

ADELANTE-CHILE



General (R) Stuardo :

LA ETAPA NUEVA

45

“ANIVERSARIO”

PRIMER VUELO
TRANSPOLAR



Presidente:

GENERAL (R) Germán Stuardo de la Torre.

Vicepresidente de Producción:

JORGE JARPA REYES

Vicepresidente de Administración:

CARLOS UGALDE DIAZ.

Secretario General:

MARIO GUZMAN VALENZUELA

Director de Planificación:

JORGE RIOS HARVEY.

Director de Personal

FERNANDO MANSILLA SALAS

Gerente de Ingeniería:

GUILLERMO WECHSLER GROSS

Gerente Comercial:

HAROLD BECKET LACKINGTON

Gerente de Operaciones:

JOSE ENEI VIDAL

Gerente de Finanzas:

JUAN GARNHAM TORO-MAZOTE.

ADELANTE-CHILE

Año 1. N° 1. Enero-Febrero 1974
DIVISION DE RELACIONES PUBLICAS

Director: Sergio Prieto Arrate.

Jefe Departamento de Prensa: Giorgio Bagoni Bettolini.

Redactor: Juan Ríos Villalón.

Fotografías: Luis Orazio Mancini

Arte: Germán Cortés Zúñiga

José Miguel Guerrero Flores.

Composición tipográfica: DIARIO "LA TERCERA".

Impresión: OFFSET MULTICOLOR.

Al iniciar Relaciones Públicas una labor de divulgación a través de este primer número de la Revista de LAN-CHILE, deseo hacer resaltar la gran importancia que tiene para la Empresa este tipo de publicaciones.

A través de esta Revista, espero, nuestro personal y otras personas relacionadas con LAN, conocerán mejor las actividades profesionales, sociales, deportivas y culturales que se desarrollan en la Empresa, lo cual contribuirá, sin duda alguna, a unir más a la familia LAN, en el propósito de hacer de esta Empresa una institución grande, digna y respetada.

Más significativo aún es este acontecimiento, por salir "ADELANTE CHILE" por primera vez, en el 45 aniversario de nuestra Empresa, fecha que marca un punto de partida en los planes de desarrollo de LAN, con el apoyo del Supremo Gobierno y el incondicional respaldo de su personal.

A través de esta Revista hago llegar un caluroso y afectivo saludo al personal de LAN, y por su intermedio a sus familiares, y los felicito cordialmente por la forma como están contribuyendo al logro de nuestros objetivos.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gerardo de la Torre', with a stylized flourish at the end.

GRAL, (R) GERMAN STUARDO DE LA TORRE
PRESIDENTE

NUEVAMENTE LAN PIONERA AERONAUTICA

Nuevamente LAN-CHILE se transformó en pionera de la aviación mundial. Así como antes fue la primera línea aerocomercial del mundo en sobrevolar la Antártica, ahora también fue la primera en pasar por el Polo Sur. El histórico viaje se cumplió entre el diez y el once de febrero pasado y el Boeing 707 cumplió la etapa entre Sydney y Punta Arenas en el tiempo calculado de once horas, cubriendo los 9.700 kilómetros, sin escalas, entre la importante ciudad australiana y Sudamérica.



EN LA CABINA DE mando el Presidente Germán Stuardo y el Comandante Jorge Jarpa.



ASEDIO PERIODISTICO luego de la hazaña.

El viaje tuvo en sus preparativos todos los ingredientes de suspenso en una empresa que debió mantener lo más posible oculto su proyecto, para evitar situaciones que podrían

habernos quitado el orgullo de haber sido la primera línea aerocomercial que inició la ruta. Luego, durante el trayecto mismo, hechos ajenos a LAN y que no se deberían producir, porque demuestran un desconocimiento abismante sobre la realidad chilena, le dieron un exagerado dramatismo, que creó inquietud entre los chilenos y simultáneamente hizo que el viaje transpolar de nuestra línea aérea adquiriera notoriedad mundial, incluso antes de concretarse la proeza.

