

DESPEGUE



SUPLEMENTO MENSUAL DE NOTICIAS

CIRCULO DE PILOTOS

LAN • CHILE

editorial

Es una realidad, y debe ser considerada y analizada: El tripulante de vuelo de una compañía aérea no puede ser considerado un Empleado común.

Dentro de ellos, especialmente el piloto, es quien está expuesto a mayores tensiones y exigencias. Es necesario tener en cuenta varios aspectos para comprender esta afirmación, por lo demás conocida pero que debe ser recordada. Un piloto lleva una vida anormal, no tiene días libres bien definidos, no tiene un horario claramente determinado, está expuesto a cambios de clima, a veces extremos (+34° en Santiago y 12 horas después -10° en Nueva York), debe soportar ambientes enrarecidos, como es la cabina de un avión, por períodos largos, debe adaptarse a costumbres locales diferentes, comidas distintas, cambios de horario importantes, factores a los cuales no alcanza a adaptarse totalmente cuando ya debe regresar a su base. No tiene una vida de hogar normal, ni tiene SABADOS, DOMINGOS ni días festivos normales. Todo lo cual debe ser debidamente considerado, sobre todo las personas que en este momento deberán aprobar la nueva reglamentación referente a horas de vuelo y períodos de descanso, quienes en su anteproyecto así parecen entender; pero que tendrán que soportar las presiones y absurdas proposiciones de los empleadores, me refiero especialmente a la proposición de aumentarse el máximo de horas de vuelo de 2 pilotos a 11 horas, lo cual nunca deberá aceptarse. Más aún, para los efectos de tiempo de trabajo, debe considerarse como tal nuestro tiempo de servicio.

Son éstos algunos aspectos de las razones por las cuales un piloto comercial de línea no es ni debe considerarse un empleado común. . .

AÑO 1-Nº 2

FEBRERO 1980

LO QUE DIJO EL TELETIPO BOEWX

A TODOS LOS CDA CMA F/O CMA F/O NAV CMA F/O F/E CMA F/O NAV F/G CMA Y NO COLOCAR EN MURALES STP 599/12 UNA DE LAS PARTICULARIDADES DE NUESTRA EMPRESA ES LA DE TRATAR POR MEDIO DEL TELETIPO DIFERENTES MATERIALES EEE MATERIAS QUE NECESITAN UNA RAPIDA DIVULGACION STP ESTA SE HACE POR MEDIO DEL TAN CONOCIDO RADIO STP.

HEMOS QUERIDO EN ESTA SECCION DESTACAR EL RADIO QUE MAS HA SOBRESALIDO YA SEA POR SU IMPORTANCIA CMA AMBIGUEDAD CMA O CURIOSIDAD STP.

LOS RADIOS QUE AQUI SE PUBLICAN SON TEXTUALES Y SIN COMENTARIOS AL MARGEN CMA LO QUE PERMITIRA A CADA CUAL FORMARSE UNA OPINION DEL TEXTO STP.

SI USTED CONOCE DE ALGUNO QUE SE ENCUADRE DENTRO DE ESTA IDEA SERA BIEN RECIBIDO STP LOS EDITORES END

84 MADAPLA

58 MADXTXS 003

QU MADOALA

SCLOWLA 200115

01/136 STP DE ACUERDO A LO CONVERSADO VIA FONOS CON MADOALA /P1 SR BERGER STP CONSIDERE AUTORIZADO POR SCLIM/IG SR VILCA EN AUSENCIA GERENTE OPERACIONES DEL EJECUTIVO DE TURNO EN SCL SR BARAHONA STP LA PROCEEEE 173 DESPACHADO A MAD CON HORIZONTE P2 INSTALADO EN LA DO P1 STP HORIZONTE PANAM EN PANEL P2 STP ACK END DURANE.

**LA NEGOCIACION COLECTIVA:
UN COMPROMISO DE TODOS**

A través del tiempo, sería fácil hacer un recuento de los beneficios que los pilotos hemos ido perdiendo. Esto ha sido una característica de extraña pasividad que hemos tenido ante estos hechos y por otro lado una gran agresividad tratando de encontrar culpables entre nosotros mismos.

