

# DESPEGUE



LUCIANO ARIAS PARODI

SUPLEMENTO MENSUAL DE NOTICIAS

CIRCULO DE PILOTOS

LAN • CHILE

*"LOS HERMANOS SEAN UNIDOS,  
PORQUE ESA ES LEY PRIMERA;  
TENGAN UNION VERDADERA  
EN CUALQUIER TIEMPO QUE SEA,  
PORQUE SI ENTRE ELLOS PELEAN  
LOS DEVORAN LOS DE AJUERA".*

*(Martín Fierro)*

## editorial

Repasando nuestro archivo en busca de antecedentes que documenten los temas que nos preocupan, encontramos que nuestras inquietudes de entonces son las mismas de estos momentos, quizzás en otros términos pero sin duda alguna y desgraciadamente sin respuestas.

Y lo que es más triste, molesto e indigno es ver que sin una definición clara de nuestra jornada de trabajo diario, se solicite enmendar la reglamentación 29 E vigente, aumentado los límites de horas de vuelo.

Además de lo incomprensible de esta acción, duele el saber que quién firma esta solicitud a nombre de la Empresa, es justamente un piloto con una larga trayectoria como tal y que mientras estuvo como piloto de línea, luchó junto a nuestro Círculo para conseguir eesta Reglamentación que en parte nos ayuda a protegernos de empleadores que no entienden o no parecen no querer entender que el trabajo de un Piloto Comercial dista mucho del que efectúa un empleado en tierra.

Aunque mucho se diga que la memoria es frágil hay actitudes que jamás olvidaremos...

## LO QUE DIJO EL TELETIPO

AC008 AK008  
QU MIAOWLA JFKKKLA  
.SCLORLA 220010  
03/009 STP POR INSTRUCCIONES DE SCLOGLA CONSIDERE SIGUIENTES  
ROTACIONES/MOV TRIP EN SEGMENTOS MIA JFK MIA DE LOS VUELOS  
DETALLADOS A CONTINUACION

LA-146-7/MAR/22 C SANCHEZ KOSSAK HOLZER B PEREZ TRIEX CASTRO GALVAREZ  
L MUÑOZ STP

LA-148/MAR/23 ENEI GAYTAN J NYEE NUÑEZ R VASQUEZ

LA-149/MAR/23 JFK MIA CASTRO G ALVAREZ L MUÑOZ

LA-140/MAR/24 MIA JFK BORQUEZ RIOSECO SCHNAIDT

LA-141/MAR/24/25 JFK SCL ENEI GAYTAN NUÑEZ R VAEER JFK MIA R VASQUEZ  
MIA SCL L MUÑOZ

LA-147/MAR/23 MIA SCL BERGER OJEDA MAGLIOCHETTI DUBO

LA-149/MAR/24 MIA SCL C SANCHEZ KOSSAK HOLZER B PEREZ

TRIX LA-141/MAR/24 JFK SCK BORQUEZ RIOSECO MIA SCL L PARRA R VASQUEZ  
STP JFKKKLA CASO TRIP LA-147 JFK MIA CDTE SANCHEZ EXIJA MAYOR DESCANSO

RPT DESCANSO EN JFK PROCEDA RELEVARLOS CON TRIP LA-197/MAR/23  
Y REGRESANDO EN ESTE VUELO LA TRIP LA 147/MAR/23; STP ACK

Mensaje dirigido a su Excelencia Presidente de la República  
General de Ejército Don Augusto Pinochet Ugarte, abordó  
del LAN 1 en vuelo de Isla de Pascua a Santiago.

“El Círculo de Pilotos de Lan-Chile solidariza plenamente  
con Su Excelencia ante el insólito agravio de todos conocido  
y nos reiteramos una vez más como sus incondicionales  
colaboradores. Bienvenido a nuestro Chile Presidente”.