Encabezados por el presidente de la empresa, general (R) Germán Stuardo de la Torre, la tripulación comandada por el vicepresidente de Producción, Jorge Jarpa y el gerente de Operaciones, José Enei, los pilotos Jorge Pérez y Julio Mattich, y el director de Relaciones Públicas, Sergio Prieto, además de cuatro envidiados periodistas nacionales, pasarán a la historia de la aviación chilena y los anales mundiales también recogerán sus nombres en una antología de las proezas del mundo. El Boeing 707 del vuelo N° 1130, fotografiado por todos los periódicos del mundo, llenó de orgullo no sólo a la familia LAN, sino a todos los chilenos

Una vez más LAN-CHILE se convierte en pionera en la historia de la aviación mundial, al abrir una nueva ruta de progreso y prosperidad para nuestro país y el mundo entero.



CON LA SATISFACCION DE UNA "Misión Cumplida", dan a conocer a los periodistas los detalles del viaje transpolar, los comandantes Ricardo France, autor del Proyecto Transpolar, Jorge Pérez, Jorge Jarpa, el General Germán Stuardo y el comandante José Enei.

LLEGADA HISTORICA

La llegada del primer vuelo transpolar a Punta Arenas en un día increíblemente hermoso, pleno de sol y con un clima templado, será sin lugar a dudas uno de los acontecimientos que pasarán a la historia de la floreciente capital de Magallanes. En la losa del aeropuerto "Presidente Ibñez", junto con la expectación de mas de treinta periodistas de agencias internacionales y medios de comunicación de Santiago y de la zona, las autoridades provinciales encabezadas por los cuatro delegados de la Junta de Gobierno dieron la bienvenida al Boeing y su tripulación.

La recepción, desde tierra mientras el inmenso pájaro alado carreteaba era tensa, emotiva y al mismo tiempo llena de alegría, que explotó cuando la banda militar irrumpió en cálidos himnos marciales, y todos, acompañados de cientos de personas que concurrieron espontáneamente al campo aéreo brindaron un simple, pero nacido del corazón aplauso, que significó mucho mas que de miles de palabras. Entre el personal técnico del aeropuerto y de LAN también se produjo el relajamiento por la satisfacción de la "misión cumplida" con la cual el presidente de LAN, general (R) Germán Stuardo, recibió un frondoso asedio periodístico, que se prolongó por mas de una semana en todos los medios de difusión, tanto nacionales como internacionales.



EMOTIVA BIENVENIDA EN EL AEROPUERTO "Presidente Ibñez", al vuelo N° 1130 de Lan Chile: Sydney-Punta Arenas, por primera vez sobre el Polo Sur.

DIJERON

"Escalón más en el desarrollo de la Aeronáutica Mundial" PRESIDENTE DE LA JUNTA MILITAR DE GOBIERNO, GENERAL AUGUSTO PINOCHET.

"Sinceras congratulaciones por la exitosa hazaña"

Knut H a g r u p , PRESIDENTE DE LINEAS AEREAS ESCANDINAVAS. SAS.

"Un paso más para lograr el despegue de LAN-CHILE".

UNITED PRESS INTERNATIONAL. UPI.

"Vuelo pionero, que enorgullece a Chile y los chilenos"

AGENCIA NOTICIOSA ITALIANA. ANSA.

"Puso en marcha el complejo del transporte en el hemisferio sur" AGENCIA ESPAÑOLA EFE.

"Realizado ambicioso sueño de nuestra aviación" ERCILLA

"La travesía, la más importante en la historia turística"

QUE PASA

"Desafío para la juventud y experiencia profesional"

LA PRENSA

"Ilustra el buen pié de organización que ostenta LAN"

EL MERCURIO

"Una nueva hazaña de los pilotos chilenos"

LA SEGUNDA

"Abierta ruta transpolar comercial"

LAS ULTIMAS NOTICIAS

"Quedó demostrada una vez más la calidad de LAN".

LA TERCERA

Comenzó como Aventura.

Apuntes para la Historia.

Por Juan Ríos Villalón.

La historia de Línea Aérea Nacional, LAN-Chile, es breve, pero sorprendente. Porque la historia de la aviación mundial también lo es. En ningún otro aspecto de nuestra civilización se ve más patente el vértigo del progreso y el avance de la tecnología. De los legendarios globos aerostáticos al super gigante Boeing 747 parece que mediara toda una era de la humanidad... Y, sin embargo, ha transcurrido poco más de un siglo...

