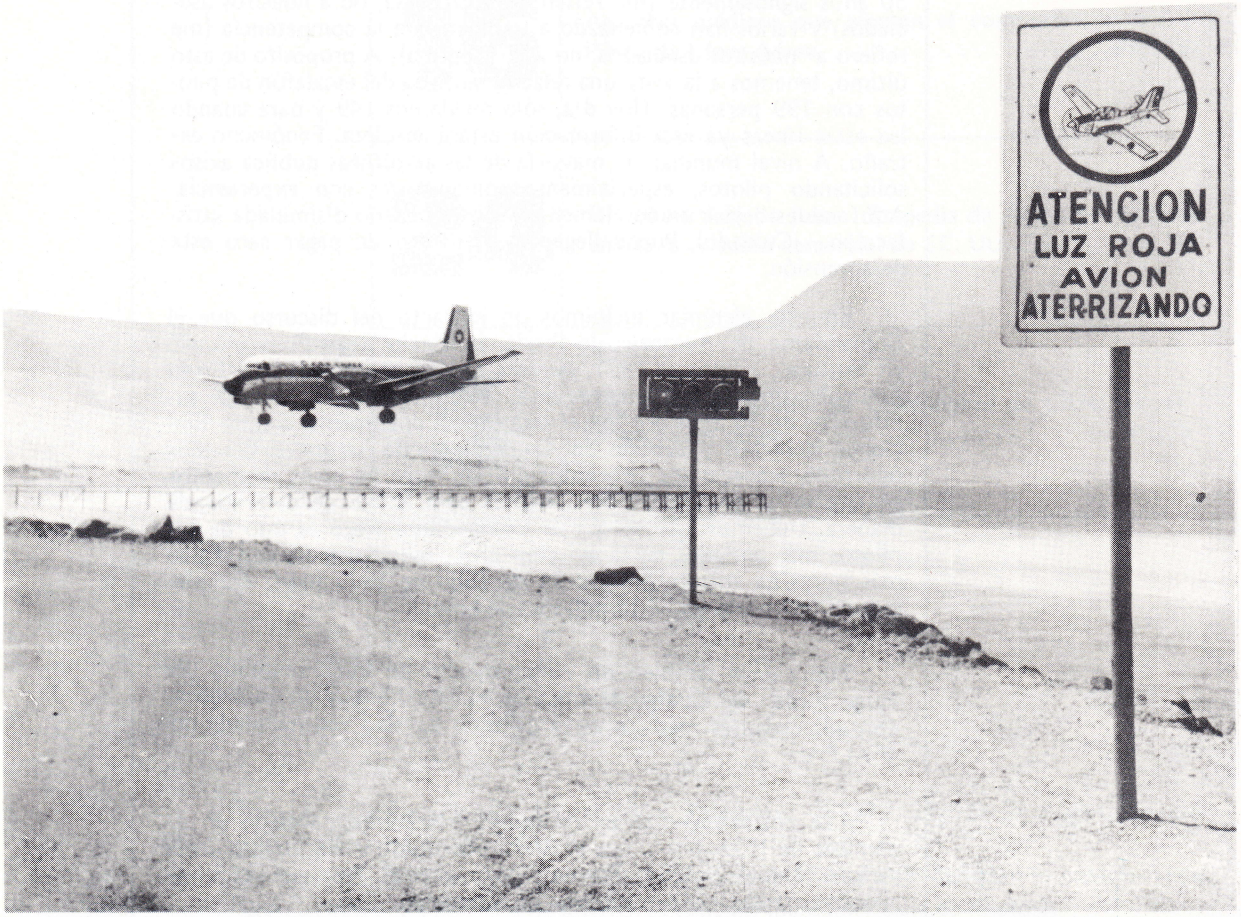
DESPEGUE

N°34 JUL 79




ATENCION
LUZ ROJA
AVION
ATERRIZANDO

Take off Briefing

Estuvimos trabajando en este ejemplar de DESPEGUE un par de semanas, luego tomamos unas pequeñas vacaciones, le dedicamos otros días, y de repente, habían pasado ocho meses. No es fácil explicar una ausencia de tal magnitud, pero nos comprometemos a tardar menos con el próximo número.

Muchos frentes han debido sortear nuestros colegas desde entonces y muchas cosas han sucedido en LAN. Por ejemplo cumplir 50 años sigilosamente (me refiero a la Empresa, no a nuestros asociados) y varios han comenzado a trabajar para la competencia (me refiero a nuestros asociados, no a la Empresa). A propósito de esto último, tenemos a la vista una relación antigua del escalafón de pilotos con 199 personas. Hoy día, sólo quedamos 149 y para cuando lea estas líneas ya ésta información estará absoleta. Fenómeno extraño. A nivel mundial la mayoría de las aerolíneas publica avisos solicitando pilotos, especialmente comandantes con experiencia. Aquí se les deja ir tranquilamente y hasta con no disimulada satisfacción. ¡Cuidado! Puede llegar el momento de pagar caro esta desaprensión.

En este ejemplar incluimos un extracto del discurso que el Comandante de Aeronave de Iberia, Indalecio Rego F. pronunció en Santiago, a fines de 1977, durante el VI Congreso de OIP. En su particularísima forma de expresarse, Rego hace un recuento de sus esfuerzos de 30 años por lograr estatuir un documento con las funciones, derechos y deberes del Comandante de Aeronave. Creemos oportuno recordar los conceptos allí emitidos en estos momentos en que se ha pretendido presionarnos para actuar de determinada manera. Debemos agregar que el Comandante Rego es uno de los pilotos más antiguos en la aviación civil mundial y tal vez el que más horas ha volado, pues al 31 de Julio de 1977 había completado 40081 horas y casi 18 millones de kms.

Publicamos también un Anteproyecto de Etica adaptado por Hugo Jordán del Código de Etica de ALPA, U.S.A. y un documento con antecedentes médicos cuya difusión ha sido recomendada por IFALPA.

Las entrevistas fueron realizadas por Bárbara Délano en diciembre de 1978, por lo que presentamos nuestras disculpas al señor Arturo Miquel y al Gerente de Operaciones R. Parragué si las opiniones emitidas han perdido algo de actualidad.

La fotografía de la portada es un acierto de Roberto Hart.

Las páginas de Despegue siguen abiertas para quien desee colaborar escribiendo artículos relacionados con la aviación civil.

DESPEGUE

ORGANO DE DIFUSION DEL CIRCULO DE PILOTOS LAN - CHILE

AÑO 9 - N° 34

JULIO DE 1979

12	Problemas y soluciones para LAN. Entrevista al Presidente del Círculo de Pilotos. . . . . .Pág. 12
20	Anteproyecto del Código de Etica . . . . . .Pag. 20
16	Aspectos médicos que afectan el comportamiento del Piloto de Línea Aérea. . . . . .Pág. 16
24	DC-10 en tela de juicio. Tragedia de American Airlines enluta la aviación comercial de EE. UU.. . . . . .Pág. 24
5	Entrevista al Gerente de Operaciones de LAN; las sorpresas de un cargo . . . . . .Pág. 5

Oficinas y suscripciones: Alsacia 147 - Teléfonos: 282579, 282523 Santiago-Chile. Cables y Télex: "LANPILOT".

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

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

editorial

Más de veinte pilotos se han alejado de la Empresa en los últimos meses y aunque cada caso reviste características propias en todos ellos existe un común denominador que precipita la decisión personal: una profunda desmotivación para continuar en la compañía. Si a ello agregamos la impasibilidad con que nuestros máximos ejecutivos enfrentan esta fuga de tecnología, de alto costo de formación y difícil reemplazo, se configura una situación realmente incomprensible.

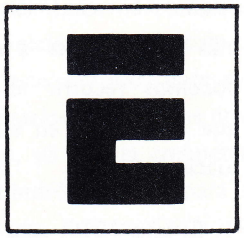
Pero si es difícil comprender esta indiferencia, es fácil encontrar las causas de la desmotivación del cuerpo de pilotos y que se pueden resumir en la carencia absoluta de una política de relaciones industriales por parte de la Empresa.

Para un profesional que ha sido formado en un rígido marco de disciplina, que debe ser infalible en sus decisiones y que está sometido a controles que continuamente miden su capacidad física y profesional es duro aceptar esta incomunicación. Con mayor razón si sus actuaciones son puestas en tela de juicio.

Los pilotos de LAN Chile desde siempre nos hemos entregado por completo a nuestra institución sufriendo incomprensión a distintos niveles. Hemos sacrificado descansos, postergado peticiones y aceptado sacrificios. Pero necesariamente llega el momento en que el análisis enfrenta el deseo de servir con la realidad que se vive. Y la realidad de estos días es precaria. No vemos la Empresa eficiente y competitiva que deseamos. Ignoramos si existe una planificación para cumplirse en algún plazo. No sabemos si nuestros planteamientos son considerados. No existe el diálogo y las raras veces que hay comunicación de hecho hay incomunicación conceptual.

Pero, a pesar de que vemos el futuro de LAN con pesimismo, aún confiamos en una planificación racional, con metas definidas y solución económica para sí y para quienes laboramos en ella.

entrevista a
Roberto Parragué



Las sorpresas de un cargo

Por; Bárbara Délano

El Gerente de Operaciones de LAN-Chile cree que el equipo que conduce a la compañía se está jugando la última chance para hacerla una empresa de éxito.