Dentro de pocos días, es decir desde el 12 al 27 de abril, estaremos por primera vez negociando absolutamente todos nuestros beneficios, tanto los que legalmente nos corresponden, los que por costumbre la empresa nos estuviera otorgando como los que por convenios o actas de avenimiento hemos logrado.

Cualquier pequeño detalle que no sea incluido en la mesa negociadora, no tendrá posibilidad de ser renegociado hasta dos años después. Principalmente este punto es el que nos hace responsable a cada uno de los que formamos nuestro Círculo, para que aporten cualquier sugerencia que consideren debe ser incluida en la negociación. Teniendo la participación de todos, evitaremos futuros comentarios o ideas brillantes que no podrán ser aplicadas, y por otra parte, con el apoyo de todos creo serían muy pocos los detalles que se escapan y lindo sería no tener que lamentarnos de nada.

Cristián Prado Sch.

NEGOCIACION COLECTIVA

Considerando que se aproxima la negociación colectiva en Línea Aérea Nacional, y que el proyecto de Contrato Colectivo de Trabajo debe ser presentado entre el 17 y 22 de abril, de 1980, el cual tendrá una validez de dos años a partir del 1º de junio de este año, la Directiva ha iniciado contactos con algunos grupos de la Empresa para enfrentar conjuntamente dicha negociación colectiva.

En el curso de estas gestiones se presentó la posibilidad de aunar esfuerzos con el Sindicato de Profesionales de la empresa con el fin señalado. Las negociaciones se encuentran bastante avanzadas, encontrándose que entre los profesionales y los pilotos existen una serie de coincidencias que hacen aconsejable la fusión en un sindicato que reúna al estamento técnico y asesor, dando nacimiento de esta forma a un sindicato compuesto por los profesionales, técnicos y pilotos. El sindicato que se formará, aunque relativamente reducido en número, dará paso a nuestras inquietudes laborales frente a la negociación que se avecina.

Esperamos poder anunciar en breve que esta iniciativa ha llegado a feliz término.

SORDO, MUDOE IFR/IMC

Es posible que tengamos una idea de lo que se espera en una falla completa de comunicaciones en condiciones IFR/IMC, pero eso no es suficiente si las comunicaciones se esfuman y uno queda a medio camino en una aproximación y "a ciegas" a FL 240. En este artículo se destacan algunas inconfortables situaciones que ayudan a esclarecer las reglas a seguir y prevenir el desarrollo prematuro de una úlcera en caso de que sus radios se mueran.

El FAR 91.127 detalla lo que se espera de un piloto que experimente falla de comunicación en ambos sentidos. Sin embargo, como se estipula explícitamente en el AIM parte 1, es virtualmente imposible el proveer regulaciones y procedimientos aplicables a todas las posibles situaciones asociadas con falla de comunicación. Cuando se esté en una situación que no está contemplada en las regulaciones se espera que los pilotos hagan uso de su buen juicio en cualquier acción que ellos elijan. No se debe ser reacio a utilizar la acción de emergencia contenida en el FAR 91.3b.

Una de nuestras primeras responsabilidades, en el caso de falla de comunicaciones, es la planificación de prevuelo. Si todo nuestro vuelo se va a desarrollar en condiciones IFR, necesitamos prestar cuidadosa atención a las condiciones climatológicas del destino así como a las condiciones de viento en superficie que determinaran la dirección probable de aterrizaje y el tipo de aproximación disponible para la pista a usar;

entendiendo que el probable flujo del tráfico en el destino significara mucho para nosotros en el caso que tengamos que seguir el procedimiento de falla de comunicaciones citado en el FAR 91.127.

Segundo, es importante entender que vamos a cumplir con cada una de las autorizaciones IFR que aceptemos. Cuando estamos "cleared as filed" (autorizado como fue propuesto), estamos autorizados a proceder de acuerdo con la ruta de vuelo propuesta en nuestro plan. Esta autorización no incluye la altitud, la SID ni la SID transition. Si no se especifica una SID, seremos autorizados a mantener una altitud dada, esta es, nuestra altitud inicial y no se está permitido ascender más, aunque esté propuesto en el plan. Felizmente se nos dará un "expected altitud/FL" compatible con nuestro plan propuesto.