Era éste un continente-isla, alejado en todo sentido de la avanzada Europa. La caída de Napoleón, hecho que estremeció los centros nerviosos del Viejo Continente sólo vino a conocerse por estas tierras después de varios meses...

Sin saberse cómo, apareció en Concepción, a principios del siglo pasado, un navegante francés que ante los incrédulos habitantes se atrevió a elevar un globo no tripulado. Parecía cosa de brujos y más de alguno huyó despavorido.

Recién en 1839 un muchacho de pueblo, de cuyo nombre nadie se preocupó, se atrevió a subir a este "diabólico" invento para hacer un breve recorrido. Ni siquiera él mismo se dio cuenta que su osadía lo había convertido en el primer tripulante aéreo chileno.

De todos los americanos de entonces era el chileno el que quizá sentía más profundamente su terrible aislamiento.

El desierto de Atacama, por el norte; la medrosa y desconocida Patagonia, por el sur, desembocando en una zona inaccesible de canales y estrechos; el infinito Océano Pacífico bañando todo su extenso costado oriental, y el infranqueable murallón de Los Andes, que impedía siquiera imaginar en viajar a la Argentina.

Cuentan los historiadores y cronistas que las primeras experiencias en el campo de la aeronavegación, realizadas en Chile, tuvieron lugar en las postrimerías del siglo dieciocho.

Era la época en que las entonces novedosas ideas de independencia se filtraban por extraños canales a las tranquilas colonias españolas y portuguesas de América del Sur.

Este encierro geográfico, en lugar de cortar las alas a los aventureros del aire, transformó en obsesión el cruce de Los Andes. En esas intentonas se la pasaron los veinte primeros años de este siglo. Innumerables fueron las tentativas e innumerables también los fracasos.

Apenas cuatro años después que Santos Dumont hubo asombrado al mundo con su primer vuelo en aeroplano, se emuló la hazaña en Chile. Pero, no fue un chileno, sino un par de jóvenes franceses, César y Félix Copetta, en un avión Voisin. Fecha: Agosto de 1910. Espectáculo apoteósico para celebrar el primer centenario de nuestra independencia.

Por fin, surge un joven teniente del arma aérea de la

Escuela Militar que hace la gran empresa: Dagoberto Godoy Fuenzalida. La fecha: Aquella que hoy se celebra como el Día de la Aeronáutica Nacional, el 12 de diciembre de 1918.

De allí hasta 1925 está la etapa que se podría llamar de "los años heroicos" de la aviación chilena.

Y sin grandes aspavientos, llegan a despegar los primeros aparatos con pasajeros a su bordo. Se trataba del primer servicio aerpostal entre Santiago y Valparaíso, llevado a la práctica por Clodomiro Figueroa en 1915.

En poco tiempo la idea del vuelo-aventura había ido dejando lugar a la idea del transporte aéreo con fines comerciales.



EL LEGENDARIO "GIPSY".

De la aventura al comercio

Apagado entre el ruido de los livianos monomotores, aparece un desconocido ciudadano francés: Monsieur Luis Testart. Solicita a las autoridades el permiso oficial para volar por los cielos de Chile y lo obtiene, sin dificultades, el 8 de marzo de 1925 (Decreto Ley N° 413). A él se le entregaba la "concesión del aire patrio por tiempo indefinido".

Su propósito era claro: aspiraba a establecer una línea aérea de pasajeros, correspondencia y carga que sirviera a todo nuestro larguísimo territorio. Sin embargo, las dificultades económicas impidieron el despegue de esta visionaria iniciativa. El único y pequeño avión que poseía sólo llegó a volar entre Santiago y Valparaíso, llevando uno que otro bolso con correspondencia. Y lo hizo apenas para poder cumplir con una de las cláusulas del contrato. Aquella que lo cancelaba de inmediato si el aparato no lograba volar por treinta días seguidos.

La esforzada empresa pudo sobrevivir un año. Luego, se desintegró al estrellarse su máquina en las canchas del Club Hípico de Santiago.



ARTURO MERINO.

El mérito de Monsieur Testart hay que reconocerlo: logró crear la conciencia de que un país como el nuestro no puede prescindir de un servicio de transporte aéreo civil. Y lo más importante: hizo abrir los ojos a los que tenían en sus manos el bastón de mando.

