

# DESPEGUE

CIRCULO DE PILOTOS Y SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE - ABRIL 1972 - Nº 13



CDTES. DE AERONAVE, SRS.: SERGIO KURTH, GERENTE DE OPERACIONES; ALEJANDRO VIDAL, JEFE DE PILOTOS; Y MANUEL RUBIO, AYUDANTE DEL JEFE DE PILOTOS



## ① NUEVOS ALUMNOS PILOTOS DE LAN

La siguiente es la nómina de los nuevos PILOTOS de LAN CHILE a quienes deseamos toda clase de éxitos en esta nueva actividad y quienes los futuros colegas trataremos de ayudar con nuestra experiencia, brindándoles orientación para que alcancen el grado de perfeccionamiento que exige cada día más nuestra actividad profesional. Ellos a su vez están adquiriendo el compromiso de mantener muy en alto el nombre del CUERPO DE PILOTOS DE LAN CHILE.

Deseamos destacar en estas líneas la positiva labor que es desarrollando con ellos nuestro colega Comandante de Aeronave señor RODOLFO LARSON, en la instrucción de vuelo y de procedimientos de vuelo instrumental.



ALUMNO PILOTO

EDUARDO ALLENDE P.  
BOLIVAR APARICIO V.  
RODRIGO ARACENA B.  
HECTOR ASTUDILLO A.  
ERIC BERTENS R.  
HERNAN FINKE D.  
REINALDO INZUNZA D.  
GUSTAVO LAPOSTOL L.  
JOSE LEPPE T.  
EDUARDO LITVAK C.  
MIGUEL MAGLIOCHETTI O.

FERNANDO MEJIDO A.  
JUAN MONARDES M.  
LUIS NIEDBALSKI P.  
JAIME NUÑEZ K.  
DAVID PHILLIPS H.  
CARLOS PRADO C.  
EDUARDO RAMOS O.  
OSCAR ROSSI B.  
ANTONIO VALLES V.  
CARLOS VARGAS I.  
ERNESTO ZIELENNIEWICZ

## ★ PILOTOS QUE ESTAN DE CUMPLEAÑOS EN EL MES DE ABRIL

Thiele Hubach, Kurt  
Olivares Sandoval, Carlos  
Lannefranque Lo-Presti, César  
Rosenthal Oyarzún, Francisco  
Canobra Alvarez, Marcelo  
Latham Walker, Jaime  
Besoain Armijo, Renato  
Herrera Correa, Eugenio

Parra Silva, Leandro  
Salas Stone, Rafael  
Mattich Oberg, Julio  
Noll Veloso, Pedro  
Vidal Del Villar, Alejandro  
Arredondo Chacón, Diógenes  
Reid Inostroza, Alberto  
Anguita Pinochet, Roberto

## ② Capitanes y Copilotos que han cumplido millones de kilómetros volados en el presente año:

### CAPITANES

MACQUEEN J., GUILLERMO	12/2/72	9	Millones de Kilómetros
PUGA F., PATRICIO	9/1/72	8	" " "
OCAMPO M., FERNANDO	23/1/72	6	" " "
LACASIA G., BERNARDO	29/1/72	6	" " "
OLIVARES S., CARLOS	28/2/72	2	" " "

### COPILOTOS

BORQUEZ M., LUIS	26/1/72	2	Millones de Kilómetros
GAYTAN P., HIPOLITO	28/2/72	2	" " "
AGUAYO CH., OSCAR	19/2/72	2	" " "
MORGADO DEL P., JORGE	23/2/72	2	" " "
LANNEFRANQUE L., CESAR	2/3/72	1	" " "
GALLO M., BRIAN	27/1/72	1	" " "
SIÑA M., LEONARDO	15/1/72	1	" " "

# DESPEGUE

Publicación Oficial del CIRCULO DE PILOTOS y del SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE.

Miembros de IFALPA. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.

Oficinas: LAS PALMAS 2212 - Of. 34 y 36 - Telfs.: 231397 - 496692  
Cables: LANPILOT — Santiago de Chile

AÑO 3

ABRIL DE 1972

Nº 13

## CIRCULO DE PILOTOS DE LAN

Fundado el 27 de Mayo de 1961  
Personalidad Jurídica por Decreto Nº 1545  
del 3 de Mayo de 1962 del Ministerio  
de Justicia.

## SINDICATO PROFESIONAL DE PILOTOS DE LAN CHILE

Fundado el 13 de Octubre de 1970  
Personalidad Jurídica por Decreto Nº 573  
del 17 de Junio de 1971 del Ministerio  
del Trabajo

### DIRECTORIO:

Presidente: RENE BOBE

Secretario: RICARDO FUENZALIDA

Tesorero: FERNANDO OCAMPO

Director: RONALD BERGER

Director: ALEJANDRO FORNES

Directores Adjuntos:

GUILLERMO MACQUEEN

MARIO BONTEMPI

JULIO MATHEI

CARLOS RIDERELLI

MAXIMO ASTORGA

Abogado: DAVID BRINER

## I N D I C E

	<u>Pág.</u>
Editorial .....	2
Vigésima Séptima Conferencia de IFALPA .....	4
Conversando sobre seguridad aérea..	6
Desmentido .....	8
Un avión llamado Boeing 727 .....	10
Servicio de Bienestar y Asistencia So- cial del Círculo de Pilotos .....	16



# EDITORIAL

## CARTA ABIERTA DE LA DIRECTIVA DEL SINDICATO DE PILOTOS A SUS ASOCIADOS

*Estimados colegas:*

*Uds. han puesto en manos de esta Directiva la búsqueda de una solución a diversos problemas, algunos realmente apremiantes, y todos respaldados por el hecho irrefutable de que su solución involucra un gran sentido de justicia humana, social y profesional.*

*No obstante ello, el balance es desolador. Por tanto, es razonable vuestra molestia e inquietud, y vuestra decisión de poner término a la apatía, tramitación, e incomprensible falta de interés que hemos encontrado en las autoridades para solucionar nuestros problemas.*

*Llevamos 5 años luchando por dejar de ser los únicos funcionarios de LAN (y posiblemente de Chile) que no contamos con protección de MEDICINA CURATIVA, a pesar de que hace ya casi 2 años obtuvimos la dictación del Art. 50 en la Ley 17.365 (6 de octubre de 1970) que dice: "Se aplicará a los pilotos de Línea Aérea Nacional (LAN - Chile) en servicio activo el sistema de Medicina Curativa establecido en la Ley N° 12.856 del 13 de Febrero de 1958, y sus modificaciones posteriores. Para la aplicación de este sistema, los pilotos activos de LAN - Chile serán considerados como miembros activos de la Fuerza Aérea de Chile".*

*¿Porqué no se ha implantado esta ley?*

*¿Porqué los pilotos de LAN continúan costeados 100% la atención médica necesaria para ellos y sus familiares?*



Una explicación razonable pareciera ser que la falta de interés encontrada, reside en el hecho de que TODOS (autoridades, jefes administrativos, operarios, empleados, tripulantes no pilotos, etc.) al tener solucionados SU problema hace ya tantos años, prefieren no perder tiempo pensando en que este pequeño grupo quedó marginado por error o incompetencia de quienes tenían la responsabilidad y obligación de velar por que esto no nos sucediera, y se habituaron a un hecho consumado.