Compare las siguientes (2) autorizaciones IFR para un vuelo entre MIA y JFK con un sistema frontal en toda la costa Atlántica que nos mantendrá IFR/IMC durante todo el vuelo:

a) LAN X, Cleared as filed. Maintain 5000 Ft., departure control frequency 119.65, squak 3617.

b) LAN X, Cleared as filed. Maintain 5000 Ft., expect FL 350 10 min. after departure, departure control frequency 119.65. squak 3617.

Si el LAN X experimenta falla de comunicaciones inmediatamente después del despegue, la autorización a) será difícil de

LEONARDO SIÑA MERINO

cumplir debido a que la altitud asignada no es compatible con el nivel propuesto. La autorización b), por otro lado, provee al piloto protección al especificar un nivel a mantener después de un período. (10 min.)

Si la autorización incluye una SID, asegúrese y vea que esté protegida por "expect further clearance" a una altitud compatible (MIA departure).

En resumen, uno debería recibir una autorización IFR que pueda volar incluso con falla de comunicaciones en ambos sentidos. No despegue sin ella.

POSIBLES SITUACIONES DE FALLA:

Ahora, juguemos un poco con eso de que "y si?" ¿Y si ahora estamos volando y no hemos oído al ATC por algún tiempo? La reacción lógica sería el llamarlos. EL AIM, Parte 1 dice que el piloto debe intentar reestablecer contacto en la frecuencia asignada previamente, con el FSS o ARINC. Y no excluya la posibilidad de usar 121.5.

Supongamos que llamamos, pero nadie contesta. Posiblemente nuestro receptor ha fallado. Convendría chequear con los VHF-NAV y elevar el volumen de éstos de tal modo de escuchar la característica. Luego llamar y pedir que respondan en la frecuencia VOR. Si la solicitud es percibida por el ATC, ellos llamaran al FSS que corresponda, quienes harán que se nos transmita a través del VOR. Las comunicaciones pueden ser reestablecidas con el FSS

como enlace. Puesto que el FSS no es una autoridad en cuanto a autorizaciones se refiere, harán relay con las instrucciones de ATC usando la fraseología "ATC clears".

Ahora, supongamos que nuestro receptor está trabajando, pero estamos impedidos de transmitir. El ATC nos pedirá IDENT si estamos recibiendo su transmisión. Una vez que el ATC ha recibido este tipo de "contacto" las comunicaciones estarán limitadas a respuestas si/no para el resto del vuelo, pero, por lo menos, hay comunicación.

Pero, ¿y si no podemos transmitir ni recibir en nuestras radios? asegúrenos de escuchar los VHF-NAV puesto que el ATC tratará de reestablecer comunicación por cualquier medio posible. También use el Transponder para alertar al ATC de su problema. El AIM, parte 1, se refiere al uso apropiado del Transponder en una situación de falla de radios. Llévelo a modo A/3 código 7700 por un minuto, y luego cámbielo a código 7600 por 15 minutos. Repetir el procedimiento tantas veces como se requiera hasta que el ATC pueda establecer comunicaciones a través del uso del VHF-NAV.

La razón para alternar entre código 7700 y código 7600 es de que en algunos radares no se cuenta con la capacidad de interrogar en código 7600 e interrogará en este código solamente cuando la aeronave este bajo control de radar directo en el momento de producirse la falla. Contestando primero en código 7700 aumenta la posibilidad de detectar la condición de falla más pronto. Realmente esto llama la atención más que cualquier otra cosa.

Continuará, ¡no se lo pierda!

VIII Congreso OIP

En Madrid se ha realizado el VIII Congreso OIP los días 4 al 8 de febrero, con la presencia de siete delegados del Círculo de Pilotos.

Entre los temas tratados destacan:

- Revisión de estatutos y reglamentación
- Problemas industriales de diferentes asociaciones
- Aceptación de nuevos miembros
- Documentos del consejo permanente de Seguridad y Medicina Aérea
- Informes médicos sobre infarto del miocardio y fatiga de vuelo
- Cronología y actual estado en OACI del Estatuto del Comandante de Aeronave.
- Elección de autoridades de OIP.