"La gerencia de operaciones tiene como misión fundamental velar por los intereses de la Empresa en el sentido que las operaciones se lleven a efecto en las máximas condiciones de seguridad y eficiencia, al mismo tiempo que inculca en las tripulaciones las ideas que la Compañía desee sean llevadas a la práctica, logrando actuar eficientemente en conjunto con lo que se ha planificado para otros sectores de la línea".

"Es una sección muy importante", dice su titular, "pero no se puede catalogar como más o menos que las otras gerencias. Cada una tiene una labor que cumplir y si una falla las otras también".

—Roberto: Eres muy joven, no habías llegado al tope de la carrera como piloto. ¿Crees que tu nombramiento pudo haber causado molestias en algunos miembros del personal?

—Antes de aceptar lo pensé mucho. Pero la verdad es que no ha existido molestia de parte del cuerpo de pilotos. Por el contrario, diría que he recibido mucho apoyo.

Uno entra a una empresa aérea porque quiere volar. Diría que cuando logra entrar hasta pagaría por volar.

Después, con los años, ve que es un negocio como cualquier otro y cuando empieza a sentirse cómodo en la cabina es bueno buscar un complemento. La oportunidad se me presentó al ofrecerme esta tarea de tipo administrativa.

Es una linda experiencia que prepara para otras cosas. Me gusta administrar y lo he hecho con mi padre en su empresa. Con él hemos conocido el éxito y el fracaso, eso a la larga crea el carácter de **empresario** necesario para este trabajo.

—Al asumir te diste un plazo de seis meses para ver resultados en tu gestión. ¿Qué pasará si no logras el éxito en ese lapso?

—Seis meses es suficiente para tomarle el pulso a la empresa y ver si lo está haciendo bien o mal.

Yo no conocía a los miembros del nuevo equipo hasta que llegaron a LAN. Me he formado una muy buena impresión de ellos y me han entusiasmado con su impulso y entusiasmo. Esta es la primera vez que el Presidente Ejecutivo es un técnico en aviación. Si no tenemos buenos resultados es que la empresa no tiene futuro y habría que pensar en venderla, cerrarla fusionarla con otra, pero se habría perdido definitivamente la posibilidad de ser una empresa eficiente como exigen las nuevas reglas del juego.



Las cosas cuando uno está del otro lado de la puerta se ven muy diferentes. Hay sorpresas que no se esperan.

La empresa está en una situación muy difícil, te repito, creo que nos estamos jugando la última chance.

Participar en un equipo de trabajo unido y eficiente es importante. Si LAN en cincuenta años no ha logrado el éxito es por deficiencias que todos conocemos y hemos dejado estar.

Esta es la hora de achicar la infraestructura sin achicarse como empresa. Debemos reducir algunos servicios internos que se mantienen por tradición más que por necesidad.

—Es de todos conocido que en los últimos meses se ha despedido personal en todas las líneas aéreas. Grupo importante de pilotos, en general de los más antiguos, se han retirado para trabajar en empresas privadas recién creadas. ¿Cuál es tú posición ante esta situación?

—Por principio LAN siempre tuvo un cuerpo de pilotos sobredique entrenar nuevos pilotos sólo cuando hacía falta.

En este momento la apertura de nuevas líneas aéreas chilenas ha dado una oportunidad a los pilotos más antiguos, quienes han preferido volar en ellas porque les pagan más.

La situación financiera de nuestra Empresa es muy crítica y no estamos en condiciones de ofrecer más para retener a nadie. Ya no podemos recurrir al Estado para que nos ayude en este tipo de situaciones.

El año 1979, será determinante para muchas empresas a nivel mundial. Estamos tratando de defendernos con lo que tenemos y esta defensa dependerá en gran medida de la fe y la buena voluntad del personal. Lo único que podemos ofrecerles es la nueva imagen de la Empresa, en la que el despilfarro terminó.

No nos vamos a quedar dormidos, usaremos nuestra capacidad y experiencia en ello.

—Roberto, cuando te hiciste cargo de la gerencia de operaciones había muchos rumores e incluso problemas concretos de relaciones humanas. ¿Qué pasa en este aspecto actualmente?

—Sí, efectivamente hubieron problemas. Afortunadamente se han ido solucionando. Hay mayor integración con las relaciones humanas: escuchando se entienden los problemas de la gente.

La mayoría de esos roces fueron causados por la falta de reglamentos más claros y definidos, especialmente en las áreas ajenas al cuerpo de pilotos.

Hay un aspecto que siempre me ha preocupado. El año 79, como ya lo dije anteriormente, será crucial para la Empresa. Y el futuro se basará en la buena voluntad y en la **discreción** que tengamos todos ante sectores ajenos a la Empresa.

Sin querer pecar de prepotente diría que inicié una especie de campaña en este sentido, para evitar los comentarios de nuestros errores y defectos, ya que la competencia está esperándolos ansiosa para usarlos en contra nuestra. Diría que es fundamental una **auto-censura** a nuestras opiniones: hacerlo de la puerta hacia adentro y nunca hacia afuera. Seremos drásticos en evitar rumores y comentarios.



—En periodismo se dice que el rumor es una "enfermedad" de la información. Surge cuando la gente no se siente debidamente notificada.

—Sí, eso es verdad. Para evitarlo estamos editando una cartilla llamada "Informativo", que es la voz oficial de la gerencia. Más adelante queremos poner una pizarra de noticias en Pudahuel para entregar cosas de última hora a las tripulaciones.

Publicaciones:

Despegue

* DESPEGUE.- Organo de difusión del Círculo de Pilotos LAN-Chile. El último número publicado trae una crónica sobre la visita que realizara el presidente de LAN, Carlos Lathrop, a la sede del Círculo de Pilotos. Además, una entrevista al Vicepresidente de esa entidad, Jorge Mislej en la que afirma que "el Estado comprometerá su apoyo a nuevas inversiones si ellas son efectivamente necesarias". También aparece la posición del Círculo ante la Liberación de la Carga Aérea, y otras informaciones propias de la profesión.

(La Segunda. Miércoles 8 de noviembre de 1978).

gente

COLEGAS QUE SE HAN DESTACADO O HAN SIDO NOTICIA EN LOS ULTIMOS MESES:

JULIO MATTICH, demostrando con su actuación que su designación por el Círculo como el piloto más destacado por su espíritu profesional fue muy acertada. . . CARLOS EXSS, recopilando, analizando y coordinando las ofertas de trabajo a nivel mundial. Hay un resumen de su labor a disposición de los asociados en nuestra sede. . . RODRIGO JIMENEZ y JULIO RETTI, encabezando respectivamente dos cursos para material 707 y que incluyen a 15 capitanes y 9 copilotos. Estos últimos se desempeñarán en la tercera estación como operadores de sistemas. . . RONALD LOWERY es el primero en la lista de instructores que viajarán a Seattle para la etapa de simulador. . . CARLOS OLIVARES, trabajando en un proyecto para la recontratación, bajo ciertas condiciones, de los pilotos que abandonen la empresa en el futuro. . . CARLOS PARADA junto a tres capitanes de su curso, realizando los últimos vuelos de Avro, en Punta Arenas. . . HUGO ALVAREZ, preparándose para bajar 3 kilos extra en Seattle ante la inminente renovación de su licencia al regreso. ¡Animo gordo!



Deseamos mucho éxito a quienes han abandonado el Círculo de Pilotos en los últimos meses y que cumplieron una destacada trayectoria en LAN. Entre ellos debemos mencionar a los señores M. RIEDEMANN, por muchos años jefe de material 707... M. BONTEMPI, M. CISTERNAS, A. FORNES y E. HERRERA ex-gerentes de operaciones. . . A. VIDAL ex-jefe de pilotos. . . H. TAPIA y G. SIREDEY, inspectores en los diversos materiales que volaron. . . C. RIDERELLI, gremialista destacado, vicepresidente de OIP e IFALPA y ex-director de esta revista, F. WUNSCH, destacado por el uso del idioma. . . R. LARSON, genial en la concepción de proyectos originales. . . J. DAVID, J. NORDENFLYCHT P. PFINGSTHORN y J. RIVERA, muy estimados por sus cualidades humanas. . .F. LOBOS y O. ROSSI buenos profesionales a pesar de su juventud.

Las puertas de nuestro Círculo están abiertas para todos ellos. Estamos seguros que en sus actividades actuales dejarán bien puesta nuestra organización.





Estatuto del **Comandante** de Aeronave

(Extracto del discurso pronunciado por INDALECIO REGO F., Comandante de Aeronaves de Iberia, durante el VI Congreso de OIP).

"...Cuando pasé de la aviación militar a la aviación civil, en 1947, lo primero que pregunté fue qué era ser Comandante de Aeronave.

La verdad es que no me contestó nadie. Me dijeron cosas tan divertidas como disparatadas. Algo como, tú agarras el avión, vas, llegas, procuras no romperlo, no mates a nadie, una serie de cosas así. Nadie me dijo qué tenía que hacer.