Uno de los que se entusiasmó con esa iniciativa fue el Comandante Director de la Escuela de Aviación Militar, Arturo Merino Benítez (1928).

El Comodoro Merino, como gustaba que le llamaran, sabía que Chile poseía un material de vuelo con "buenas condiciones para la guerra" pero no le veía posibilidades para dedicarlo a un correo aéreo.

Su ansiosa búsqueda tuvo una solución inesperada... De la noche a la mañana apareció en la vitrina de un comercio de Calle Ahumada (Santiago) un biplano inglés con fines de exhibición. Era un Moth Cirrus de 80 HP.

Con sólo mirarlo, la mente del Comandante Merino puso en marcha la empresa que crepitaba por tomar pista. El mismo tomó los mandos para probar sus bondades. Y el resultado fue el que él presentía. Su tamaño reducido favorecía los despegues y aterrizajes cortos, y su gran autonomía, por sobre las tres horas de vuelo, venía a maravillas para una ruta hacia el Norte.

El Informe del Comandante Merino bastó. El gobierno de entonces compró 40 de estos aviones con la idea de destinar doce a un servicio de correos.

El propio Merino se dedicó a seleccionar a sus mejores pilotos, eligiendo a los que bordeaban las cien horas de vuelo. Con ellos organizó una escuadrilla que dejó al mando del Capitán Osvaldo Acuña. Misión: explorar la ruta norte de Chile, ubicar futuros aeródromos e instalar los equipos de radio.



EL DESPEGUE

Antes de proceder a la inauguración oficial de la naciente empresa fue preciso realizar 36 vuelos hasta Arica, ciudad del extremo norte, lejana más de dos mil kilómetros de Santiago. Doce de estos vuelos se hicieron con pasajeros. Y entre ellos, se recuerda a Arturo Benavides, Demetrio Ortega y Arturo Mosquera, los primeros pasajeros que pagaron su boleto en la que luego se llamó LINEA AEREA NACIONAL, LAN-CHILE.

Cargados de optimismo despegaron de El Bosque, el 21 de enero de 1929, los diez Moth que iniciarían el servicio de postas. Pero, más de algún nubarrón se interpuso en el alegre vuelo. En la primera etapa, que abarcaba hasta Ovalle, descendieron dos; uno de ellos, averiado, para no volver a volar. Dos días más tarde, aterrizajes de emergencia en Pueblo Hundido y más allá, en Portezuelo, cerca de la actual ciudad de Antofagasta. Por acudir en socorro de éste último, otro avión quedó inservible. En suma: cuatro aviones menos y otros tantos percances que debieron ser silenciados para no cuasear arrepentimiento en los aspirantes a pasajeros.

Y llegó el gran día. El 5 de marzo de 1929 se creó la LINEA AEROPOSTAL SANTIAGO - ARICA, como una dependencia de la aviación militar.

A las 8.30 de la mañana el teniente Arturo Meneses inició el vuelo inaugural con el Moth N° 9. Decoló de El Bosque con rumbo a Ovalle. Al esperado acto asistieron el Presidente de la República de entonces, general Carlos Ibáñez, los Ministros del Interior, de Guerra, de Marina, el director general de Correos y el jefe de los Servicios de Aviación, comandante Arturo Merino Benítez.

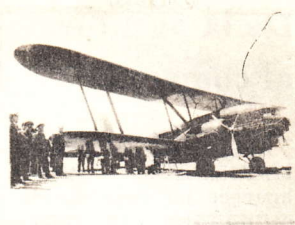
En una valija roja especial se había acondicionado toda la correspondencia y se llevó a la cabina del Moth como si se tratara de una caja de huevos frescos. La ceremonia de rigor, despedidas y por fin, en vuelo.

Al llegar a Ovalle, la primera etapa, la valija fue entregada al teniente Ramón Lisboa. Este hizo su tramo sin problemas hasta Copiapó, donde aguardaba el teniente Julio Fuentealba. Otro viaje, ahora con rumbo a Antofagasta, en una máquina "fresca". Ya estaba por caer la noche por lo que el teniente Carlos Baldeig debió esperar hasta el alba para cubrir los últimos tramos. El 6 de marzo, por lo tanto, Baldeig voló a Iquique para dejar la valija roja a cargo del teniente Emilio Larraín quien puso fin en Arica al exitoso inicio de la Línea Aeropostal Santiago-Arica.