Destacó en la delegación chilena las intervenciones del señor Carlos Prado en la parte Industrial y del señor Pedro Rivera en la del Estatuto del Comandante de Aeronave. El desempeño de nuestra delegación puede calificarse como bueno, obteniendo acuerdos de OIP en beneficio nuestro y que justifican ampliamente nuestra presencia.

La nota negra de nuestra presencia en Madrid fue la falta de asistencia de las esposas de nuestra delegación, factor primordial de las relaciones a nivel humano en los actos sociales y que no pudieron viajar ante la negativa de la Gerencia de Operaciones de autorizar el embarque por "Estar sobrevendido el vuelo", cosa que, de hecho, como es normal, no sucedió.

DIRECTORIO OIP

Después de la elección efectuada en el VIII Congreso OIP, el Directorio de nuestra Organización Regional ha quedado constituido por las siguientes personas:

PRESIDENTE: Capitán Hilario Valinotti, APLA, Argentina.

VICEPRESIDENTE: Capitán Homero Flores González, ASPA, México.

SECRETARIO: Capitán Jesús López Baillo, SEPLA, España.

VOCAL DE ADMINISTRACION: Capitán Jairo Mejía Soto, ACDAC, Colombia.

VOCAL DE ASUNTOS REGIONALES: Capitán Gilberto González, OSPV, Venezuela.

VOCAL SUPLENTE: Capitán Dionisio López Beltrán, ASPAS, El Salvador.

PROFETA EN SU TIERRA...

Durante el VIII Congreso OIP se rindió homenaje a cuatro pilotos iberoamericanos entre los cuales figuró el capitán Carlos Riderelli. El motivo de esta distinción fue el haber destacado trabajando en favor de OIP y, por tanto, para todos los pilotos de nuestra área.

Carlos es de todos conocido como un profesional de primera línea, pero creo que pocos recuerdan que dedicó por más de dieciséis años su tiempo libre para ser, primero como ayudante y luego en propiedad, el nexo de nuestra asociación con IFALPA; que, desde que se estimó necesaria la unión de nuestra zona, participó en la creación de OIP, llegando a ser Vicepresidente de OIP, habiendo sido además Vicepresidente Regional (SAM SUR) de IFALPA.

No pretendiendo hacer una cronología del colega y amigo sino sólo destacar los desvelos, sinsabores y alegrías que en forma callada y a veces anónima llevan algunos en beneficio de todos.

GRACIAS CARLOS

RONALD BERGER

Santiago, febrero 1º de 1980.

Señor
 Presidente del Circulo de Pilotos
 de Lan-Chile
 Presente

Estimado Sr. Presidente:

El motivo de la pte. es para informar a Ud., y por intermedio a todos los señores colegas, que con fecha 3 de marzo del pte., y por motivos estrictamente particulares, he presentado mi renuncia al cargo de Piloto de la Empresa.

Difícil ha sido para mí tomar esta decisión, la cual había venido madurando desde hace bastante tiempo. Además, quiero aprovechar la oportunidad para agradecer a cada uno de Uds. su cooperación para el desempeño de mi puesto y la sincera amistad que me han brindado durante estos 13 años, de los cuales me llevo una maravillosa enseñanza, una inolvidable experiencia y un grato recuerdo de todos.

Les deseo todo tipo de éxito y prosperidad en el futuro, y sinceramente espero que muy pronto ocupen el verdadero lugar que les corresponde como PILOTOS DE LAN CHILE.

Un abrazo y muchas gracias por todo.

GUILLERMO TEARE PINTO.

LAMENTAMOS NUEVAMENTE EL ALEJAMIENTO DE OTRO CALIFICADO PROFESIONAL, QUE DEBE BUSCAR FUERA LO QUE LAN-CHILE NO SUPO DARLE.

TE DESEAMOS EL MAYOR DE LOS EXITOS EN TU NUEVA ETAPA.

¡INCREIBLE PERO CIERTO!

VIATICO – GASTOS DE ALIMENTACION
 – GASTOS DE TRIPULANTES EN RUTA

Según orden de servicio Nº 246 del 2/11/75 los gastos que se originen en el cometido funcionario de la TRIP. no se considerarán viáticos y serán solventados por la Empresa.