Directorio del Círculo de Pilotos de  
Lan-Chile

## SEGURO DE LICENCIA

Hemos creído necesario informar de las Exclusiones de nuestro Seguro de Pérdida de Licencia:

### EXCLUSIONES

3.1 No procederá indemnización alguna cuando la lesión corporal, enfermedad o muerte sea directa o indirectamente resultante de:

- a) Guerra, hay sido o no declarada, como también cualquier acto bélico realizado en nombre o a favor de las Naciones Unidas, pero exceptuando la guerra civil.
- b) Asalto provocado por el Asegurado, duelos, peleas y riñas, excepto cuando se trate de legítima defensa.
- c) Exposición deliberada del Asegurado a peligros excepcionales, excepto cuando se trata de salvar vidas humanas o de prevenir pérdidas o daños substanciales de un avión, de su tripulación, o de cualquier tipo de bienes de valor significativo.
- d) Cualquier acto delictual por parte del Asegurado, si el delito merece pena corporal.
- f) Lesiones corporales resultantes de embriaguez o la enajenación mental.
- g) Uso regular de narcóticos.
- h) Uso de motocicleta.

- e) La práctica de deportes, considerados como peligrosos, así como la participación en todo tipo de carreras, con inclusión de carreras de esquí y de caballos.

3.2 Ningún beneficio se pagará bajo esta Póliza, si tal beneficio tiene su origen en:

- a) Enfermedades venéreas, psíquicas, psiconeuróticas o epilépticas.
- b) Lesiones corporales o muerte resultante, directa o indirectamente, de enfermedades venéreas.
- c) Secuelas de enfermedades venéreas.

3.3 Ningún beneficio se pagará bajo esta Póliza en relación con la Pérdida de Licencia que resulte de estipulaciones impuestas por la Dirección de Aeronáutica Civil, que se relacione con los requisitos de edad para obtener tal licencia.

3.4 Ninguna responsabilidad será de cargo del Asegurador, en relación con cualquier reclamo formulado bajo cualesquiera de las secciones de la Tabla de Indemnizaciones en caso de muerte del Asegurado.

COMPLETAMENTE SORDO-MUDO:

Pero, ¿qué pasa si estamos impedidos de establecer comunicaciones en ambos sentidos con ATC? Primero, no olvide el FAR 91.127b que dice "Si la falla se produce en condiciones VTR, o si se pueden encontrar condiciones VFR después de la falla, cada piloto deberá continuar el vuelo en condiciones VFR y aterrizar tan pronto como sea practicable". Este artículo de sentido común fue incluido debido a que la operación IFR sin comunicación hace que el ATC de nuevas rutas o demore otro tráfico en el empeño de protegernos. Sin embargo, no se pretende de que el requerimiento de "aterrizar tan pronto como sea practicable" se interprete para que signifique "tan pronto como sea posible". Como sabemos, en el AIM parte I dice que el piloto debe usar su buen criterio. No se requiere que el aterrice en un aeropuerto no autorizado, en un aeropuerto que no tenga las condiciones de pista adecuado para el material, o aterrizar a pocos minutos del destino.

Pero suponiendo que no tenemos capacidad de comunicación de ningún tipo y estamos IFR/IMC echamos mano al FAR 91.127c que nos proporciona una guía. La ruta que debemos seguir es la última que nos

ha autorizado el ATC:

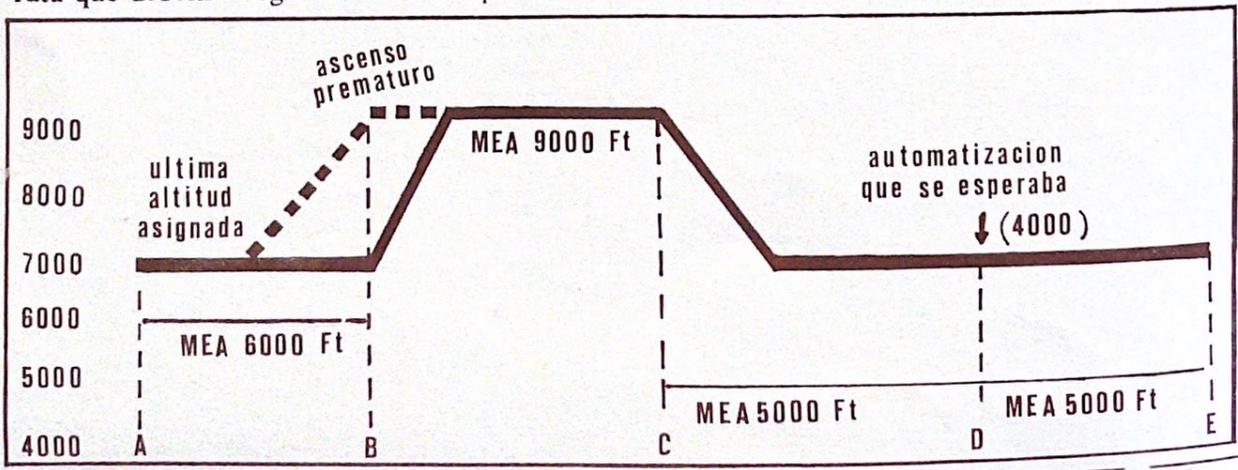
—Si no se nos ha asignado una ruta por el ATC, entonces, volaremos la ruta que el ATC nos haya dicho que esperamos en una autorización posterior.