Empecé a preocuparme porque conocía algo de derecho marítimo y allí se veía que el capitán del barco era una institución perfectamente establecida, con su cuadro de derechos y obligaciones. Y de responsabilidades. Eso estaba perfectamente claro y establecido. Y dada la similitud que hay en cierta medida entre la organización aérea y la marítima, me parecía razonable preguntar sobre el Comandante de Aeronave. Sólo me dijeron una cosa: que yo era el culpable de todo, que sólo tenía obligaciones. Más o menos: que si pasaba algo, había alguien a quien echarle la culpa. A partir de ese momento empecé a teorizar y comencé a ver los antecedentes que había sobre el problema.

Vi exactamente que el Comandante de Aeronave no estaba recogigido por la OACI y que a ésta lo único que le interesaba era el concepto de piloto al mando, íntimamente unido a la conducción segura y reglamentaria de nuestra nave al punto de destino o su alternativo, es decir una parte reducida de lo que a mí modo de ver *es* el Comandante de Aeronave... porque, naturalmente, hay una serie de intereses públicos y privados que rodean este concepto y que lo perfeccionan tal como yo lo entiendo.

Entonces, traté de ver qué era esta función nuestra del Comandante de Aeronave, inmersa en un sistema de transporte aéreo que en última instancia podría traducirse a la siguiente afirmación: realizamos una navegación aérea, segura y eficiente, como soporte físico de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico, tal y como pre-

ceptúa el artículo 44 del Convenio de Chicago. Esto no era suficiente. Esta profesión es una actividad compleja donde el Comandante es la pieza clave y que tiene los siguientes aspectos o posibles planteamientos: el técnico, el operativo, el económico, el jurídico, el político, el sociológico y el administrativo. Además, no sólo en el ámbito nacional, sino complicado con la internacionalización, que significa la existencia de 141 Estados que componen en este momento la sociedad organizada.

Bien, lo primero que había que conseguir era un concepto del Comandante de Aeronave, que no lo había de manera clara y terminante; cada uno pensaba que ser Comandante era una cosa muy respetable, pero que no correspondía a una auténtica realidad. Porque, seguir pretendiendo ya en aquel tiempo, y mucho más ahora, que el Comandante es algo así como el responsable de todas las cosas era absolutamente inaceptable desde cualquier punto de vista.

Yo defino al Comandante de Aeronave como "el piloto miembro de la tripulación de vuelo, que cumpliendo con los requisitos de idoneidad necesarios, designado por el operador y amparado por el funcionamiento jurídico vigente, ejerce el mando a bordo para la conducción segura y reglamentaria y para el gobierno legal de la aeronave durante el tiempo necesario para cumplir la misión aérea". Estos términos no están arbitrariamente elegidos. Ellos son el producto de un proceso de sedimentación intelectual, de experiencias acumuladas que pueden servir de antecedente para cualquier mejora.

La segunda e inmediata razón dentro de esta definición era tratar de buscar cuáles son nuestras obligaciones. Entonces yo empecé a buscar situaciones concretas. Encontré que las funciones principales de este Comandante de Aeronave son las siguientes:

Conducción segura y eficiente de la aeronave mediante la operación reglamentaria de la misma. Todo el mundo lo hace. La preparación general está basada precisamente en esto, en conducirnos de manera adecuada para que esto sea lo más importante.

Protección y apoyo de las personas, cosas, servicios e intereses confiados a nuestra custodia y utilización. Protección y apoyo, no responsabilidad absoluta; nosotros no podemos ser responsables de lo que no podemos controlar y en un avión grande, como todos sabéis, es materialmente imposible poder controlar **todo** sin retrasar el vuelo por varias horas.

Mando, coordinación y control de la tripulación de la aeronave. El avión por sus características requiere un orden establecido y este orden se manifiesta ante la tripulación a través de un mando racional y sensato, una coordinación permanente y un control en la calidad operativa de la tripulación.

Vigilancia y mantenimiento de la autoridad, orden y disciplina a bordo. Es absolutamente necesaria esta vigilancia para mantener un orden, sin el cual se puede comprometer la seguridad.

Resolución de los problemas que como delegado de la Autoridad del Estado pudieran plantearse. Naturalmente que en este pueblo pequeño que es un Jumbo, lleno con tantos pasajeros y tripulantes, es lógico que pasa de todo, desde que una persona pueda morir hasta que una persona pueda nacer, como ha sucedido también.

Representación del operador cuándo y dónde sea preciso.

Estos son los grandes grupos de cuestiones y esto nos lleva a estudiar el problema desde ahí. Muchas de estas cosas que digo son conocidas por todos, pero conviene recordarlas sistemáticamente por un Estatuto. El Comandante de Aeronave tiene una serie de tensiones no sólo para los pasajeros sino también para el resto de los tripulantes. El mando hay que ejercerlo con una serie de exigencias en que lo justo y lo prudente suelen ser lo más conveniente. Es natural que estas obligaciones lleven también una retribución. Y derechos. No se pueden realizar estas funciones de una manera genérica sin que haya unas atribuciones que puedan ser consecuentes con este grado de responsabilidad. **El problema final son las responsabilidades.** No se puede seguir manteniendo el criterio de que somos responsables de todo porque no es cierto. Y además porque no es posible. Los comandantes somos responsables de la forma en que actuamos con derecho a base técnica, somos responsables de ser consecuentes con nuestra finalidad que es la seguridad. Por esto me he permitido, desde hace algún tiempo, proponer la creación de cuatro instituciones que representadas por individuos suficientemente titulados permitan garantizar con su responsabilidad la exactitud del dato. Que si un despachador nos dice que un aeropuerto está abierto no haya que dudar de ello. Estas instituciones son las siguientes:

Flight dispatch. El anexo 1 y el anexo 6 de OACI se refieren directamente al flight dispatch, pero hay muchos países donde esta actividad es un puesto de trabajo, no una institución. España, por ejemplo, no lo tiene como institución establecida. Son individuos magníficos que hacen una gran labor; tenemos un equipo de primera categoría,

pero no está institucionalizado y esto no sirve para que el comandante sea apoyado en esta responsabilidad compartida a que me estoy refiriendo.

Un oficial de operaciones de tierra **encargado de la coordinación final de una aeronave,** alguien que se encargue de la carga y de la estiba; que los datos recogidos en la documentación oficial sean los que son y no los que se puedan imaginar.

Que haya un control de calidad establecido en cierta manera; que coordine todos los defectos de la operación, que son atribuidos al comandante pero que él no puede controlar so pena de no salir a la hora.

Un oficial de mantenimiento que tenga las mismas características, que le entregue la eronave en condiciones idóneas. Habrá que establecer de una manera total y terminante, como lo expresa el anexo 1 de OACI, el célebre ingeniero de mantenimiento. En muchos países, entre ellos el nuestro, estamos en manos de personas competentísimas, extraordinarias, con toda clase de títulos civiles, menos el aeronáutico. Y esto, precisamente, es lo que hay que evitar pues en última instancia acaba la responsabilidad.

Un jefe de cabina o sobrecargo. Ese individuo, que nos representa ante los pasajeros, debe ser alguien que esté en condiciones de calificar los hechos que debe informar al comandante, cuya misión principal es mantenerse en la cabina de mando, pero que no puede dejar de enfrentarse con situaciones que tienen valor jurídico o que puedan desencadenar una emergencia.

Estas cuatro instituciones existen en ciertos países y están al alcance de nuestras posibilidades, pero no están establecidas para que el comandante en un momento determinado se vea protegido.

La realidad es que hay muchísimas cosas interesantes que el comandante de aeronave tendría que hacer, deberíamos luchar por un tratamiento jurídico adecuado en una legislación aeronáutica permanentemente actualizada, porque todos los graves problemas que tenemos se deben a la desactualización de las leyes aeronáuticas en la mayoría de los países. Pero estamos todavía en la fase del esfuerzo. Esto es realmente grave. Hace ya algún tiempo el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y la Aviación Comercial tuvo un proyecto de Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave, que se mandó a la OACI y a la OIT, donde fue acogido con mucho cariño, pero, como siempre, ya han pasado cinco años y vuelve a estar desactualizado.

Hay que volver a actuar otra vez; nos puede servir de base y razonamiento. Lo único que quisiera decirles, para finalizar, es que no se puede seguir trabajando individualmente. Yo traté de hacerlo solo, con indiscutible entusiasmo, pero indiscutible fracaso. El hombre aislado no sirve nada, por muy buena voluntad que tenga. Después de treinta años de trabajo, cuando estoy a punto de retirarme, encuentro que he hecho auténticamente el ridículo. El motivo no fue sólo mis limitaciones, sino la falta de equipo conveniente. Por eso es necesario crear equipos de trabajo idóneos, donde se estudie, donde se reúnan experiencias, donde se reflexione permanentemente. Las administraciones públicas aeronáuticas deben tener gabinetes de estudio donde se puedan plantear los temas con cierta objetividad y donde todos podamos participar, porque, cuanto mayor sea la apertura de estas instituciones mayor será el conocimiento para resolver los problemas.

Es necesario tener seminarios universitarios, que contribuyan a que estas cosas sean ciertas. Es necesario que las empresas tengan grupos de trabajo, para conseguir lo mejor, lo que se pueda alcanzar. Es necesario que nos preocupemos mucho de lo socioeconómico, es lo fundamental, todos tenemos que vivir y vivir mejor. Pero no debemos olvidar que la fuerza estará en el derecho establecido, justo y prudente y en nuestra mayor categoría.