Anécdotas hay muchas. Los pilotos comentaban luego lo difícil que era el segundo tramo, Ovalle-Copiapó, por las fuertes turbulencias que amenazaban a eso del mediodía. Y otra: como el tramo entre Copiapó y Antofagasta era demasiado largo para la autonomía del Moth, el piloto debía llevar, afirmado entre sus rodillas una lata de 18 litros de bencina. A mitad de camino descendía en una de las tantas caldeadas planicies del Desierto de Atacama para reabastecerse.

Cada salida del avión-correo era nerviosamente comunicada a través del Telégrafo del Estado. Pero este aviso nunca llegó antes del avión a su destino.

El 17 de marzo, doce días después de la inauguración oficial se produjo el primer percance serio. Un golpe de viento invirtió en el aire al Moth N° 2, precipitándolo a tierra a 30 kilómetros de la Estación Varillas, al sur de Antofagasta. Julio Fuentealba, su piloto, pereció, y el mecánico Alberto Rebolledo, sobrevivió cuatro días antes de lograr ser rescatado. Se dice que tuvo que arrastrarse hasta la línea del ferrocarril y derribar un poste telegráfico para llamar la atención de los grupos de auxilio.



EN BUSCA DE LA TECNICA

Ya hacia las postrimerías de la década del 30, la industria aeronáutica avanzaba en forma vertiginosa. La obtención de nuevas aleaciones de magnesio y aluminio daban al hombre nuevos bríos en su empeñamiento por despegarse de la corteza terrestre.

Los europeos comentaban en medio de sus aflicciones económicas el novedoso experimento del inglés Frank Whittle, el primero en patentar un motor a reacción. (1930).

Por entonces, ya habían aparecido las primeras grandes compañías aéreas comerciales: la Imperial Airways, inglesa, fundada en 1924; la Sabena, la KLM y el Servicio Postal Aéreo Español. En enero de 1926 se crea en Alemania la Lufthansa que inaugura los vuelos nocturnos de pasajeros y entra a competir con los franceses en la conquista de las rutas de la América del Sur.

En Chile, a principios de esa década se había estado usando nuevos tipos de aviones. El Ford, el Douglas y el Lockheed para el transporte de los cada vez más numerosos pasajeros. 1935 marcó una etapa importante al adquirir la ahora llamada LINEA AEREA NACIONAL el famoso DC-3.

No tanto como en Europa, pero bastante se había progresado en nuestro país. En 1930 se había adquirido por un millón de pesos el predio de Los Cerrillos, al Obispado de

La fe de bautismo de Línea Aérea Nacional

Las empresas extranjeras de aeronavegación habían empezado ya a volar los cielos de la competencia comercial por todo el orbe.

La línea aerpostal chilena no tardó en sentir los efectos de esas turbulencias:

"La presión diplomática era tan intensa ante nuestro Gobierno para que cejara en sus exigencias garantías, al conceder permisos a las compañías extranjeras interesadas, que el Gobierno de la República, como una manera de cautelar ese patriotismo nacional que representa la explotación del aire patrio y de eludir esa continua presión de gobiernos extranjeros, ideó dar personería jurídica y plena autonomía a la Línea Aerpostal entregándole a ella la exclusividad del comercio aeronáutico de la República". Lo dice con claridad la primera Memoria de LAN impresa en 1936.

Fue así entonces como el 11 de julio de 1932 se dictó el Decreto Ley N° 247 que vino a constituirse en la primera ley orgánica de la que pasó a llamarse Línea Aérea Nacional.

Si ésta fue solución, la verdad es que sólo lo fue en el aspecto formal. El país atravesaba por un breve período de inestabilidad política y muchas iniciativas se vieron empantanadas.

Recién en agosto de 1934 y aún estando LAN bajo el mando de Arturo Merino Benítez se pudo hacer el traspaso oficial de los bienes de

la empresa. Desde hacía cinco años ellos aparecían legalmente dentro de la Fuerza Aérea.