Otro problema pendiente lo constituye la tramitación de que hemos sido víctima en la obtención del pago extraordinario por trabajo nocturno, beneficio al que está acogido el resto del personal de LAN desde hace 6 años y del que fuera excluido el cuerpo de tripulantes "por error involuntario". Todas las promesas y compromisos suscritos por la anterior y actual jefatura para "remediar este inexplicable error" no han tenido éxito hasta la fecha. Siempre se nos dice "que todo está listo, el financiamiento consultado y que sólo falta"... bueno, siempre falta un "pequeño" detalle o trámite.

Asimismo resulta inexplicable porqué continuamos siendo excepción en LAN en la obtención del beneficio del pago de 1,5% de aumento por cada año de servicio. Se nos prometió que seríamos incorporados el 1º de Enero de 1971, luego que sería el 1º de Julio de ese mismo año, para finalmente comprometerse a que sería el 1º de Enero de 1972, pero... nada todavía, a pesar de los acuerdos del Comité de Empresa y del Directorio de LAN. A cambio de ello tenemos en plena vigencia el aumento de Eº 2,20 (valor de 50 gramos de carne) que reciben los pilotos por cada año de permanencia en SU Empresa.

Estimados colegas, sin duda que resulta desalentador comprobar que contrariamente al criterio sustentado en TODOS los países del mundo, de dar a los pilotos un tratamiento de excepción, aquí no hayamos obtenido siquiera un trato igualitario.



# VIGESIMA SEPTIMA CONFERENCIA DE IFALPA

(Mermoz, 12 - 19 Abril 1972)

Este año la Conferencia Anual de la Federación será auspiciada por la Asociación de Pilotos Franceses, quienes haciendo gala de su reconocida organización y cortesía, han decidido llevarla a efecto a bordo de un barco llamado MERMOZ. La Conferencia se verá atrasada en un mes a la fecha normal, pero esto es debido principalmente a la disponibilidad del barco y a las condiciones de tiempo reinante en el Mar Mediterráneo.

Algunos de los puntos importantes que mencionamos más adelante y que deberán ser tratados durante el desarrollo de este evento, nos conforman una interrogante que será resuelta en la Conferencia.

- ¿Se aprobará el sistema de votación para elección de la mesa directiva de la Federación que propone un voto por cada 1.000 pilotos miembros, en vez del actual, que es un voto por cada Asociación?
- ¿Deberá la Sede Central de IFALPA ser trasladada de Londres a Montreal?
- ¿Deberán tomarse medidas más enérgicas en contra de los raptos y secuestros de aviones?
- ¿Deberá ser revisada en forma drástica la política referente a rehusar servicios especiales en las rutas de una compañía en conflicto?
- ¿Deberán rechazarse en el futuro las aeronaves que no cuenten al menos con un sistema de combustible por inercia de los ya probados?
- ¿En una aproximación automática, Categoría III, en caso de una falla, quién llevará los controles, el piloto automático o el piloto?
- ¿Deberán los pilotos rehusar definitivamente las operaciones con aviones jet en aeródromos que no cuenten con ILS o VASIS?
- ¿Deberá considerarse la proposición de dos gradientes para una aproximación (6º inicialmente con transición a 3º)?
- ¿Deberán los pilotos aceptar como chequeos de vuelo los antecedentes que son propor-

cionados por el sistema de lectura del Flight Recorder?

- ¿Con el tipo de operaciones que se llevan a cabo hoy día (aviones con capacidad de 400 pasajeros y una tripulación de 25 personas), debe el piloto al mando tener reconocimiento internacional de sus deberes, atribuciones y responsabilidades (Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave)?

Estas y muchas otras interrogantes deberán ser estudiadas y resueltas durante la Conferencia MERMOZ, lo que determinará en definitiva la política a seguir durante el período 1972-73.



"IFALPO" RIDERELLI

Los Comités Técnicos de IFALPA, integrados por pilotos de diferentes Asociaciones, entre las cuales se cuentan médicos, abogados e ingenieros, se encuentran abocados a estudios como medicina de aviación, mejoramiento de equipos electrónicos de navegación, performance de aviones y motores, investigación y prevención de accidentes y materias técnico-legales, que en resumen tienden a mejorar cada día más el desarrollo de la aviación.

Todos estos estudios de los distintos comités son llevados al seno de la Conferencia Anual, donde son debatidos y sus resoluciones se transforman en sugerencias que IFALPA presenta a organizaciones como OACI, IATA, fabricantes de aviones, motores, instrumentos, etc.

Como se puede apreciar, las resoluciones IFALPA provienen de estudios de pilotos profesio-



nales que son en definitiva los que pueden determinar las deficiencias o bondades que se encuentran en el continuo desarrollo de las técnicas que se ponen al servicio de la aviación civil internacional.

Todos los antecedentes de esta Conferencia se encuentran a disposición de los colegas que deseen aportar sus sugerencias en la Oficina IFALPA.

En esta Conferencia se considerarán las solicitudes de ingreso a IFALPA, de las siguientes Asociaciones.

- Guyana.
- Indonesia.
- Jamaica.
- U.R.S.S.
- Yugoslavia.
- Samoa Occidental.
- Venezuela (VIASA).

## ● UN AEROPUERTO (??...) LLAMADO "CAVANCHA"

**NOTA DE LA REDACCION.**— La reproducción de este artículo está permitida, pero rogamos que si ello es efectuado en la sección Cómica o de Increíble pero Cierto, de alguna revista, se omita el decir que se trata de un Aeropuerto de uso regular en Chile. Gracias.

El siguiente es uno de los Reportes de Anormalidades presentado al Jefe de Pilotos de LAN en los últimos meses, por los Capitanes de la Empresa. Tiene fecha 9 de Marzo de 1972. Vuelo 962, con el Avro N° 749.