Si queréis convertir nuestra profesión en una artesanía de la navegación aérea creo sinceramente que pagaréis las consecuencias. Los aviones son funcionalmente inseguros, aunque corporativamente muy seguros. Quién nos iba a decir que el accidente más grave en la aviación comercial se iba a producir en tierra, precisamente en un aeropuerto donde no van habitualmente los Jumbos y conducidos por dos comandantes extraordinarios. Pues, a pesar de ello, se dio la trágica situación de este comandante que se encontró sin velocidad suficiente para salvar el avión que se le había cruzado por culpa de quien fuere. Estamos hablando de una persona ya muerta y el muerto siempre nos merece respeto y consideración pero nos puede servir de ejemplo para lo que no se puede hacer y para lo que podemos exigir".

entrevista a

Patricio Baquedano

— Problemas e inquietudes, soluciones sin oír, medidas sin consultar.

— La falta de comunicación con las autoridades de la Empresa y la consiguiente desmotivación general, son analizadas por el Presidente del Círculo de Pilotos de LAN-Chile.

—Comandante Baquedano, las inquietudes que han trascendido en los últimos meses entre quienes integran el Cuerpo de Pilotos de LAN han sido muy comentadas entre quienes tienen que ver con el ámbito de la aviación nacional. A su juicio ¿Cuál es en este momento el mayor problema que debe enfrentar la directiva que usted preside?

—*La parte* desmotivación *es para mí el mayor problema que estamos viviendo. ¿De dónde deriva esto?, a mi entender de una política errónea de la Empresa, ya que nunca ha tenido un sistema de relaciones industriales adecuado. Toda la vida se ha caracterizado por ser una Empresa que le ha exigido todo a sus empleados y que no les ha dado nada, nunca ha incentivado a su gente, ni siquiera —por último— bajo la forma de una carta de felicitaciones o algo similar. Para un grupo humano de la categoría que conforma el Cuerpo de Pilotos esta situación además de inconfortable es inaceptable dada la responsabilidad que tienen, dado todo lo que aportan a la Empresa, dado que incluso son un factor de economía para ésta, deben tener motivación para rendir todo lo que son capaces, por incentivos positivos y no por presiones en su trabajo.*

—El problema, aparentemente, está en lo que se pide y lo que dan. En este momento a un piloto de LAN, ¿Le piden lo mismo que le pedirían si trabajara en una empresa extranjera?

—¡De todos modos! Y el piloto está dando todo eso ya que es un profesional. El piloto va a cumplir cabalmente.

—Los problemas que se han suscitado en todo este último período han causado una serie de pequeños conflictos puntuales que se han reflejado en una reacción contraria a la Empresa. Nombrando al azar: el retiro de un gran número de pilotos antiguos para irse a otras empresas, o a desempeñar trabajos ajenos a su profesión. ¿Qué piensan de ello quienes continúan dentro de LAN?

—Yo diría que muchos continúan dentro porque no han encontrado donde irse. Porque el amor, la camiseta, eso todos lo hemos perdido. Ya nadie se quiere seguir sacrificando.

—La falta de una política adecuada no sólo se estaría dando en las relaciones industriales, también se estaría reflejando en la adquisición de nuevos materiales.

—Los estudios técnicos los respeto como tales, ya que fueron hechos en forma muy seria. A nivel de pilotos también se estima que el 747 es un excelente material. Ahora, los motivos que se hayan considerado para que se borrara esa decisión no los conozco.

No me convence que sea el ahorro de combustible, ya que la tendencia mundial en este momento es la compra de aviones de fuselaje ancho, lo que hace que los fabricantes estén entregándolos a 4 ó 5 años plazo, ya que de otra manera no se consiguen en el mercado.

No estamos de acuerdo con esa política.

—Respecto a la forma en que la Empresa se está comportando con el cuerpo de pilotos, ¿considera que la Empresa está actuando más abierta, más cerrada, más intransigente? ¿Con qué palabra calificaría la actitud de la plana ejecutiva en su conjunto y la de los ejecutivos que particularmente tienen relación con ustedes?

—Yo dividiría en dos puntos. Por una parte la Gerencia de Operaciones, con quienes habitualmente tenemos contacto y con quienes las comunicaciones y las relaciones son normales. Por la otra, el resto de la Empresa, llámese Presidencia, Relaciones Industriales, etc.

Con ellos yo no diría que se han endurecido las relaciones, sino que en la práctica no existen.

—Ese cierre... ¿Hasta qué punto ha llegado?

—Buena pregunta. Diría que el cierre es total.

—¿Qué salida le ven?

—No vemos salida.

—Respecto al problema del éxodo de pilotos, ¿Tienen cifras que avalen la gravedad que tiene para la Empresa este abandono?

—Sí, claro. Tenemos varios estudios sobre la materia. Uno de ellos es sobre el costo que implica formar un Comandante con 25 años de servicio. La cifra sube de los US$ 200.000. Ahora, ¿qué pierde LAN con esto? Además de los doscientos mil dólares que le costó formarlo, pierde la experiencia de vuelo de ese capitán que con 25 años de servicios tiene entre 15 y 18 mil horas de vuelo, que es lo que realmente valoriza a un piloto. Esta carrera requiere EXPERIENCIA y la única forma de obtenerla es volando, por ello sus horas de vuelo son lo que en gran parte determina su aptitud, sus posibilidades de empleo y diría que incluso su futuro. Y esa experiencia no se puede improvisar, no se puede —como lo intentó la Unidad Popular— sacar "Pilotos Populares" porque eso es imposible.

—Un ejecutivo de la Empresa me señaló que LAN siempre había tenido un Cuerpo de Pilotos sobredimensionado y que eso no podía continuar por motivos de tipo económico.

—Sí. Efectivamente la Empresa mantuvo una pequeña sobredimensión, pero ello porque se estaba en constante expansión. Si seguimos la curva experimentada por la flota, vemos que hasta el año 74-75 iba permanentemente en ascenso. Y por supuesto que había que estar, habitualmente, contratando más gente de acuerdo a las crecientes necesidades.

Pero ahora, de los 19 aviones que se tenían en esa época, estamos reducidos a siete aparatos.

—¿Cuántos pilotos hay, hoy día, para esos siete aviones?

—Ciento cuarenta. La cifra no es muy exacta, ya que hay una "fuga" del orden de cuatro pilotos al mes.

Ahora bien, las características de las rutas de LAN, por su extensión geográfica muy distinta por cierto a la de la mayoría —por no decir el total— de las líneas aéreas del mundo, son muy especiales y

requieren de un mayor número de tripulaciones por avión. No se puede por tanto tener un patrón común —por decir un ejemplo— igual al de una empresa que trabaja rutas dentro de los Estados Unidos. Obviamente necesitamos más pilotos que ellos.

Debo agregar que esta cifra contempla Pilotos, Co-pilotos, Operadores de Sistemas e incluso algunos que se están desempeñando como Navegantes.

—La fuga de 4 pilotos al mes es una cifra muy significativa. Uno de los factores que habría iniciado este éxodo fue la apertura —hasta cierto punto incomprensible para muchos— de operación para líneas aéreas que se dio como política nacional, conocida como "Política de Cielos Abiertos", destinada a incentivar el Comercio Exterior (nacional) que estaba tomando un gran auge, tanto en lo que se refería a importaciones como exportaciones. Sin embargo, hubo serios problemas entre algunas de las empresas que usaron los medios otorgados por esta política. ¿Qué opina sobre esta materia?

—En su oportunidad el Círculo participó en el estudio que prepararía el respectivo anteproyecto de ley. Pero, se diferenciaba fundamentalmente en que partíamos de la base —y siempre lo postulamos así— de que LAN-Chile era Empresa de Bandera y que como tal debía contar con una serie de herramientas frente a otras empresas, especialmente en lo que se refería a impuestos que es uno de los ítems que se puede comer a una empresa, a ésta o a cualquiera.

Este punto lo postulábamos para todas las empresas chilenas, ya que a nosotros nos interesa que hayan líneas que amplíen nuestro campo de trabajo. Desafortunadamente no se nos atendió en eso de ser Empresa de Bandera.

Nosotros vemos el caso de los argentinos, que tienen una flota inmensa y que cada día compran más y mejor material en una política de abierta expansión, considerando el carácter estratégico y vital de la Línea Aérea Nacional. Ello los ha llevado a tener una curva absolutamente ascendente. Sus ejecutivos tienen una visión acorde a lo que sucede en el mundo en torno a la aviación... ¡Y que es de una expansión increíble!

—¿Por qué LAN tendría una política diferente a lo que se observa a nivel mundial?

—¡Eso es lo incomprensible! Realmente, para nosotros es incomprensible.

—Cuando uno se plantea que algo anda mal de inmediato le surgen alternativas para proponer. . .

—Sí, claro. Hay que cambiar todo el enfoque. Aquí tenemos que comparar con lo que pasa en la Marina Mercante, en que la Armada ha defendido a ultranza la expansión de la Marina Mercante Nacional.

No quiero que me malinterpreten o supongan que con esto quiero decir que la Fuerza Aérea no ha sido firme defendiendo a LAN-Chile.

—¿Qué actitud tendrán a futuro —como Cuerpo de Pilotos— ante esta serie de problemas de los que hemos hablado: éxodo de pilotos, política de aviación comercial, situación interna y falta de metas de LAN, etc.?