Otro hecho histórico para LAN fue la entrega del aeropuerto de Los Cerrillos. Fue el 22 de agosto de 1935 y allí reinó hasta marzo de 1969, al inaugurarse Pudahuel.

El cuerpo de pilotos empezó paulatinamente a ser reemplazado por civiles con el fin de empezar a cumplir con las primeras exigencias del derecho aeronáutico.

¿Y cómo era la LAN de aquella época?

Los Cerrillos un inmenso potrero ubicado en las afueras de Santiago. Potrero con vida propia: Vacas rechonchas pastando placidamente, ovejas remolonas y uno que otro caballo.

El zumbido de los extraños pájaros interrumpía este bucólico paisaje unas cuantas veces por día. Cuando el pasto estaba tan alto que empezaba a dificultar las operaciones de aterrizaje y despegue, los mismos funcionarios de LAN acudían a cortarlo. Lo apilaban en fardos y lo vendían... Y ese dinero servía para pagar a la gente de LAN...

Y es que la mayoría trabajaba por amor a la Aviación. No les importaba hacer de todo: Desde el cuidado del motor de un avión, hasta ordeñar las vacas para el desayuno de sus madrugadores compañeros.

Concepción. En poco tiempo se contrataron los obras de nivelación del terreno y de muchas de las construcciones que aún perduran en esta área. Ciertamente es que fue decisiva una donación de 500 mil dólares que hizo el magnate norteamericano del salitre, David Guggenheim, con el fin declarado de "fomentar el desarrollo de la aviación civil".

Pero también es cierto que el empuje de nuestros aviadores no tenía parangón: ya en 1931, la Línea Aerpostal hacía tres combinaciones semanales Santiago-Arica y otras dos entre Santiago-Aysén.

Lo que muchos temían sucedió. La crisis mundial hizo sentir sus efectos por



este lado del mundo y el país detuvo sus motores. LAN debió volar a media máquina. Las combinaciones a Arica

se redujeron a dos semanales y se suprimió el servicio a Calama, Tocopilla, Potrerillos y Chañaral.

LAN fabrica sus aviones

Cuando por fin, la pista de Los Cerrillos fue pavimentada LAN inició un progresivo ascenso.

En 1934, caso único en el continente, LAN construyó en su mastranza seis aviones del tipo Fairchild. Con solamente personal chileno se logró esta verdadera hazaña. Tenían una potencia de 450 HP y una capacidad para cuatro pasajeros.

Cierto es que algunas piezas vitales debieron ser importadas, pero lo principal corrió por cuenta de los trabajadores de entonces. Lo mejor de todo fue que cada avión salió a un costo de 80 mil pesos cuando modelos similares estaban costando 180 mil en el extranjero. Y "éstos, los "made in Chile", eran mas potentes y más rápidos que aquellos.

En 1935, al adquirir nuevo material de vuelo, LAN llegó a contar con diecisiete aeronaves en su flota: Tres Curtiss - Cóndor, dos Fords, seis Potez - 56, dos Moth y cuatro LAN. La capacidad total de este equipo de vuelo era de 123 pasajeros,

simultáneamente.

Las finanzas no marchaban a la par con el entusiasmo y la dedicación. Fue necesario que durante el Gobierno de Pedro Aguirre Cerda (1939) se promulgara la Ley N° 6.602 para entonar un tanto las arcas. Gracias a ésta, un impuesto a toda mercadería que entrara o saliera por puertos chilenos, iba en favor de LAN.

Los aviones Potez de la flota de entonces solían dar algunos dolores de cabeza a los mecánicos de LAN. Y fue en 1940 cuando esos muchachos decidieron solucionar aquello en forma definitiva. Tras mucho estudio e intercambio de ideas se logró adaptar motores "Jacobs" a dichas máquinas. El resultado que se obtuvo fue sorprendente: Desaparecieron las fallas continuas y el experimento chileno llegó a concebirse mundialmente con el nombre de "LAN-JACOBS-POTÉZ".

LAN continuaba en su empeño de convertirse en pieza clave del desarrollo económico chileno.