"Me permito informar a Ud. de nuevos antecedentes con respecto a la operación en el Aeropuerto Cavanca de Iquique.

"Como es usual, durante la aproximación vi que había gente en el cabezal y cercanías de la pista 19. Informé a la Torre de Control, la cual despachó el vehículo para la "limpieza" correspondiente, lo que se realizó a pesar de los problemas que oponen los civiles afectados.

"Durante los 20 minutos que duró nuestra estadía en la losa, tanto yo como los copilotos constatamos que 125 personas cruzaron por la pista.

"Conversé con los choferes de los vehículos que hacen la "limpieza", los cuales me informaron que era imposible tratar con las personas que cruzan la pista, prácticamente toda una población instalada al lado Este, ya que no aceptan conversar y sólo se limitan a no hacerles caso, o amenazarlos con agredirlos físicamente. Estos funcionarios no portan armas".



# Conversando sobre Seguridad Aérea

Con la graduación de dos de nuestros asociados en seguridad aérea, ha vuelto a producirse una situación favorable para el inicio de una acción organizada y permanente en ese campo dentro del cuerpo de pilotos de LAN-Chile. A pesar de que siempre ha existido plena conciencia de que la seguridad es la responsabilidad primaria de todo piloto profesional, no se había logrado establecer una política definida a través de un organismo adecuado. Tal es así que el actual directorio ha determinado encauzar toda esta acción a través del Comité de Seguridad Aérea. La finalidad de este Comité será determinar y eliminar riesgos potenciales para evitar así los accidentes; además, intentará una participación activa con las autoridades competentes en la investigación de accidentes para cooperar en el establecimiento de disposiciones y procedimientos concernientes a la seguridad.

Creemos que en gran medida se ha estado desperdiciando la experiencia que es capaz de acumular un cuerpo de pilotos estable como el nuestro en su intervención directa e ininterrumpida en la operación de diversos tipos de aeronave. Esta valiosa experiencia debe ser encauzada hacia: el logro de una mejor infraestructura, de acuerdo al diseño cada vez más avanzado de la aeronave y las exigencias de las diversas condiciones de operación; el establecimiento de procedimientos standard para todo tipo de operación, y el desarrollo de una política de seguridad en beneficio de cada uno de nuestros pilotos.

Nuestra responsabilidad frente a la seguridad no puede ser delegada —ni en la Empresa, ni en las Autoridades, ni en ninguna otra persona. Además, no nos interesa sólo en el aspecto moral frente al pasajero, público en general y a nuestra propia profesión; existe también un inte-

rés personal en el desarrollo de la capacidad y calidad del servicio de LAN, ya que nuestro propio bienestar depende de ello.

Somos los que a diario utilizamos los diversos componentes de la aviación comercial y, por lo tanto, los más indicados para proporcionar la visión más completa y provechosa al respecto. Así, la implantación de un sistema de reportes de rutina, especiales o de incidentes constituirán la fuente más valiosa de información para determinar el área potencial de inseguridad. Cualquier cosa que impida, interrumpa, interfiera o desaliente de algún modo esta vía de información, significa por sí sólo un peligro.

La falta de constancia de muchos pilotos para informar sobre deficiencias, incidencias o cualquier otro aspecto relativo a la seguridad aérea se explica por la ausencia de resultados positivos frente a la preocupación demostrada. Este es un problema que debe tenerse constantemente presente, ya que emana de la estructura administrativa misma de todos nuestros servicios. Sólo una campaña sostenida por parte de todos los pilotos en torno a la relevancia que el concepto de seguridad aérea debe tener en la consideración de la solución de los problemas, nos dará la fuerza para terminar con la indiferencia e ineficiencia. Lo importante es que este tipo de crítica del piloto se mantenga, a pesar de lo planteado, de modo que el nivel de seguridad no decaiga en forma peligrosa. La complacencia frente a problemas específicos de seguridad constituye el freno más poderoso al progreso de nuestra actividad.

La previsión del accidente es por cierto la actividad preponderante de toda organización de seguridad; sucede, sin embargo, que a pesar de todas las precauciones que se toman en el sentido de la pre-



vención, los accidentes ocurren y seguirán ocurriendo en el futuro. Nuestro Comité de Seguridad se abocará a la investigación y análisis de tales accidentes con el único objeto de convertirlos a través de una adecuada divulgación, en la mejor guía para evitar futuros accidentes.

En esto de los accidentes es útil recordar que existen entre ellos, aquellos debidos al "error del piloto". Negarlo sería demostrar escasa madurez o visión de la realidad. Claro que podría añadirse, que nadie yerra deliberadamente o con intenciones de autodestrucción. Nuestro Comité de Seguridad se interesará especialmente en las razones que hubiere tras tal "error". Debe determinarse si tal "error" pudo ser producto de una falla estructural... falta de procedimientos Standard... instrucción inadecuada... límite de fatiga humana... aspectos fisiológicos o psicológicos.. etc.

En relación a los aspectos fisiológicos pareciera ser innecesario destacar la responsabilidad del piloto en la conducción segura de cada vuelo, tanto en su calidad de capitán como de copiloto. También podría estimarse obvio de que ningún piloto intentaría emprender un vuelo estando enfermo, habiendo ingerido determinados medicamentos o bebidas alcohólicas, o sin el suficiente descanso previo. Sin embargo, el hecho de haberse comprobado su implicancia en diversos accidentes, justifica plenamente que ello sea reiterado en esta oportunidad. A pesar de que nuestros roles de vuelo se planifican con el debido resguardo en cuanto a períodos de descanso, el piloto no puede eludir, en caso de manifiesto estado de fatiga, la interrupción de un vuelo. Además es conveniente que los capitanes se mantengan constantemente informados sobre cualquier deterioro en la capacidad para el vuelo de los restantes miembros de la tripulación.