—Nosotros nos hemos limitado a estudiar estos fenómenos y a conversarlos en la medida que somos recibidos y escuchados por las respectivas autoridades. Eso hemos hecho y es lo que seguiremos haciendo a futuro.

—Respecto a los problemas económicos y la falta de otros incentivos, ¿han hablado con la Empresa?

—Sí. Se hizo una petición formal, que yo calificaría de muy conservadora, basada exclusivamente en un estudio de mercado, de lo que se paga a los pilotos en otras empresas nacionales.

Según nuestro estudio los pilotos LAN están ganando aproximadamente un 30 o/o de lo que gana un piloto extranjero. Y la Empresa recibe ingresos por tarifas iguales a los de esas empresas extranjeras (Tarifas IATA).

La respuesta fue una negativa. Con un agravante: que no nos dejó ninguna puerta abierta. ¡No hay plata y se acabó!

—El 30 de este mes (junio) se abrirá, probablemente, la negociación colectiva en todo el país. Nadie sabe aún con exactitud cómo se va a aplicar. ¿Existe alguna posición del Círculo respecto de este plan, que en alguna medida va a tener que afectar a LAN?

—Nosotros tenemos nuestros estudios. Nos habría interesado eso sí conocer más sobre el Plan Laboral, para saber hasta qué punto se van a aplicar medidas como nosotros las quisiéramos.

—¿Han conversado de esto con el Ministro del Trabajo?

—No.

—¿Por qué?

—Porque nos hemos basado en los principios de IFALPA, que traza en líneas generales lo que debiera ser un Contrato de Piloto, sus remuneraciones, beneficios, derechos, etcétera. B.D.

directorio INFORMA

En esta oportunidad es muy difícil para el Directorio dar, como ha sido nuestra costumbre, noticias optimistas o al menos promisorias. Las actuales condiciones impuestas a LAN-Chile, han creado una serie de situaciones negativas para el Cuerpo de Pilotos.

Situación Sobrecargo Sr. Canales: El conflicto generado por una actuación desafortunada del Sr. Canales está en vías de recibir una solución definitiva por parte del Presidente de la Empresa. Para este efecto el Directorio ha sostenido una serie de reuniones con Autoridades de Gobierno y de la Empresa.

Situación Económica: Con fecha 8 de mayo recibimos respuesta de parte de los Directivos de LAN-Chile a la carta enviada por nuestro Círculo con fecha 12 de marzo del presente año. En su respuesta, la Empresa "lamenta no poder acceder a las peticiones planteadas"; tampoco deja ver alguna posibilidad de arreglo a corto plazo.

Exodo de Pilotos: Ha continuado el éxodo de pilotos altamente calificados, producto de la desmotivación general que afecta a los profesionales y técnicos de nuestra Empresa. Desde el mes de noviembre pasado a la fecha, se han retirado 18 Comandantes de Boeing 707 y 2 Primeros Oficiales. Desgraciadamente, tampoco ha existido una reacción positiva de los Ejecutivos de LAN-Chile para remediar la situación. Por lo contrario, vemos con desaliento que la Empresa está conforme con ella.

Reactivación del Sindicato de Pilotos: Se han presentado todos los antecedentes requeridos al Ministerio del Trabajo para lograr la reactivación de nuestro Sindicato. Esperamos que ella se concrete en el transcurso del presente mes.

Estudio Médico

IFALPA

El grupo de estudios médicos de IFALPA editó un folleto sobre tópicos de salud que afectan a los pilotos.

El propósito del documento es doble: proporcionar a las asociaciones información médica para distribuir entre sus socios y servir de consulta en ciertos aspectos de salud considerados en la otorgación de licencias de vuelo.

Los artículos no representan una posición oficial de IFALPA ni pretenden ser definitivos. Ellos fueron escritos para informar a cada piloto de ciertos factores que tienen que ver con la salud individual. Estas notas fueron preparadas por pilotos y revisadas por consejeros médicos; sin embargo, se recomienda a los interesados buscar fuentes adicionales de información.

Los artículos serán revisados de acuerdo a los avances que se logren en su comprensión. Los lectores que tengan conocimientos o sean expertos en las áreas respectivas pueden enviar sus puntos de vista al grupo de estudios médicos de IFALPA.

DESPEGUE inicia en este ejemplar la difusión de estos artículos.

LOS PROBLEMAS DE COMPORTAMIENTO Y EL PILOTO DE LINEA AEREA.

Los problemas de comportamiento y los siquiátricos representan la segunda causal más alta de pérdida de licencia entre los pilotos de aerolíneas. Es casi seguro que las estadísticas subestiman la importancia de este problema, puesto que el término de la carrera por proble-

mas de comportamiento a menudo se clasifica bajo otras causas.

Las actitudes sociales, en general, reflejan una considerable incomprensión sobre los temas del comportamiento y hacen difícil discutir los casos de una manera precisa. Se requiere en consecuencia mucho sentido común y equilibrio para usar la tabla de síntomas adjunta. Esta tabla se ha preparado como una guía individual y debe usarse cuidadosamente. El juzgar a otros debe dejarse a los especialistas.

Los problemas que aquejan a un piloto a veces parecen irracionales y pueden ser imposibles de comprender por él y sus amistades. En efecto, muy seguido aparecen en contra del sentido común. Por ejemplo, en muchos países el "miedo a volar" es una de las causas más frecuentes de término de la carrera.

El individuo que está enfermo normalmente siente que algo anda mal en él, aunque muchas veces no puede comprender las causas o razones exactas. A menudo se da cuenta que existen cambios en sus emociones y estado de ánimo. La depresión es común y puede haber mal uso de drogas o alcohol. Las reacciones ante ciertos aspectos de la vida, incluyendo el vuelo, llegan a ser inapropiadas o exageradas.

Igual que en el alcoholismo, normalmente se produce un período largo de deterioramiento. El desajuste social es más común que la disminución de la habilidad de vuelo misma. (La capacidad sicomotora puede mejorar mientras la capacidad para tomar decisiones se deteriora y llega a ser errática). Pueden producirse mejorías de corta duración.

Las formas de desajuste social pueden ser complejas, e incluyen características tales como: uso excesivo de licencias médicas (para evitar volar), irritabilidad en la cabina, y verse continuamente envuelto en disputas con la "autoridad" ya sea de la Empresa o del gremio.

Muchos pilotos desconfían de los médicos, puesto que la pérdida de la licencia normalmente significa pérdida de su fuente de trabajo. Esta suspicacia es la causa natural de que algunos pilotos eviten el tratamiento oportuno de enfermedades cuyo origen no es estrictamente físico, como la depresión.

Debe hacerse notar que los especialistas que tratan a pilotos afectados por problemas personales normalmente ponen mayor énfasis en mantener el asunto confidencial y en dar el tratamiento adecuado, más que de quitar una licencia de vuelo.

Los siguientes puntos son esenciales:

1. El tratamiento oportuno incrementa mucho la posibilidad de mejoría y continuación de la carrera como piloto.
2. El tratamiento debe darlo sólo un especialista acreditado. La persona afectada debe recurrir a un especialista a través del consejero médico del gremio o a través del médico de la familia, a menos que esté seguro que el doctor elegido tiene experiencia en el tratamiento de pilotos.
3. Es importante tener presente que el piloto tiende a tener creencias y valores que impiden un reconocimiento temprano de problemas consigo mismo o entre sus colegas.

EL DESAJUSTE PERSONAL Y SOCIAL CONDUCE A CAMBIOS EN:

1. Comportamiento general.
2. Personalidad.
3. Estado de ánimo.
4. Pensamientos.
5. Percepción.
6. Funciones intelectuales.

QUE A SU VEZ DE MANIFIESTAN EN SINTOMAS COMO:

1. Grandes cambios en los estados de ánimo y emociones.
2. Sentimientos de amargura, pesimismo, melancolía y desadaptación.
3. Pérdida de interés.
4. Disturbios en el sueño, dificultad para dormirse, permanecer despierto, despertar temprano.
5. Sobrepreocupación por las enfermedades, especialmente mareos y dolores de cabeza.
6. Impotencia y pérdida del líbido.
7. Irritabilidad.
8. Tensión y ansiedad.
9. Indecisión y falta de confianza.
10. Apatía e inercia.
11. Desprecio de sí mismo.
12. Abuso con el alcohol o las drogas.
13. Falta de aplicación en el trabajo y descenso en las relaciones personales.
14. Dolores de cabeza.
15. Disminución de la memoria.

OBSERVACIONES:

1. El sentido común y el equilibrio son fundamentales para determinar la importancia de los síntomas. El grado y extensión de los síntomas en cada individuo es importante. (Por ejemplo: depresión ocasional frente a una depresión profunda y persistente).
2. Debe tenerse en mente que la mayoría de nosotros sufre, temporalmente, de algunos de los síntomas descritos en algún momento.

entrevista a

Arturo Miquel



Ex-Presidente del Club Aéreo de Stgo.

Por Bárbara Délano

—"Nací viendo aviones. A los 6 ó 7 años admiraba al "Tote" Jarpa, como el más grande de los héroes. Si mi familia no hubiese vivido en Chena, Zona de instrucción de la FACH y del Club Aéreo de Cerrillos, tal vez no habría conocido lo que es parte de mi vida: los aviones".

—A pesar de ello usted profesionalmente es abogado, no piloto...