Al declararse la Segunda

Guerra Mundial se había ordenado la compra de varios aviones anfibia, del tipo Grumman, para abrir un servicio de taxis aéreos entre Santiago y Valparaíso. El desarrollo del conflicto mundial dejó la adquisición sin efecto y la idea de unir la capital con el primer puerto en sólo 30 minutos, casi no alcanzó a despegar.

A mediados de 1941 el país entero pesó la ventaja que significa para un territorio como el nuestro conar con una empresa aerocomercial. Un gigantesco aluvión destruyó puentes, caminos y vías férreas en el Norte Chico. El concurso del avión fue entonces insustituible.

La búsqueda de nuevas rutas continuó.

El 21 de noviembre de 1941 se inauguró el tramo Santiago - Concepción. En apenas dos horas el avión Lockheed empezó a unir regularmente ambas ciudades, separadas por 425 kilómetros. Adelanto y progreso para esa importantísima zona industrial y minera, en las alas de LAN.

Al año siguiente (1942) LAN totalizaba 15.218 pasajeros transportados.

El deseo de volar a través de los picachos andinos, en pos de países amigos, pudo ser satisfecho con la compra de nuevas máquinas. El Douglas DC-3 fue la llave para abrir la ruta Santiago - Buenos Aires - Montevideo (1944).

Un lapso de dos años y prosigue la conquista de la zona sur: Temuco, Osorno, Valdivia...

Luego otros dos años (en 1948) y se adquieren los Martin 202 para llegar, por fin regularmente a Punta Arenas.

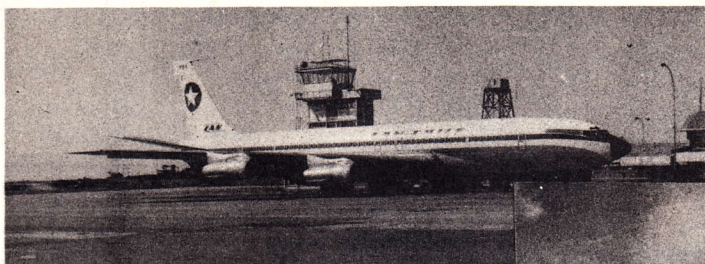
En poco menos de dos decenios se había conseguido unir a Chile de punta a cabo: una verdadera hazaña para una empresa que se irguió a costa de esfuerzo en un territorio de más de cuatro mil kilómetros de largo.

Entre Los Grandes

Entre tanta tarea cumplida y por cumplir arribó el decenio del 50. Se tenía todo para cumplir "la mayoría de edad", pero el avance de la aviación no daba respiro para un estancamiento. Había que renovarse, superarse, para subsistir dignamente. Se adquirió los entonces modernos y "gigantescos" cuatrimotores Douglas DC-6B. Con capacidad para 80 pasajeros, estas fieles máquinas pusieron a LAN en la órbita de las grandes compañías aéreas del Pacífico Sur.

Ahora estaba por delante el continente entero. A Argentina y Uruguay se sumó Bolivia, Perú, Panamá y.... Los Estados Unidos de Norteamérica.

Tampoco por el extremo austral se había llegado a la meta. Las alas inquietas de LAN, con el DC-6 N° 403 se aventuró un 26 de noviembre de 1956 hasta los hielos eternos de la Antártida. Fue para la historia. Una avión LAN, el primero de una línea comercial en sobrevolar el Círculo Polar Antártico.



A LA ERA DEL JET

La renovación de la flota se hizo imprescindible. La nueva década, ya denominada la de la "Era Espacial" por la gran cantidad de satélites artificiales que circunvolucionaban nuestro planeta, auguraba un desarrollo inusitado en la industria aeronáutica.

Se compraron a Francia tres birreactores Caravelle VI-R (1964) los cuales pusieron a LAN en la llamada "era del jet". También otros cuatro Douglas DC-6B, en 1965.

La flota se componía entonces de:

- 3 Caravelle VI-R
- 7 Douglas DC-6B
- 3 Convair 340
- 11 Douglas DC-3.

Su productividad total: 44.450 toneladas-kilómetros.

(Hoy día, la producción de una línea aérea se mide en toneladas kilómetros; ésta resulta de la aplicación de la carga útil, llamada "de pago", a una red de trabajo o "conjunto de rutas").