## ★ 43.º ANIVERSARIO DE LAN CHILE

5 DE MARZO DE 1929 — 5 DE MARZO DE 1972

Por cadena nacional de radios, la OIR presentó un programa el pasado 5 de Marzo en conmemoración del 43º Aniversario de LAN CHILE y en el cual se incluyó el texto siguiente, leído por el Presidente del Sindicato de Pilotos:

**"Los pilotos de LAN CHILE saludamos a la comunidad en este día de regocijo para nosotros.**

**"Conscientes de las exigencias que nos impone el desarrollo de la aeronavegación moderna, hemos extremado nuestro celo profesional para colocarnos en el más óptimo nivel, de acuerdo a las exigencias internacionales. La seguridad de nuestros vuelos no sólo está avalada por nuestro propio perfeccionamiento técnico operativo, sino que, por cierto, por el esfuerzo mancomunado de todas las áreas de nuestra empresa.**

**"Corresponde al piloto sintetizar el esfuerzo de todos los que laboran en LAN CHILE, para hacer de nuestros vuelos un medio de comunicación seguro, útil y agradable.**

**"Al cumplir un año más de vida, los pilotos de LAN CHILE se congratulan de pertenecer a una empresa cuyo prestigio nacional e internacional está sobradamente consagrado".**



# — DESMENTIDO —

El Director de la Empresa, señor RENE BOBE, en sesión N° 29, de fecha 8 de Marzo de 1972, del Directorio de LAN CHILE, hizo la siguiente exposición, de la cual solicitó dejar constancia textual en Actas, de acuerdo al art. 17 del Reglamento de Sala:

"Nuestra calidad de Directores de LAN CHILE nos obliga, entre otras cosas, a aclarar cualquier gestión que nos corresponda realizar, o a desmentir afirmaciones antojadizas que puedan poner en tela de juicio nuestra actuación.

"Es por ello que deseo dar cuenta de mi intervención en una materia, que aunque ya se encuentra totalmente resuelta y ha transcurrido cierto tiempo de ello, considero imprescindible recordar, dados los antecedentes que últimamente se me han hecho llegar y que me afectan personalmente. Por otra parte, es necesario destacar que la última reunión de este Directorio fue realizada el 19 de Enero de este año y tanto en ella como en las inmediatamente anteriores, no hubo oportunidad o necesidad de exponer lo que sigue:

"Con fecha 29 de Septiembre de 1971, recibí un llamado telefónico, en mi domicilio, del señor Gerente de Ingeniería, don Jorge Hofer O., para notificarme que el día 2 de Octubre debía partir a la Unión Soviética con él y con el señor Iván Cerda, Sub Gerente de Finanzas, con la misión de estudiar las posibilidades de adquisición de material de vuelo soviético. Me agregó el señor Hofer que la comisión de alrededor de quince personas que previamente había sido designada para tal objeto, y que se encontraba con sus pasajes y documentos de viaje listos, había sido anulada por orden del Gobierno, quedando reducida a nosotros tres. Le manifesté al señor Hofer mi extrañeza de que no me reemplazara el piloto Comandante de Aeronave señor Jorge Pérez S., designado para tal efecto por la Gerencia de Operaciones, y quien se había estado preparando para tal comisión, reuniendo y estudiando antecedentes técnico operativos, y quien además estaba listo para partir.

A mayor abundamiento, le agregué que yo venía llegando de la URSS, de haber participado en un Seminario Internacional de Trabajadores de la Aviación Civil, y que esta nueva comisión me resultaba demasiado imprevista, con los consiguientes problemas para mi Rol de Vuelo, más otras dificultades de carácter personal. A ello, el señor Hofer me replicó que se tra-



Director de LAN. Cap. Sr. R. Bobo. 72

taba de una disposición superior, que incluso escapaba a la jurisdicción de los altos ejecutivos de LAN, y que mi nombre había sido impuesto por mi doble calidad de piloto para representar el área de operaciones y como Director de la Empresa en representación y confianza del Presidente de la República. De tal modo, él cumplía con notificarme de tal misión y que no veía posibilidades de alterar lo ya dispuesto.

"En consecuencia, dispuse de sólo 48 horas para obtener todos los documentos necesarios para este viaje, y NO TUVE CONTACTO ALGUNO con ninguna persona de LAN, o de fuera de ella, para recibir instrucciones, o hacer consultas respecto de la misión encomendada, con la sola excepción de los señores Hofer y



Cerda, con quienes conversé brevemente en el Consulado de la Unión Soviética, un día antes de la salida, y momento en el cual me impuse de que nuestra misión abarcaría otros países, además de la URSS. Ante una consulta de mi parte, el señor Hofer me aseguró que no era necesario de que yo concurriera a LAN a entrevistarme con algún ejecutivo, ya que él como jefe de la delegación tenía todas las instrucciones necesarias, las que me serían dadas a conocer durante el viaje. Por su parte el señor Cerda, confirmó que no era necesario que yo concurriera a Los Cerrillos y que los viáticos me los cobraría él mismo.

"Cumplida nuestra misión, tanto en la URSS como en Holanda, y ya de regreso en Santiago, no tuve oportunidad de presentar o rendir un informe personal de nuestro viaje ante ninguna autoridad de LAN, o el Directorio de ella, ni ante ninguna persona, grupo de personas, organismos o partidos políticos. Más aún, no participé en la redacción del documento oficial, por el cual los integrantes de la comisión entregaron su parecer a los Ejecutivos de LAN, al Directorio y al Gobierno.

"No es mi intención calificar o explicar, en esta oportunidad, las razones que pudieron existir para marginarme de toda actividad oficial sobre esta materia, sino

que únicamente me impulsa la necesidad de afirmar categóricamente que no tuvo NINGUNA ingerencia oficial o privada en las deliberaciones o en la decisión del Gobierno para determinar sobre el proyecto de ampliación y modernización de la flota de vuelo de LAN, o en la fijación de políticas que pudieran afectar a la Empresa.

"El día 24 de Enero de este año, es decir, cinco días después de la última reunión de este Directorio, donde se dio a conocer la decisión final del Gobierno sobre la materia, me entrevisté con el señor Ministro de OO. PP. y Transporte, en una reunión solicitada por mí, y que tenía como UNICO objeto el exponerle mi posición frente al contenido de la Cuenta dada por el señor Vicepresidente de LAN en la Sesión N° 28, del día 19 de ese mes, en aquella parte en que me afectaba personalmente en mi calidad de Director de la confianza del Presidente de la República. Fue en esta oportunidad que expresé al señor Ministro, y ante una pregunta formulada por él, mi opinión sobre el material de vuelo soviético y sus posibilidades de utilización en LAN CHILE.

"Esta Cuenta, muy resumida por cierto, tiene como único propósito desvirtuar afirmaciones que me están haciendo aparecer en una posición que jamás he tenido".

## ● PLIEGO DE PETICIONES

El PLIEGO DE PETICIONES entregado a la empresa por nuestro Sindicato en Diciembre de 1971, continúa sin solución.

Transcurridos más de 60 días sin que se llegara a un acuerdo sobre los puntos de carácter económico, se ha resuelto, por nuestra parte, recurrir a la JUNTA DE CONCILIACION, y simultáneamente presentar a la jefatura de LAN un proyecto de ACTA PARCIAL DE AVENIMIENTO, sobre aquellos puntos contenidos en el Pliego y en los cuales se alcanzó un principio de acuerdo.