—Sí, es efectivo. Yo quería volar, pero mi familia me disuadió y me convencieron que primero tuviera una profesión y que después fuera piloto civil. Que ambas cosas no eran incompatibles.

Así y todo, tuve que esperar a cumplir 21 años para seguir el curso. Y tuve que hacerlo en La Serena con un cuñado que era instructor... mi madre le tenía pavor a los aviones...

—¿Qué satisfacciones le ha dado esta segunda profesión?

—Muchas... todas, o casi.

Por una parte tranquilidad profesional, es una alternativa de trabajo siempre vigente.

También me ha dado una visión diferente de la vida y del mundo. Una perspectiva muy especial que sólo tienen los que vuelan.

Ya en el plano práctico, me ha permitido conocer un montón de países, ya sea en "raids", para ir a buscar aviones del Club, etc.

Me ha dado la posibilidad de alternar y llegar a ser amigo de gente importante no sólo en el plano de la aviación sino que también del país.

Me ha dado la satisfacción de poder entregar mis conocimientos a otros, enseñando como instructor de vuelo. Me permite tener el orgullo de ostentar el grado de Comandante de Escuadrilla de la reserva de la Fuerza Aérea de Chile, y como tal ser piloto de guerra y Comandante de la Escuadrilla Tobalaba. Finalmente, la aviación civil me ha dado la oportunidad de ser dirigente de una institución que es un orgullo para la aviación chilena y continental.

—Usted es casado, tiene un trabajo delicado, ¿Cuándo tiempo le toma dirigir el Club?

—Sí, en realidad dirigir el Club como se debe toma bastante tiempo. Hay días en que son muchas horas, otros en que son sólo unos minutos, pero requiere una inquietud y una preocupación constantes.

Es muy honroso ser Presidente, pero es una carga pesada. En los próximos años desearía que se renueve el Directorio y dejar de ser Presidente.

Pero, a propósito de mi vida privada, el Club es muy importante para todos nosotros. Con decirte que mi hija mayor quiere hacer el curso. Pero yo prefiero que espere un par de años. Tiene sólo 16 años. Así estará más madura. La segunda todavía no sabe si quiere llegar a volar, pero, el menor que tiene 13 años me hace sospechar que será un futuro piloto.

—El Club ha crecido mucho en estos años ¿Qué espera para el futuro?

—Lo primero es buscar una fórmula para darle aún más agilidad. Se renovará parte del material y se continuará con la Escuela de Vuelo, que es el corazón de la institución.

Actualmente la mayor parte del material data de 1966. Por el sistema económico imperante desde 1973, no tenemos subsidio estatal que nos permita renovar la flota, pero entendemos que hay cientos de ítems más importantes para el país que la aviación privada. Por muchos beneficios que ésta represente para el país como formar nuevos pilotos, mantener activos personales de reserva, colaborando en las emergencias, detectando incendios forestales, etc., siempre hay cosas más trascendentes como son la salud y educación a niveles básicos, la erradicación de poblaciones, y tantas otras cosas. Pero, al mismo tiempo que se nos quitó el subsidio, nos dieron herramientas para superar el problema. Se solucionó esta necesidad de fondos liberando las tasas de arriendo para los terrenos del Club en el aeródromo Tobalaba. Subieron los aranceles y con ello mejoraron las finanzas, obteniendo una renta que permite renovaciones y no una mera subsistencia al Club.

Hace algunos meses se compraron 4 aviones biplaza y se están comprando otros cinco de tipo cuadriplaza: 3 cessna 172 y dos cessna 182 skyline con tren retráctil.

—Arturo ¿qué tipo de personas integran el Club?

—Los socios en su mayoría son jóvenes estudiantes universitarios o empleados. Los tipos con plata siguen el curso y después se compran su propio avión.

Entre la gente de más edad hay varios empresarios: agricultores e industriales. Volar en Chile es caro. Eso que el Club pide hasta un 50 por ciento menos que otros similares en el país. Los Clubes más baratos son de instituciones (Banco del Estado, Carabineros de Chile, etc.) que pueden cobrar el costo o menos, ya que tienen el respaldo económico de la institución o de grupos grandes que no usan nunca los servicios.

En este momento una hora vale entre 150 y 350 dólares. Lo normal son US$ 240. Y cada socio, para permanecer activo, debe volar al menos 12 horas al año, una hora cada mes. Si dejan de volar 2 meses tienen que hacer un rechequeo especial que a la larga encarece aún más sus posibilidades de continuar en vuelo.

—En tantos años como aviador civil te deben haber sucedido montones de anécdotas ¿cuál recuerdas mejor?

¡Ah!, sin lugar a dudas cuando llevé a uno de mis alumnos al terminar su período de instrucción a Melipilla.

Resulta que, lo habitual al terminar un curso es llevar al alumno a una pista que no conoce y se le deja aterrizar solo.

Yo dejé al muchacho y me paré al lado de la pista a verlo descender. Con tan mala suerte que tomó tierra antes de tiempo y chocó contra una alambrada, la que le rompió una de las ruedas.

El no se dio cuenta, metió motor, dio una vuelta sobre la pista y se tiró a intentarlo de nuevo. Yo pensaba: "Si no se mató recién, ahora no tiene chance alguna".

Por suerte, como no notó la falta de la rueda, tomó tierra en forma normal y se dio cuenta al bajar la velocidad, porque el avión se ladeó y un ala chocó en la pista, ¡Qué salvada tan grande!

En sus 54 años el Club Aéreo de Santiago ha formado más de 1.500 pilotos civiles, organizando la institución más moderna de su tipo a nivel continental con una infraestructura completa: 29 aviones propios, 54 de sus socios y capacidad de operación para otros 200 aviones que usan de base el aeródromo del Club ubicado en Tobalaba.

Entre sus fundadores recuerdan al Comandante Arturo Merino Benítez y al civil Raúl Edwards Mc-Clure.

La labor más interesante que desarrolla el Club se centra en la Escuela de Vuelo, creada en 1937. Su director es Ernesto Márquez y cuenta con 38 instructores. La escuela tiene salas de clase, biblioteca, un simulador de vuelo "Flightmatic 200", y 9 aviones de instrucción Piper-Cherokees 140 biplaza, e imparte instrucción a un promedio de 60 alumnos cada año.

Anteproyecto del
Código de Etica

UN PILOTO DEL CIRCULO tendrá siempre presente que la seguridad, comodidad y bienestar de los pasajeros que le han encomendado su vida, es su primera y mayor responsabilidad.

* No permitirá que presiones externas o deseos personales influencien su buen juicio, ni permitirá que miembro alguno de su tripulación haga algo que pueda comprometer la seguridad de su avión o de las personas que van en él.

* Recordará que un acto de omisión puede ser tan peligroso como un acto deliberado de delegación, y no se permitirá ni permitirá a miembros de su tripulación descuidar detalle alguno que pueda contribuir a la seguridad de su vuelo, o efectuar operación ninguna en forma negligente o descuidada.

* Consecuente con su primera y mayor responsabilidad por la seguridad de su avión y de las personas a bordo, se esforzará siempre por maniobrar su avión de tal manera que contribuya a la comodidad y bienestar de sus pasajeros, teniendo confianza en sí mismo, en su tripulación y en la compañía que representa.

* Una vez que haya superado su primera responsabilidad: la seguridad y bienestar de sus pasajeros, recordará que éstos dependen de él para llegar a sus destinos a la hora programada.

* Si le sucediera algún desastre, en cualquiera de sus formas, no dejará el avión hasta haber hecho todo lo que está en su poder por la seguridad de sus pasajeros y tripulación.

UN PILOTO DEL CIRCULO cumplirá fielmente con su deber para con la empresa.

* Entregará en todo momento, su máxima capacidad con el fin de que la aeronave a su mando sea operada con seguridad y eficiencia, de manera que no se le produzca daño o mantenimiento innecesario.

* Siempre mostrará debido respeto a los ejecutivos y directores de la Empresa con los que tiene contacto, y sus supervisores, recordando que el respeto no involucra servilismo.

* Obedecerá con su máxima habilidad, todas las órdenes e instrucciones dadas por sus superiores, pero resistirá y si es necesario rehusará cumplir, aquellas que a su juicio no están dentro de la legalidad o que de obedecerlas afectarían la seguridad de su aeronave, tripulación, o pasajeros, recordando que en definitiva sólo él es responsable por el mando y la seguridad de su avión y sus ocupantes.

* No alterará conscientemente el libro de vuelo u otro documento, ni permitirá que lo haga su tripulación, así como, tampoco condonará tal acción en otros pilotos o tripulantes.

* Recordará que el sueldo de un mes, demanda un mes completo de trabajo eficiente y en sus días libres no hará ninguna actividad que pueda disminuir su eficiencia en el servicio, o que pueda traer descrédito a la compañía o a la profesión.

* Recordará que él y su tripulación representan a la Empresa y consciente con esto siempre se preocupará de su apariencia personal, su uniforme y su conducta, exigiendo igual comportamiento al resto de su tripulación.

* Tendrá plena lealtad para con su Compañía, sus directores y ejecutivos y se abstendrá de hablar mal de ellos; si genuinamente siente la necesidad de hacerlo con el fin de corregir condiciones que no conducen a la seguridad de las operaciones o a las buenas relaciones, dirigirá su crítica a las autoridades correspondientes dentro de la Asociación.

