISICA

Básicamente, la eficiencia de vuelo depende de ciertas aptitudes mentales y físicas de todo el personal de vuelo en todas sus categorías.

Además de ser un ejemplo en este asunto, el capitán deberá observar en la tripulación que estas aptitudes no menoscaban la eficiencia en el vuelo. No tendrá excesiva indulgencia con el alcohol y el no descanso nocturno y estimulará a los demás al ejercicio físico y deporte. Las condiciones que el vuelo requiere por menoscabo de facultades por velocidad, altitud, etc., hace que la capacidad física sea de la máxima importancia.

## ENTRETENIMIENTO

Un buen capitán debe darse cuenta de la importancia de un contínuo entrenamiento requerido para un alto standard de eficiencia. El entrenamiento nunca cesará —cada vuelo, aunque sea monótono, se considera como entrenamiento— y las charlas a posteriori de cada vuelo deberán hacerse para aumentar conocimientos y experiencia.

Los procedimientos de emergencias están previstos para cada tipo de avión, pero tienen poco valor si no se practican regularmente. El capitán deberá conocer que él y su tripulación están familiarizados con estos procedimientos sin esperar a que se produzca la emergencia. Aunque esto lleve tiempo, no cesará hasta que se ejecuten a su entera satisfacción.

En cualquier momento la suerte de su avión puede depender de la rapidez y destreza para resolver una emergencia.

Además de todo lo dicho, hay otros puntos en que debe fijar su atención. El capitán tiene una muy importante y responsable misión que necesitará en muchas ocasiones coraje, concentración, trabajo duro, paciencia y tacto. En sus manos están la seguridad de su tripulación, pasaje y avión.

Un auténtico deseo de ser un buen capitán es un buen camino para la consecución de tal fin. •