La directiva de nuestro Sindicato, con el asesoramiento permanente de nuestro Abogado, ha mantenido una posición clara y consecuente, sin intransigencias, pero sin renuncios en aquellos aspectos justos y elementales por los que llevamos luchando tantos años.

En la Asamblea General del día 24 de Marzo recién pasado, tuvieron Uds. la oportunidad de conocer todos los detalles sobre esta importante materia.



Abogado Sr. D.



# UN AVION LLAMADO BOEING 727

(CONTINUACION)

La operación de salvamento le costaba hasta ese momento más de medio millón de dólares a United y el CAB.

A mediados de Diciembre todos los cuerpos fueron recuperados y casi un 80 por ciento del avión, lo que fue suficiente para dar al CAB algún indicio de la destrucción del vuelo 389.

Se eliminaron una serie de causas probables del accidente debido al examen de los restos, por ejemplo: sabotaje. La autopsia indicó que la muerte se produjo por el impacto del avión y no habían residuos de explosivos ni metal en los cuerpos. Tampoco existía ninguna evidencia de que el fuselaje se hubiese destruido en vuelo y la gran llamarada vista por los testigos era la explosión del avión al chocar contra las aguas del lago a alta velocidad. Los investigadores estaban y están todavía convencidos que por alguna razón desconocida el avión descendió hacia el lago. Los pilotos aparentemente no supieron de su proximidad al lago mientras descendían.

Esto puede tener una increíble explicación, aún cuando no va más allá de una posibilidad. Las aproximaciones sobre el agua involucran un fenómeno visual conocido como "ilusión sensorial" que causa en los pilotos una sensación de estar volando más alto de lo que en realidad se encuentran. El paso del vuelo por instrumentos a condiciones de vuelo visual más de una vez ha llevado a algún piloto a percibir esta falsa sensación, creyendo más a sus ojos que a los instrumentos. Entendiendo este problema, podría ser que la tripulación del vuelo 389 haya leído mal el altímetro, a pesar que una falla en ambos instrumentos es prácticamente imposible. Sólo un piloto mantiene constante observación en el altímetro y es el que va volando durante la fase de aproximación final, por lo que es probable que ese instrumento haya sido el de la falla.

Una mala interpretación del altímetro puede ser una posibilidad más. Esta falla extremadamente rara ha sido reportada

en algunas oportunidades. En 1967 un DC-8, con casi 200 pasajeros, volando de Hawai a la costa Oeste de los EE. UU., en la noche. El co-piloto volaba el avión, el capitán, ocupado de las comunicaciones, no se dio cuenta de la altura hasta que dio una mirada a su altímetro, sin mediar ninguna orden inició un ascenso sorpresivo y fue lo mejor que pudo hacer, el DC-8 se encontraba a menos de 10 pies del agua. El co-piloto había leído su altímetro y su error era de 10.000 pies; en el momento en que el capitán se dio cuenta de la falta, el jet se encontraba a sólo segundos del desastre. A pesar que estos incidentes no salen a la luz pública, tienen difusión amplia dentro de las líneas aéreas y las acciones correctivas son tomadas inculcando a los pilotos un frecuente cross-check de las alturas.

Los investigadores estimaron que la causa probable del accidente fue una mala interpretación del altímetro en el vuelo 389.

Un análisis al veredicto del CAB, dejaba muchas incógnitas sin responder. La última altura definitivamente establecida del 389 era de 26.000 pies cuando recibió autorización para descender a 14.000 pies. Dos minutos más tarde de esta autorización para descender, el vuelo fue autorizado para descender nuevamente a 6.000 pies, nivel que se suponía debería mantener. El control de radar chequeó la posición del avión 4 millas antes del punto donde éste se estrelló, ahora bien, una reconstitución de la aproximación final del avión indicaba que la velocidad era de 260 m. p. h. aprox. Si el avión hubiese mantenido la altura asignada no hubiese podido volar las últimas 4 millas al punto de impacto a 260 m. p. h., sin que su razón de descenso no hubiese sido de 9.430 pies por min. Más aún, el avión impactó el agua en una actitud de casi vuelo nivelado, lo que era imposible, con la gran razón de descenso que se supone que llevaba.

Por lo tanto, era obvio que el vuelo 389 se encontraba bajo la altura asignada de 6.000 pies, por alguna razón indeterminada.



da y por lo cual el Comité Nacional de Seguridad de Transporte no dio una explicación razonable. Más aún, una de las últimas comunicaciones con el avión fueron los datos entregados del altímetro (QHN) del cual tomó conocimiento repitiéndolo correctamente. Nunca fue reportado oficialmente que el Comando de Defensa Aérea grabó la altura del vuelo a 2.000 pies, siendo que se suponía a una altura no inferior a 6.000 pies.

El veredicto final del CAB fue uno de esos raros casos de "POR RAZONES DESCONOCIDAS" en su intento por absolver al 727.

El "Flight Recorder" nunca fue encontrado, lo que impidió obtener antecedentes valiosos, como por ejemplo, la razón de descenso del avión en su fase de aproximación final, factor vital en los siguientes accidentes del 727. Cuando el CAB imprimió el reporte del accidente del vuelo 389 en 1968, se descartó que la causa del accidente fuese una excesiva razón de descenso. Quedaba entonces la posibilidad de un "STALL" a baja altura, que era la sospecha de algunos expertos en las últimas fases de la investigación. Esta nueva hipótesis surgía de una serie de problemas encontrados durante el desarrollo de los vuelos de prueba del BAC 111.

El "Stall Plano" fue expuesto por los ingenieros técnicamente como un peligro potencial. Un avión cae en stall cuando el flujo de aire sobre el ala disminuye a tal punto que es imposible que cree sustentación.

Como resultado se obtiene una rápida pérdida de altura, lo que lleva al flujo de aire a pasar solamente por la cara inferior del ala. Sin flujo de aire golpeando en el borde de ataque de un ala, el avión tomará bruscamente una actitud de nariz arriba, la velocidad disminuirá ostensiblemente, y el descenso continuará cada vez más rápido hasta que la pérdida de flujo de aire sobre el ala se extienda a los elevadores. Esto sería un "Stall Plano", y la parte final de esta fatal cadena será la tendencia de los elevadores de quedar en

posición nariz arriba, lo que causa una pérdida completa de control.