Este artículo modificó los conceptos de la Orden de Servicio Nº 61 de fecha 22/5/74 en que no se diferenciaba entre comisiones de servicio y gastos originados por trabajo normal de tripulaciones, es decir, si un capitán viajaba al extranjero recibía el mismo dinero por concepto de gastos de alimentación que si lo hiciera en Comisión de Servicio.

Hoy en día, después de transcurridos 5 años, el mismo capitán recibe los mismos US \$ 35 por concepto de gastos de TRIP. (salvo JFK y PPT). Sin embargo, las comisiones de servicio han sido reajustadas según tablas publicadas en Diario Oficial de fechas 3 y 12/XII/79, que modifica porcentajes de costo de vida en diferentes países a contar de las fechas que señala 7/8/79 y 30/8/79.

A modo de ejemplo y de acuerdo a algunos de los países en que pernoctamos correspondería:

EE.UU.: US \$ 60; Base por Dec. Oficial + 65,50/o

ESPAÑA: US \$ 60; Base por Dec. Oficial + 125,90/o

BRASIL: US \$ 60; Base por Dec. Oficial + 65,30/o

ALEMANIA: US \$ 60; Base por Dec. Oficial + 130,30/o

Estos valores incluyen hotel y gastos de movilización.

A la tabla anterior están acogidos todos los funcionarios estatales que viajan al exterior en comisión de servicio, lo que incluye por supuesto a nuestros ejecutivos. Sin comentarios. . .

NACIMIENTOS

La cigüeña ha visitado una vez más, los hogares de los colegas MAX ASTORGA Y ROONEY VALCARCE.

Felicitaciones a ambos, a Max por su tercera mujercita, y consulte la receta con Rooney, que ha sido papy de su segundo varoncito.

Nómina de asociados que han cumplido MILLONES DE KM. volados, del 1º de Nov. de 1979 al 23 de Enero de 1980.

2 Millones:

1º Of. Gastón Ronda C. — 10 de Nov. 79

3 Millones:

1º Of. Juan Monardes M. — 25 de Nov. 79

4 Millones:

Cap. Ricardo Volkwein F. — 31 de Dic. 79

Cap. Andrés Cortés M. — 5 de Nov. 79

Cap. Hernán Contreras R. — 5 de Nov. 79

5 Millones:

Cap. Julio Reti M. — 23 de Ene. 80

1º Of. Eduardo Ortiz G. — 18 de Ene. 80

Cap. Sergio Camilla G. — 29 de Dic. 79

Cap. Marcelo Canobra A. — 15 de Dic. 79

1º Of. Francisco Naves G. — 13 de Dic. 79

1º Of. René Domínguez D. — 14 de Dic. 79

Cap. Roberto Parragué S. — 1 de Nov. 79

6 Millones:

Cap. Claudio Estay N. — 10 Ene. 80

Cap. Diógenes Arredondo Ch. — 17 de Nov. 79

7 Millones:

Cap. Emilio Velasco T. — 19 de Ene. 80

Cap. Manuel Rubio M. — 18 de Ene. 80

1º Of. Humberto Duffau B. — 9 de Nov. 79

8 Millones:

Cap. Carlos Exss S. — 20 de Dic. 79

Cap. Jaime Latham W. — 5 de Dic. 79

9 Millones:

Cap. Galvarino Galdames W. — 27 de Nov. 79

12 Millones:

Cap. Sergio Kurth R. — 7 de Nov. 79

A todos ellos les enviamos nuestras felicitaciones y hacemos votos para que continúen aumentando su cuenta millonaria.

Queremos destacar y dar una felicitación muy especial al asociado Sr. Sergio Kurth R., quien ha acumulado una docena de millones, siempre demostrando una eficiencia y trayectoria profesional intachables, lo que puede servir como estímulo para los asociados más jóvenes en continuar incrementando su bitácora de vuelo.

CUMPLEAÑOS

Durante el mes de febrero han cumplido un año más los siguientes asociados:

Javier Calderer A.

Mario Bravo P.

Galvarino Galdames W.

Errol Holmberg Y.

Carlos Exss S.

Jorge Alcerreca B.

Hernán Contreras R.

Manuel Balbontín S.

Eduardo Litvak C.

Anthony Wells M.

A todos les deseamos muchas felicidades.