—Si se prescinde de una autorización de ATC ya sea presente o "Expected further", debemos volar la ruta indicada en nuestro plan de vuelo IFR. Esta ruta debe ser volada a lo más alto de las tres altitudes siguientes para cada segmento a volar:

- a) la altitud o nivel de vuelo último asignado por ATC.
- b) La altura mínima para operación IFR (MEA) o
- c) la altura o nivel de vuelo que el ATC ha dicho que esperemos en una autorización posterior.

A modo de ejemplo, supongamos que estamos siguiendo la ruta que se señala en la figura. La MEA entre el segmento A y B es 6000 ft, entre B y C, 9000 ft, entre C y D, 5000 ft y entre D y E, 5000 ft. Nuestra última altura asignada es de 7000 ft pero el ATC nos ha dicho que esperemos autorización posterior para 4000 ft (por ejemplo) en

—Si nos están vectoreando con radar, volaremos la ruta directa desde el punto donde se produce la falla al fix, ruta o aerovía especificada en el vector autorizado.



el punto D. Acatando lo que dice en el FAR 91.127c debemos mantener 7000 ft que es nuestra altitud asignada para el segmento A-B y volará a 9000 ft de B a C. Exactamente cuando y donde comenzar la montada lo dice el FAR 91.127b. Luego descenderemos y mantendremos 7000 ft de C hasta E. En cada segmento estaremos volando lo más alto de lo asignado, como se dijo anteriormente.

#### APROXIMACION:

A medida que nos acercamos al destino, ¿cuándo seamos iniciar la aproximación? Debemos iniciar el descenso de nuestra altitud en ruta al llegar al fix desde el cual se inicia la aproximación pero no antes de la hora de "expect approach clearance" o a nuestra ETA planificada y corregida por ATC. Esto quiere decir que si estamos volando a FL 31.0 y que la única aproximación es un ILS cuyo fix final de aproximación esta determinado por un LOM, entonces, debemos llegar sobre el fix a FL31.0, a la hora apropiada debemos descender sobre el fix, hacer el alejamiento, ejecutar el viraje de procedimiento y completar la aproximación final. Suena fácil, no es así?

El descenso en ruta no esta definido en una situación de falla de comunicaciones. Tampoco se menciona como volar una STAR sin comunicaciones en ambos sentidos. Si perdemos las comunicaciones después de recibir instrucciones de holding, debemos abandonar el fix de espera a la hora de "expect further clearance". Sin embargo, si la hora de "expect approach clearance" se ha recibido, debemos abandonar el fix de espera de tal modo de llegar al IAF (initial approach fix) lo más cercano posible a la hora de "expect approach clearance". Recordemos que, si no se ha recibido instrucciones de holding y nos estamos adelantando a

nuestra e estimada, se espera que mantengamos sobre el fix donde se inicia la aproximación. Si se dispone de más de un fix de iniciación, tenemos elección ya que el ATC protege el espacio aéreo en todos ellos.