En un avión de ala recta, la pérdida de flujo de aire crea una condición de stall sobre el área total del ala, lo que da como resultado una pérdida de altura que puede ser corregida fácilmente. Pero en los aviones de ala Delta la pérdida de flujo de aire y los resultados de una condición de stall se concentran primero en la punta de las alas, antes de comprometer el resto de ella. Si sostenemos suavemente un modelo de avión de la punta de sus alas, tenderá a caer primero la cola llevando la nariz hacia arriba. Esto es precisamente lo que le pasa a un avión en un "Stall Plano", en especial a aquellos que tienen sus motores en la cola. La punta de ala cae en stall primero y la nariz se va bruscamente hacia arriba. El control del elevador disminuye inmediatamente, y su ineffectividad continúa siendo mayor cada vez, hasta la pérdida total de control. Se requiere una gran fuerza para empujar el control del elevador a posición de nariz abajo y salir del stall, deberá recordarse sí, que el avión continuará cayendo con la nariz arriba. En un vuelo de prueba se efectuó un "Stall Plano" deliberadamente, requiriendo para su recuperación 12.000 pies de altura.

En Octubre de 1963, una tripulación inglesa efectuaba un vuelo de pruebas para un BAC-111, éste era el 53 vuelo que se efectuaba en el avión, y el programa consistía para ese vuelo en particular en una serie de pruebas de stall, con diferentes posiciones de flaps. Cuatro recuperaciones de stall se efectuaron sin mayores problemas, en la 5ª prueba con flaps en posición de 8 grados, el bimotor fue llevado deliberadamente a un stall sin potencia. El BAC-111 comenzó a caer y su tripulación, frenéticamente, aplicó potencia, sin obtener ningún resultado. El avión impactó en el suelo en una actitud de vuelo recto con los cables de los elevadores cortados. Toda la tripulación resultó muerta.

(Concluirá en el próximo número)



★ **¿VUELOS A SIDNEY?**

Nos hemos impuesto de que nuestro germánico y eficiente piloto Jefe del Material Boeing 707, señor KURTH PFEFFER, ha viajado a Australia para estudiar los detalles técnico operativos para vuelos de LAN a Sidney. Es de aplaudir y apoyar toda iniciativa que conduzca a concretar y consolidar nuestra primicia en una ruta que natural e históricamente le está señalada a LAN CHILE y que abriera hace años el General ROBERTO PARRAGUE, en un modesto bimotor.

Chile mira al Pacífico y todo un mundo se nos ofrece a través de este océano, con proyecciones incalculables, que para materializarse se requieren de visión y audacia, antes que sea tarde.



● **NUEVO SINDICATO EN LAN**

Con fecha 4 de Marzo de 1972, se publicó en el DIARIO OFICIAL el Decreto N° 223 del Ministerio del Trabajo que declara constituido, concede personalidad jurídica y aprueba los Estatutos del SINDICATO PROFESIONAL NACIONAL DE INGENIEROS AERONAUTICOS Y PROFESIONALES UNIVERSITARIOS DE CHILE.

Nuestras felicitaciones y cordiales saludos a nuestros compañeros del área profesional universitaria y nuestros deseos de los mejores éxitos en sus labores gremiales.

★ **COMITE DE ANALISIS DE OPERACIONES**

Ha sido reestructurado el COMITE DE ANALISIS DE OPERACIONES del SINDICATO DE PILOTOS, con el nombramiento del Comandante de Aeronave señor RAUL RIPOLL, como Presidente de dicho Comité. En él se analizan todos los Reportes de Anormalidades que nos hacen llegar los Capitanes. Estos reportes se clasifican y se estudian conclusiones generales que pueden ser llevadas a gráficos y estadísticas. Estos estudios pasarán, oportunamente y ya elaborados, al Directorio del Sindicato y al COMITE DE SEGURIDAD.

En algunas semanas más se entregarán a los Capitanes nuevos formularios, elaborados por el COMITE DE OPERACIONES, para ser utilizados en los Reportes de Anormalidades.



## • RESOLUCION FAVORABLE A LOS PILOTOS JUBILADOS DE LAN

Con fecha 2 de Marzo de 1971 fue publicado en el Diario Oficial el Decreto N° 158 del Ministerio del Trabajo, por medio del cual se estableció el uso obligatorio de un CARNET PROFESIONAL para poderse desempeñar como Piloto Comercial en el país. No repetiremos ahora los antecedentes y argumentos que nos movieron a actuar rápida y efectivamente para lograr que se exceptuara a los pilotos de LAN de esta disposición, que en lo fundamental nada aportaba de positivo, pero en cambio supeditaba al cuerpo de pilotos de LAN y a la Empresa misma al control de intereses particulares. Fue así como se obtuvo la promulgación del Decreto N° 720, del Ministerio del Trabajo, el que con fecha 7 de Agosto de 1971 fue publicado en el Diario Oficial, indicando que las disposiciones de obligatoriedad del uso del Carnet Profesional sólo eran para los pilotos que se desempeñaban en Líneas Aéreas Privadas.



CDTE. (R.) SR. H. VOTTERO

No obstante lo anterior, el pequeño sector interesado en la implantación del Carnet Profesional, viendo perdido su primer objetivo de controlar a los pilotos de LAN, hizo uso de su influencia para obtener que los pilotos jubilados de LAN no pudieran desempeñarse como pilotos dentro de la aviación comercial privada. Ante ello el CIRCULO DE PILOTOS JUBILADOS DE LAN inició su propia campaña para rebatir estas medidas obsesivamente dirigidas en contra de los pilotos activos y jubilados de LAN, y con fecha 2-3-1972 ha obtenido un dictamen de la Dirección del Trabajo, completamente favorable para su posición y que en lo fundamental establece:

“En lo que se refiere a los pilotos de LAN-Chile acogidos a retiro en la Caja de Previsión de la Defensa Nacional, como la ley no les considera “inválidos profesionales” cuando cumplen la antigüedad de 20 años, sino sólo acogidos a “retiro absoluto”, respecto de la empresa de aviación comercial LAN-Chile, se puede colegir que no existe impedimento legal alguno para que continúen en sus actividades como pilotos en otras empresas aéreas privadas, siempre que estos trabajadores estén en posesión de la licencia de vuelo correspondiente”.

“Que el único requisito que legal y reglamentariamente debe exigir la Comisión Tripartita para conceder el carnet profesional a los pilotos aeronáuticos interesados, es el de encontrarse el postulante en posesión de la licencia que corresponde a sus funciones”.