* Considerará los problemas de la Compañía como confiados a él y no los revelará a nadie no capacita-

do para recibirlos.

UN PILOTO DEL CIRCULO... aceptará la responsabilidad y recompensa del mando, y se conducirá en todo momento, en servicio y fuera de él, de modo de infundir y de hacerse merecedor de la confianza y respeto de su tripulación, empresa y otros pilotos.

* Se preocupará por conocer y entender los deberes de cada uno de los miembros de su tripulación. Su mando será firme pero justo; explícito y a la vez tolerante de aquellas desviaciones que no afectan la completación ordenada y segura de su vuelo; eficiente pero tranquilo, de modo que el trabajo de su tripulación sea efectuado en forma armoniosa, contribuyendo así, a la seguridad, comodidad y bienestar de sus pasajeros y tripulación.

* Se asegurará que cada tripulante conozca los deberes que le han sido asignados y esperará un desempeño eficiente de sus deberes, pero estará por sobre las pequeñas discrepancias evitando la crítica destructiva de los tripulantes o de su desempeño. Una franca discusión al término del vuelo sobre técnicas operacionales, creará buena voluntad y ganas de ser útil, sin embargo, la crítica en el momento, producirá resistencia a la autoridad bajando la moral y produciendo un trabajo deficiente.

UN PILOTO DEL CIRCULO recordará que su profesión depende en gran medida del entrenamiento que se da a los principiantes y por lo tanto proporcionará a su tripulación, en todo momento razonable, la oportunidad de aprender y practicar el arte de volar.

* Impartirá en todo momento el saber brindado a él por sus instructores y profesores, y tenderá a infundir en su tripulación un sentido de orgullo y respeto por su profesión.

* Al hacer informes del trabajo y conducta de los miembros de su tripulación, evitará todo prejuicio personal y tratará de hacer sus informes objetivos y sus críticas constructivas, de modo que las medidas que se tomen, como resultado de su informe, mejoren el conocimiento y habilidad de su tripulación en vez de producirles el descrédito o hacer peligrar su posición dentro de la profesión.

* La posición de mando involucra responsabilidad por el bienestar de los que le están sujetos, por lo tanto, el piloto verá que su tripulación sea bien atendida y alojada en postas, sobre todo en operaciones especiales a lugares diferentes a los usuales.

UN PILOTO DEL CIRCULO llevará sus asuntos con otros miembros de la profesión y/o con su asociación de modo de honrar a la profesión, a la asociación y a sí mismo.

* Se esforzará por ceñirse al Código de Etica en su trato con otros pilotos y los directores de su asociación.

* No perjudicará, falsa o maliciosamente, la reputación de otro piloto pero, si está consciente de su incompetencia profesional o de un comportamiento perjudicial para la profesión y/o la Asociación, no dudará en revelarlo a los directores de su Asociación.

* Conducirá sus asuntos con la Asociación y sus miembros de acuerdo con las leyes y políticas de la Asociación. En lo posible atenderá a todas las reuniones abiertas a él y tomará parte activa en las actividades y discusiones, sobre todo en aquellas donde se trate de la seguridad aérea y la reputación de la profesión.

* Evitará cualquier acción a través de la cual abuse o aproveche con beneficio personal, de la confianza depositada en él por los otros miembros de la Asociación.

* Si es llamado a representar a la Asociación en una disputa con la parte patronal u otros grupos, lo hará en la mejor forma posible, con justicia y sin temores, dependiendo en la influencia y el poder de su Asociación para protegerlo en el fiel desempeño de los asuntos de su Asociación.

* Se considerará en deuda con su profesión y su Asociación, preocupándose por su desarrollo. Cooperará en mantener el standard de la profesión intercambiando información profesional con otros pilotos y contribuirá al trabajo profesional y técnico.

PARA UN PILOTO DEL CIRCULO el honor de su profesión es muy preciado y recordará que su propio carácter y conducta reflejarán honor o deshonor sobre ella.

* Será un buen ciudadano del país, región y comunidad donde reside, tomando parte activa en aquellos asuntos que tengan que ver con el mejoramiento de la aviación y su desarrollo.

* Tratará todos sus asuntos dentro y fuera de la profesión en forma honorable de modo de reflejar honor a sí mismo y a la profesión.

* Recordará que para sus amigos, vecinos y conocidos, él representa a la profesión y a la Asociación, y por lo tanto su conducta y carácter representa para ellos la de todos los miembros de la profesión y de la Asociación.

* No publicará, hará entrevistas o permitirá que se use su nombre en ninguna forma que pueda traer descrédito a otro piloto, a su Empresa o Asociación.

* Estará al tanto de los adelantos de la aviación para mantener su habilidad y criterio que en gran medida dependen de esos conocimientos.

Por: HUGO JORDAN M.
del Código de Etica de Alpa
(U.S.A.)

Fallecimiento de
Sergio Riesle

— **El 27 de abril falleció el Cda. Sergio Riesle M. Al día siguiente se efectuaron sus funerales en el Cementerio General de Santiago.**

— **El Presidente del Círculo de Pilotos de LAN-Chile, Cda. Patricio Baquedano, despidió al colega que partía con estas breves y emotivas palabras:**

SEÑORES:

Dice un pensador que "las almas vulgares se apagan con la muerte, o giran algún tiempo en torno a la tierra para desaparecer luego en las capas espesas del aire. Sólo la virtud, al igualar al hombre a los dioses, los hace participar de su inmortalidad".

¡Cuán válido es este pensamiento en el caso de nuestro colega, Comandante de Aeronave, don Sergio Riesle!

En su larga carrera profesional, fecundó amistad y cariño, solidaridad y calor humano entre sus compañeros. Su personalidad cobijaba paralelamente un cierto sentido de introversión y de expansión, dosificados en forma casi perfecta, lo que le creaba un carisma de excepcional vigor.

En el proceso de íntima comunicación que existe entre miembros de una misma tripulación, jamás se advirtió en él un hecho que lastimara a algún compañero o subordinado; más bien, por el contrario, podemos concluir que, con su infinito don de gente, se erigió en un símbolo de respeto y de admiración.

Su carrera profesional está impresa con el sello del éxito. Iniciado, con muchos de nuestros colegas, en épocas de la aviación heroica, supo adecuarse a los requerimientos de la aviación moderna, culminando su quehacer profesional como Comandante del avión de más categoría de nuestra Empresa. En el paso de su carrera, fue satisfaciendo con éxito los requerimientos profesionales, que demandaban cada vez sus mejores esfuerzos de superación, cumpliendo cabalmente las exigencias que se le fueron planteando. Su hoja de vida profesional, además de ser intachable, puede ser exhibida como ejemplo entre sus iguales.

Amó con pasión la aviación; y amó con pasión, también, a nuestra querida Empresa. De ella, sin duda, se lleva un jirón, no arrancado con violencia, sino que desprendido con cariño y apego.

Para nosotros, los Pilotos, LAN-Chile es una Institución madre, que nos cobija y a quien cobijamos; la llevamos en nuestros corazones, como parte insustituible de nuestro propio ser; admiramos su historia, fortalecemos su presente y siempre nos preocupará su porvenir. Estamos con ella y en ella, y a veces, con ingenuo rubor, le ofrecemos el amor de los adolescentes. LAN-Chile tiene alma, y es por eso que la albergamos en nuestras propias almas. Este es el cariño que Sergio Riesle sintió por nuestra Empresa.

No hay nada que hoy pudiésemos expresar, que no haya sido dicho en vida del compañero que ahora nos abandona. La unanimidad de sentimientos que sus colegas siempre tuvieron para con él, demostrados en toda oportunidad, restan valor a las expresiones que se puedan emitir en esta oportunidad. Cosechó todo lo que él sembró y creemos que él tuvo la oportunidad de así apreciarlo.

En un viaje sin escalas y sin retorno, en un vuelo a la eternidad, parte al infinito desconocido nuestro querido colega.

SERGIO RIESLE: DESCANSA EN PAZ.

Scan NOTICIOSO



— Entre mayo y junio se realizaran los **últimos vuelos con material H.S. 748.** Este avión, del cual se llegaron a tener 9 unidades, sirvió en las rutas de LAN durante más de 10 años, llegando en vuelos de itinerario a más de 20 aeropuertos nacionales, desde Arica a Puerto Williams.

Durante todo el tiempo que estuvo en operación no se registró ningún accidente ni incidente digno de mención y se constituyó en un excelente avión-escuela para varios cursos de copilotos y motivo de orgullo para muchos capitanes que efectuaron en él su primer solo al mando. Es una lástima que no se quede alguno de ellos en el país, habiendo ciudades sin servicio aéreo regular que podrían haberle servido de base de operaciones. Vale la pena mencionar que el Círculo de Pilotos luchó hasta el final para conservarlos más tiempo.

— **Aún no se sabe exactamente** hasta cuándo volará el material B-727, porque la fecha definitiva de término de sus operaciones ha sido trasladada varias veces. Se supone que, por lo menos, continuará en servicio una unidad durante el resto de 1979 y los primeros meses de 1980. Estos aviones también han sido vendidos al extranjero y en su reemplazo llegó el sexto B-707. Con respecto a la compra de material wide body. . . continúan los estudios.