Existen, por supuesto, un número de situaciones que no están contempladas en los FAR. Que para si debemos rehusar, sin comunicaciones y proceder a nuestra alternativa? ¿Conoce el ATC la altitud y el tipo de aproximación que efectuaremos en la alternativa? Poca información, respecto a la alternativa, se pone en los planes de vuelo ¿no es así? Lo que ellos (ATC) suponen es que usaremos la ruta más directa a una altitud equivalente a la MEA, a pesar de que posiblemente iremos más alto por consideraciones de combustible. Y por otro lado ellos deben pensar que utilizaremos la aproximación más lógica. Con todo esto, es realmente incómodo verse envuelto en una situación así ya que el volar en "este inmenso cielo con tantos aviones y sin radios, no le hace nada de bien a nuestra úlcera ni esta lgeva carrera".

Hay muchas otras situaciones en que el reglamento simplemente no se puede aplicar y entonces es cuando debe prevalecer el sentido común.

La falla de comunicaciones no es una experiencia agradable y debemos estar preparados. Es bueno, revisar los procedimientos cuando hay falla de radios y en especial poner atención a las limitaciones que trae el reglamento. Hoy en día la fabricación de radios es excelente, pero con la ley de las probabilidades rondando por ahí, uno nunca sabe...

Me pregunto yo, de los millones de seres humanos en este mundo, ¿cuántos, realmente conocen lo que sabemos y, por lo tanto, cuanto valemós?

Hasta una próxima.

LEONARDO SIÑA MERINO

*Con el objeto de ir ampliando la información acerca de la OIP, pero no sólo en su aspecto más formalista, como pueden ser sus Estatutos y objetivos, sino también acerca de su espíritu, de su aspecto humano, de su filosofía y aspiraciones, iniciamos una pequeña serie de artículos que nos permita adentrarnos en ella para conocerla, y después de conocerla, identificarse con ella.*

**¿QUIENES SON LOS MIEMBROS DE OIP?**

Asociación miembro	País	Nº socios	Compañías aéreas
APLA	Argentina	465	Aerolíneas Argentinas Austral
ASPLAB	Bolivia	70	Lloyd Boliviano
ACDAC	Colombia	410	AVIANCA, AEROCONDOR, TAC
APPA	Costa Rica	119	
Círculo Pilotos de Lan Chile	Chile	138	Lan Chile
ADACE	Ecuador	60	
ASPAS	El Salvador	130	TACA
SEPLA	España	1.048	IBERIA, AVIACO, BX, TR, TAE
APTA	Guatemala	46	AEROTECA
ASPA	México	1.012	AEROMEXICO, MEXICANA DE AVIACION
FAUCETT	Perú	70	FAUCETT
ATTAP*	Perú	?	AEROPERU
SPAC	Portugal	357	TAP
SIPAC	Panamá	92	COPPA
OSPV-ANP-ASPA	Venezuela	805	VIAZA, EJECUTIVOS, AEROPOSTAL
VAPLA	Brasil	1.305	VASP, VARIG, CRUCEIRO

**\* ASPIRANTE**

Respecto a Perú y Venezuela, únicos países con más de una asociación representada, han sido requeridos para que agilicen al máximo las gestiones, al fin de organizarse en una sola asociación por ser este requisito exigido por la OIP. Tenemos ya noticias que las dos asociaciones peruanas lo están culminando ya, y que las venezolanas, hasta hace poco cuatro y hoy sólo tres, lo harán próximamente.

Lo cual supondría agrandar nuestra familia en 1.300 pilotos más y mayores posibilidades de ir adelante todos unidos.

R.B.D.

## REFLEXIONES DE DON GALVA.

*¡Es tan difícil satisfacer a todo un grupo de personas de ideas tan heterogéneas como los asociados al Círculo de Pilotos! !*

*Pero lo importante es no perder las esperanzas..., permanecer unidos..., y sobre todo, comentar o criticar con antecedentes, pero siempre dentro de nuestro Círculo. Como persona vinculada al Directorio, me ha correspondido escuchar comentarios que, si no fuera por que estoy en antecedentes del asunto y se que ha sido analizado profundamente, daría crédito a lo que escucho pensando que somos tarados, retrógrados, vanos, impetuosos o infantiles. Por ello me atrevo a insistir en algo que se ha dicho mucho: informarse antes de hablar. Y para ello debemos acercarnos a nuestras oficinas, dar sugerencias usando el buzón instalado para tal efecto. Creo que todos ganaríamos...*