### ★ DIRECTOR DE TURNO

A contar del presente mes de Abril se ha instaurado en nuestra organización gremial el sistema de tener un Director de Turno por semanas calendario, el que cumplirá horario de oficinas en la sede del SINDICATO DE PILOTOS.

Recordamos a Uds. que nuestro horario de atención está establecido de 10.00 a 13.00 horas y de 15.00 a 19.00 horas, de Lunes a Viernes. Fuera de estas horas, trabajan algunas Comisiones, sin horario establecido.

Las reuniones ordinarias de Directorio son fijadas según un calendario mensual comunicado, a través de nuestra secretaría, a los Directores y Delegados el día 1° de cada mes.



## ★ EJECUTIVOS DE IFALPA EN SANTIAGO

Los días 20 y 21 de Marzo estuvieron en Santiago, dos ejecutivos de IFALPA, los Capitanes, señores RAUL GALVAO y MARIO FERRARO, el primero de los cuales es VICEPRESIDENTE REGIONAL IFALPA, sosteniendo prolongadas reuniones con los directivos del SINDICATO DE PILOTOS LAN, a fin de tratar diversas materias de orden gremial. El día 21 se sostuvo una entrevista con nuestro Gerente de Operaciones, analizando problemas operacionales.

IFALPA está vivamente interesada en conocer en detalle los problemas que nos afectan, a fin de respaldarnos oportunamente.

## ● COMIDA DE CAMARADERIA

En una de las últimas reuniones de nuestro Directorio, se encomendó a un destacado miembro del "Clan Bontempi", el Capitán señor JORGE ALCERRECA, la organización de la próxima Comida de Camaradería de los pilotos de LAN, la que ha de llevarse a efecto para celebrar el 11º Aniversario del CIRCULO DE PILOTOS, ocasión en que recibiremos oficialmente a los nuevos pilotos y destacaremos a aquellos colegas que han ascendido, cumplido nuevos millones de kilómetros volados y años en la Empresa.

Nuestros reporteros han sido informados que existe gran interés y decisión de participación activa en algunos altos ejecutivos de LAN, los que habrían contraído cierto tipo de compromisos el año recién pasado.

## ★ ECONOMATO DE LAN

Se encuentra en formación un ECONOMATO para el personal de LAN, bajo la dirección y apoyo financiero de la jefatura de la Empresa y con plena participación de los trabajadores a través de sus gremios.

El Sindicato de Pilotos ha destacado como su representante en la comisión organizadora al señor JORGE MORGADO, piloto que ha demostrado una gran eficiencia en este tipo de actividades.

Oportunamente se entregará a nuestros asociados una información más completa sobre esta materia.



## ● PILOTO SE ACOGE A RETIRO

MANUEL ZUÑIGA, "Condorito", Comandante de Aeronave en LAN por más de 20 años y Piloto Jefe de Material CARAVELLE, se ha retirado de LAN.

En Mayo de 1971, con motivo de celebrarse el 10º Aniversario de la fundación del CIRCULO DE PILOTOS, Manuel Zúñiga recibió el primer Diploma que se entregaba al "MEJOR COMPAÑERO", y en aquella ocasión dijimos que por respeto a su natural y tradicional modestia y sencillez personal, nos sentimos inhibidos para realzar sus grandes cualidades humanas y profesionales, que todos hemos apreciado en él.

El Cuerpo de Pilotos, a través de esta revista, le hace llegar un saludo fraternal y afectuoso con el sincero deseo de perderlo como "Camarada del Aire".



## ★ REGLAMENTO DE PASAJES LIBERADOS

En los próximos días será dado a conocer el REGLAMENTO DE PASAJES LIBERADOS, largamente estudiado, con activa participación de los gremios de la Empresa, revisado y modificado por los ejecutivos y finalmente listo para ser aprobado por el Directorio de LAN.

Como un anexo se adjuntará la nómina de Convenios Interlineales existentes y que favorecen al personal de la compañía al margen de las disposiciones contenidas en el Reglamento aludido.

Habiendo carecido durante años de disposiciones claras, completas y de público conocimiento sobre esta materia, debemos reconocer que se ha dado un paso importante en la consecución final de un REGLAMENTO ORGANICO DEL PERSONAL, que todos necesitamos y deseamos que se tenga.

Mientras en otras compañías, el funcionario recién contratado recibe el primer día una copia del o los Reglamentos que han de regular sus obligaciones y derechos; en nuestra Empresa, a pesar de lo dispuesto en las leyes y DFL., nada se tiene aún y seguimos viviendo en base a disposiciones transitorias y circunstanciales.

## ● ASAMBLEA GENERAL DE PILOTOS

Hace pocos días, con fecha 24 de Marzo, se ha celebrado una ASAMBLEA GENERAL de PILOTOS, muy combativa, donde uno de los temas más debatidos fue la posición a adoptar frente a la larga trayectoria que la Empresa le ha dado al Pliego de Peticiones presentado a fines de 1971.

Es de destacar la férrea unión de los pilotos en torno a su dignidad y la toma de conciencia gremial que se aprecia en sus intervenciones y actitudes.



# SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS

## REGLAMENTO DE AYUDAS A LOS ASOCIADOS

c  
e  
n  
L  
2

**Art. 1º.—** El SERVICIO DE BIENESTAR Y ASISTENCIA SOCIAL DEL CIRCULO DE PILOTOS DE LAN CHILE presta ayuda a sus asociados a través de las siguientes líneas de operación:

- a) Atención médica;
- b) Atención dental;
- c) Préstamos de auxilio médico y préstamos de auxilio personal; y
- d) Ordenes de comercio.

### **Art. 2º.— ATENCION MEDICA.**

a) Los asociados podrán solicitar atención médica de los profesionales inscritos en nuestra institución, o de cualquier otro médico que acepte nuestro procedimiento de pago.

b) Los asociados podrán cancelar el valor de sus consultas, para sí o sus cargas familiares, utilizando los BONOS CHEQUES emitidos por el CIRCULO DE PILOTOS hasta por un valor total equivalente a un SUELDO VITAL de la escala A del Departamento de Santiago.

c) El CIRCULO DE PILOTOS entrega a cada asociado un talonario de BONOS CHEQUES, del que se lleva un registro de control individual.

d) Los médicos cobrarán estos BONOS CHEQUES en las oficinas del CIRCULO DE PILOTOS los días de pago que se fijan para cada mes, debiendo presentarlos antes de los días 3, para su cobranza en el siguiente mes calendario.

e) Los asociados cancelarán los BONOS CHEQUES que hayan emitido, a través de descuentos por planilla de pago de LAN, en 3 cuotas mensuales, si el valor de ellos es superior a 2/3 un vital, en 2 cuotas si tienen un valor superior a 1/3 de un vital, y en una cuota mensual si su valor es igual o inferior a 1/3 de un vital.

f) Para atenciones médicas cuyo valor sea superior a un vital, deberá solicitarse un PRESTAMO DE AUXILIO MEDICO, en la forma dispuesta en el art. 4º del presente Reglamento.