— Durante el mes de mayo asistimos al curso de B-707 que nos correspondió dentro de las promociones resultantes como consecuencia de la venta de varios aviones, el éxodo de pilotos y la compra de un nuevo 707. Pudimos constatar en el terreno mismo que **el Centro de Instrucción** mantiene los defectos y limitaciones de hace quince años y que se pueden resumir en los siguientes aspectos:

* Ausencia de un programa de estudios pedagógicamente pensado, con su planificación y objetivos, lo que se traduce en una descoordinación entre la importancia relativa de cada ramo, su ubicación en el tiempo y las horas de clases asignadas.

* Los instructores son personas de buena voluntad que han sido notificados tardíamente de sus clases y que no son calificados por nadie para desempeñarse como tales.

* No existen ayudas adecuadas para la instrucción. Sólo hay unos pocos slides y algunos paneles que nunca corresponden totalmente a nuestra flota. Tampoco están disponibles oportunamente los manuales respectivos, ya que la oficina encargada de ellos es una verdadera bodega de manuales en desuso, desactualizados y destruidos.

* No se aprovecha racionalmente el simulador de Cerrillos porque nadie ha establecido una pauta de trabajo ni un objetivo preciso.

* Las salas de clases y el mobiliario son incómodos para alumnos e instructores.

— La actual **estructura de sueldos** en LAN no es satisfactoria para su personal y en el caso de los pilotos los sueldos están entre los más bajos que se ofrecen en el país, ya sea por líneas regulares o taxis aéreos. A pesar de que las vacantes en Chile no son muchas, ellas han aumentado considerablemente y se espera un repunte mayor todavía.

En el ámbito internacional las perspectivas son muy buenas, ya que la demanda de pilotos es creciente y la oferta limitada. Incluso líneas aéreas que sólo recibían connacionales ya no hacen cuestión de la nacionalidad. A manera de ejemplo, mencionamos algunas **oportunidades de trabajo** cuya información pormenorizada puede consultarse en nuestra sede.

En Fort Lauderdale, Florida, la firma **Air Fleets** International, Inc. requiere 10 a 20 capitanes de B-727 proporcionando un entrenamiento de 60 horas de clases y 15 de simulador. Recibiría postulaciones de capitanes de H.S. con experiencia de FO en 727. En las proximidades de New York la firma **Interair** necesita capitanes, copilotos e ingenieros de vuelo para B-727 en un comienzo y para 707 poco después. **National Airlines** llama a concurso para terceros oficiales e **Eastern** tomará copilotos en los próximos meses. **Air Jamaica** necesita de inmediato capitanes para DC-8 y B-727. **Saudia**, la línea de Arabia Saudita, necesita capitanes, copilotos e ingenieros de vuelo para L-1011, 737 y 707 con base en Jeddah, donde se construye un complejo de casas para empleados extranjeros.

— **La oficina de roles** es una de las más importantes en la vida de un piloto de LAN, pues allí se genera la actividad y descanso de cada tripulante. Todos los jefes de roles se han propuesto, al ser nombrados, la mayor ecuanimidad en el reparto de vuelos y días libres. Y cada uno lo ha logrado o no dentro del margen que le permite la caótica estructura de vuelos y relevos que debe manejar. Luis Bórquez, el último piloto que ejerció como jefe de roles, logró la distribución más equilibrada que nos ha tocado ver y diseñó un sistema de turnos y stand-by muy conveniente para todos. Es lamentable que la burocracia, que todavía impera, lo haya llevado a renunciar. Y hoy nos encontramos con que hemos retrocedido años, porque ya no se publican los roles para conocimiento de quien lo desee. A un escueto papel —con las obligaciones individuales— es a todo lo que puede aspirar un comandante de línea. Este mismo piloto, a quien se le confía una máquina que vale millones de dólares y el prestigio de la Compañía, no tiene acceso a lo que realmente sucede con la distribución de vuelos. ¡Increíble, pero cierto!

— Nos hemos enterado del sensible fallecimiento de Willy Duarte, destacado meteorólogo que trabajó en la Armada, Fuerza Aérea y LAN-Chile. Pertenecía también a la Sociedad Científica de Chile y fue precursor de los programas del tiempo en la televisión chilena. Para quienes fuimos sus alumnos y recibimos su seria orientación profesional, constituye una dolorosa noticia que lamentamos sinceramente.

— Los ítems que más se enfatizan durante la instrucción de pilotos son la **verificación constante** de todos los instrumentos de vuelo y los call outs adecuados y oportunos. Muchos accidentes son atribuibles a la no observancia de esta conducta. Tenemos a la vista un reporte de accidente cuya causa más probable fue la no verificación de razón de descenso y altitud y la carencia de call outs de aproximación. Más aún, el ingeniero de vuelo —por error— apagó el GPWS cuando empezó a sonar la alarma. El capitán y copiloto dijeron a los investigadores que ellos habían mal interpretado la lectura de sus altímetros en 1000 pies, creyendo en todo momento que estaban más alto. Al sonar la alarma del GPWS el capitán disminuyó la razón de descenso con el timón, pero no confirmó la altura con el altímetro. Cuando dejó de sonar la alarma creyó que había alcanzado una altura segura sin darse cuenta que seguía en descenso y que el equipo había sido apagado. Este error fue crucial para el accidente porque según la investigación hubo todavía entre 4 y 6 segundos para detener el descenso. Si alguno de los pilotos, en cualquiera etapa de la aproximación final, hubiera mirado su altímetro se habría evitado la muerte de 3 pasajeros y la pérdida de un avión. ¡Cómo para meditarlo y grabárselo bien en la cabecita!

última hora

DC-10: "La peor tragedia de la aviación Comercial Norteamericana lo pone en tela de juicio".

276 personas perdieron la vida el viernes 25 de mayo, al estrellarse un DC-10 de American Airlines en las cercanías del aeropuerto O'Hare de Chicago, U.S.A. La máquina, con 264 pasajeros y 12 tripulantes a bordo, cumplía el vuelo 191, una travesía sin escalas entre Chicago y Los Angeles.

El accidente, el peor de la historia de la aviación comercial norteamericana y el segundo en que se ve involucrado un avión de fuselaje ancho en ese país, se produjo a escasos metros de la pista cuando el avión —que acababa de decolar en dirección norte— describió una media vuelta y se precipitó en picada al desprendérsele una de las turbinas.

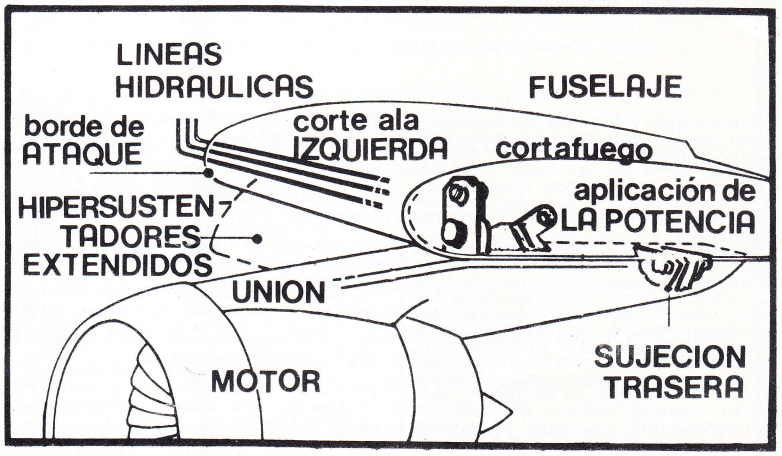
La causa aparente del siniestro fue la fatiga de material sufrida por la placa metálica que enclava cada una de las tres turbinas con que cuenta este aparato. El quiebre de esa pieza causó —además de las pérdidas humanas ya señaladas, daños por cientos de miles de dólares, al tener que ordenar la FAA la suspensión de vuelos de ese material en todo el territorio norteamericano para proceder a una cuidadosa y exhaustiva revisión.

Las empresas aéreas de todo el mundo reaccionaron inmediatamente, paralizando sus DC-10, para observar las posibles deficiencias estructurales o fatiga de material en esa y otras partes y piezas del avión cuestionado.

La orden de la FAA de paralizar los vuelos en los Estados Unidos y la decisión de otras empresas de hacer lo mismo para una revisión general, provocó dos grandes problemas: atochamiento desproporcionado de pasajeros en tránsito, que han debido ser embarcados en otros vuelos de las empresas afectadas y un serio conflicto económico para la Mc Donnel Douglas, fabricante del material, que deberá responder por los trastornos causados por la paralización masiva del avión.

Entre las víctimas fatales del vuelo 191 de American Airlines se contaba el médico pediatra chileno, Dr. René Valle, quien se encontraba haciendo un internado de especialización en Los Angeles, enviado por el Hospital de Carabineros donde trabajaba en Chile.

Diagrama del sector conflictivo



DESPEGUE
ORGANO DE DIFUSION DEL CIRCULO DE PILOTOS LAN - CHILE

Director Responsable: Cda. Oscar Aguayo. Asesoría Periodística: Sra. Bárbara Délano. Diagramación: Sr. Ricardo Sarmiento L. Asesores Legales: Sr. Pedro Rivera y Sr. David Briner. Directorio del Círculo de Pilotos: Presidente, Cda. Patricio Baquedano; Secretario: Cda. Víctor Pérez; Tesorero: Cda. Baldovino Bendix; Directores: Cda. Carlos Prado y Cda. Hugo Jordán.