*Hace mucho tiempo se oye decir que el Directorio debe solicitar las cosas con firmeza, y cuando así lo hacen se les critica que el tema que mal planteado, que no se hizo en su oportunidad, que no es forma de dirigirse a nuestros ejecutivos, etc.. Pero, por favor, no interpretemos mal. La intención es hacernos oír, de una manera u otra. Tratamos de hacer notar que nuestras inquietudes se vienen arrastrando por años, tratamos de decir que nuestro empleador debe preocuparse de nuestro bienestar.*

*Hasta ahora, en alguna medida lo ha hecho.*

*Al terminar estas reflexiones quiero nuevamente pedirles que las ideas, sugerencias o críticas son gratamente recibidas. Háganlo' ya que estamos decididos a salir ADELANTE.*

Don Galva.

## NOTA CURIOSA

*Para los efectos de indemnización, nuestra Póliza de Seguro de Pérdida de Licencia de Vuelo, no procederá pago de ésta cuando la lesión corporal, enfermedad o muerte sea directa o indirectamente resultante de "la práctica de deportes considerados como peligrosos". Cabe preguntarse cuáles son éstos. Por lo visto, los pilotos deberán limitarse a la práctica de:*

- Rayuela
- Pimpón
- Elevar volantines (siempre que no se use hilo curado)
- El juego de las bolitas (excluyendo los 3 hoyitos, por el peligro de la posibilidad de fractura al meter un pié en uno de ellos).
- El ciclismo (limitada su práctica en recintos cerrados).

DON GALVA.

## SOCIALES

### BIENESTAR SOCIAL

Nómina de asociados que han cumplido MILLONES de KM. volados, desde el 23 de Enero de 1980 al 2 de Marzo de 1980.

#### 3 MILLONES de KM:

- 1º Of. Jaime Somerville S— 6 Feb. 80  
1º Of. David Phillips H. — 22 Feb. 80

#### 4 MILLONES de KM:

- Cap. Errol Holmeberg Y — 9 Feb. 80  
Cap. Enrique Ojeda F. — 23 Feb. 80

#### 5 MILLONES de KM:

- Cap. Roberto Anguita P. — 20 Feb. 80  
1º Of. Brian Gallo M. — 22 Feb. 80

#### 6 MILLONES de KM:

- 1º Of. Luis Amigo S. — 26 Feb. 80

#### 9 MILLONES de KM:

- Cap. Máximo Astorga R. — 2 Mar. 80

#### 12 MILLONES DE KM:

- Cap. Luis Galdames A. — 18 Mar. 80

Felicitaciones a todos y les deseamos que continuen en aumento su bitácora de vuelo en alas de Lan-Chile.

Al igual que en el mes anterior, queremos destacar y enviar una felicitación muy especial al asociado Sr. LUIS GALDAMES A. quien también ha alcanzado una docena de millones volados, en alas de Lan-Chile.

La política a aplicar por este Directorio en lo referente a Bienestar Social de los Asociados, está encaminada preferentemente a dar toda clase de ayuda en lo que a préstamos médico-dentales se refiere, dejando a un lado todo aquello que nos estaba transformando en una "pseudofinanciera". Por lo tanto todo tipo de préstamos que no tengan el carácter de ayuda médico-dental o de auxilio inmediato deberán ser analizados por el Directorio, previa entrega de la solicitud correspondiente.

En un futuro inmediato y una vez que la Oficina de Auditoría entregue el informe correspondiente a nuestro estado financiero, y nos dé pautas a seguir en un mejor aprovechamiento de nuestros recursos monetarios, estaremos en condiciones de mejorar los porcentajes de ayuda a nuestros asociados.

---

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

Santiago Blachet V.  
Gastón Eglinton V.  
Hugo Jordán M.  
Germán Militzer S.  
Hugo Alvarez R.  
Julio Reti M.  
Juan Parra F.  
Víctor Escudero G.  
Antonio Siminic M.  
Fernando Rueda J.  
José Enei V.

A todos ellos les deseamos muchas felicidades y ventura personal, en compañía de sus familiares y amigos.