### **Art. 3º.— ATENCION DENTAL.**

a) Los asociados que requieran atención dental para sí o para sus cargas familiares, pueden concurrir a los profesionales inscritos en el CIRCULO DE PILOTOS, los que han aceptado un sistema de pago mensual que se efectúa por descuento en planilla a los pilotos.

b) Cuando el valor de la atención dental sea igual o inferior a un sueldo vital, el asociado puede efectuar el pago mediante BONO CHEQUE.

c) Para atenciones dentales con otros profesionales, no inscritos en el CIRCULO DE PILOTOS, o que no acepten el pago por medio de BONOS CHEQUES, el asociado puede solicitar un PRESTAMO DE AUXILIO MEDICO en la forma dispuesta en el art. 4º del presente Reglamento.

d) El CIRCULO DE PILOTOS bonificará a los asociados con un 5% del valor de las cuentas dentales, abonando esta bonificación en la Cuenta Corriente que el asociado mantiene con el CIRCULO DE PILOTOS en forma automática cuando el pago al profesional se efectúa a través de nuestra institución, o directamente al asociado cuando éste haya cancelado por su cuenta el valor de la atención dental. En este último caso, la presentación de la factura para el cobro de la bonificación deberá efectuarse dentro de los 30 días de haber sido emitida la factura del profesional.

### **Art. 4º.— PRESTAMOS DE AUXILIO MEDICO.**

a) El CIRCULO DE PILOTOS facilitará a sus asociados PRESTAMOS DE AUXILIO MEDICO con un tope de OCHO VITALES, sin cobro de intereses, y pagaderos en un plazo no superior a ocho meses.

b) Los PRESTAMOS DE AUXILIO MEDICO estarán destinados a cubrir gastos en que incurra el asociado o sus cargas familiares, por cualquier concepto médico debidamente comprobado.

c) El CIRCULO DE PILOTOS, dentro de sus disponibilidades, otorgará trato preferencial a este tipo de préstamos y dispondrá de un sistema fácil y expedito para su obtención.

### **Art. 5º.— PRESTAMOS DE AUXILIO PERSONAL.**

a) El CIRCULO DE PILOTOS facilitará a sus asociados PRESTAMOS DE AUXILIO PERSONAL, con un tope de DOS VITALES, sin cobro de intereses, y pagaderos en un plazo no superior a cuatro meses.

b) Los PRESTAMOS DE AUXILIO PERSONAL estarán destinados a cubrir cualquier necesidad económica de los asociados, sin que se requiera justificar su destino.

c) El CIRCULO DE PILOTOS, dentro de sus disponibilidades, dispondrá de un sistema fácil y expedito para su obtención.  
(PASA A LA CONTRATAPA)



expedito para su obtención, fijando mes a mes un presupuesto de caja a este propósito, sujeto a la prioridad que se dará a los PRESTAMOS DE AUXILIO MEDICO.

**Art. 6º.—** PROCEDIMIENTO PARA OBTENER UN PRESTAMO DE AUXILIO.

a) El asociado, o cualquier familiar debidamente autorizado, deberá llenar y firmar la solicitud de préstamo de auxilio requerido, en los formularios que para tal efecto tiene el CIRCULO DE PILOTOS.

b) Los préstamos de auxilio serán otorgados directamente por la SECRETARIA EJECUTIVA, salvo en aquellos casos que a su juicio requieran ser consultados, ocasión en que la solicitud pasará al COMITE DE CREDITO, el que está integrado por el Tesorero, el Contador y la Secretaria Ejecutiva.

**Art. 7º.—** ORDENES AL COMERCIO.

a) El CIRCULO DE PILOTOS mantiene convenio con diversas firmas y casas comerciales para que sus asociados efectúen compras a crédito, con el respaldo del CIRCULO DE PILOTOS y pagos a través de nuestra institución, efectuándosele al asociado los descuentos por planilla de pago mensual.

b) Los plazos de pago son dados por las propias firmas o casas comerciales.

c) El asociado que desee acogerse a estos beneficios debe consultar en la Secretaría del CIRCULO DE PILOTOS la nómina de firmas y casas comerciales con las cuales se tiene convenio.

d) Las ORDENES AL COMERCIO serán extendidas en nuestra Secretaría, dejándose constancia del monto máximo de la operación.

**Art. 8º.—** NORMAS GENERALES.

a) El monto máximo de descuento mensual por planilla de pago a un asociado por concepto de cargos derivados de los servicios obtenidos a través de este reglamento, no podrá exceder del 30% del sueldo mensual del interesado.

**Art. 9º.—** El presente Reglamento entra en vigencia de inmediato y reemplaza al emitido con fecha Agosto 1970.

SANTIAGO, 10 de Marzo de 1972.

EL DIRECTORIO.

## **★ CONVENCION DE GERENTES INTERNACIONALES Y NACIONALES DE LAN**

Con fecha 13, 14 y 15 de Marzo de este año se ha realizado en Santiago la II CONVENCION DE GERENTES INTERNACIONALES Y NACIONALES DE LAN CHILE, con la participación de Directores y Ejecutivos de la Empresa, presidentes de los cinco Sindicatos, y Gerentes Generales, de Ventas y Administrativos Internacionales y Agentes Nacionales.

En esta Convención se han analizado materias de gran importancia y trascendencia, tales como:

Realizaciones de 1971.

Plan Operativo para 1972.

Proyectos.

Nueva concepción del trabajador en un gobierno popular.

Políticas globales.

Políticas sectoriales.

Análisis comparativo de ventas 1970-71.

Realidad ocupacional de nuestras rutas.

Metas de ventas para 1972.

Políticas de ventas.

Situación financiera global 1971-72.

Proyecciones financieras globales y por agencias para 1972.



Ar ENC AN e la

- a)
- b)
- c)
- d)

Art.

a) L ica d tució uestr

b) L s coi zando IRCUI quival el De

c) E sociad ie se

d) L UES e i los biend i cobr

e) Lo UES q s por ensual un vi or a 1 ★ su va

f) Par rior a O DE el art

Art. 3º.

a) Los r para rurrir a DE PII de pac n planill