La flota, como puede verse, era bastante heterogénea. La demanda por transporte aéreo creció y la

oferta de espacio se mostró insuficiente.

La ruta internacional (Lima-Panamá-Miami) se servía con el Caravelle. Pero las otras compañías ya estaban utilizando cuatrirreactores de características superiores.

Para solucionar estos y numerosos otros problemas se volvió a incremenar el material de vuelo, esta vez pensando en renovar la flota.

En 1967 se inició la operación con el Boeing 707, y tres de los actuales 9 HS-748. Al año siguiente, llegaron los Boeing 727 (cuatro).

Esta nueva flota, de un valor aproximado de 54 millones de dólares, subió la productividad de 44.450 toneladas-kilómetros a 121.228. Prácticamente fue triplicada.

Hubo un intenso afán por modernizar a LAN. Se adquirió y remodeló agencias tanto en el país como en el extranjero. Se buscó el adelanto técnico: Se instaló el primer sistema de información, vía satélite, usado

en Chile; se adquirió equipo de apoyo terrestre para la operación de las nuevas máquinas; y modernísimos equipos de comunicaciones SSB y VHF.

La moderna flota Boeing comenzó a rendir sus primeros frutos. Y fue así como en 1968, por vez primera en la historia de LAN, los ingresos internacionales superaron a los nacionales.

Para agilizar y simplificar los sistemas de control de repuestos, de producción, del personal, de remuneraciones, se creó un centro de computación. Para ello se alquiló un computador IBM 360, de lo más moderno que hay en Sudamérica.

La segunda parte de este decenio vió una significativa expansión de LAN, en cuanto a rutas. Se empezó en 1965 con la incorporación de Ecuador. Luego, Bariloche (Argentina), Nueva York, Tahiti, (vía Isla de Pascua), Cali, Asunción y Río de Janeiro. En 1970 se llegó a la ansiada Europa: España, Francia y Alemania.



TRIPULACIONES DE AYER Y HOY

Las tripulaciones de la Línea Aérea Nacional en sus 45 años de vida se han caracterizado por su capacidad profesional y eficiencia. En todos estos 540 meses de vida institucional son millones los pasajeros que pueden dar fe de ello.

Hoy reeditó esta destacada labor la tripulación del primer vuelo transpolar y al individualizarlos a ellos también se involucra a todos los restantes: **Pilotos:** Joge Jarpa, José Enei, Jorge Pérez y Julio Mattich. **Navegantes:** Claudio Rosembaum y César Fuentes. **Ingenieros de vuelo:** Juan Veas y Enrique Kahni. **Tripulantes de cabina:** Hernán Parada, Alejandro Anguita, Campbell Henderson, Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha.

Un lugar en el mundo

Los albores del nuevo decenio encontraron a la empresa de aeronavegación chilena en una posición envidiable dentro del ámbito latinoamericano.

LAN es hoy el primer nexo entre Europa y la Polinesia francesa. Ello transformó a Chile en un punto importantísimo de distribución de tráfico, abandonando la calidad de estacional terminal.

La red que LAN estaba cubriendo por entonces, y que es, con pocas variaciones la actual, abarca trece países y tres continentes. Son 62.800 kilómetros: el equivalente a una vuelta y media alrededor de la Tierra, por la línea ecuatorial.

La posición de esta empresa nacional, con respecto a las demás compañías de transporte aéreo, se afianzó notablemente. Y los datos siguientes lo confirman:

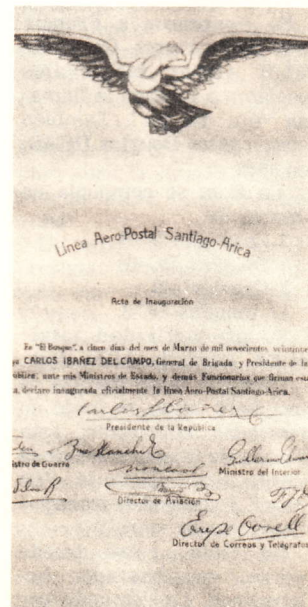
A fines de 1969 las estadísticas daban a LAN el mayor porcentaje de pasajeros salidos y llegados, en la ruta Santiago-Miami-Nueva York. Superó, incluso, a aerolíneas de la talla de Braniff y Lufthansa.

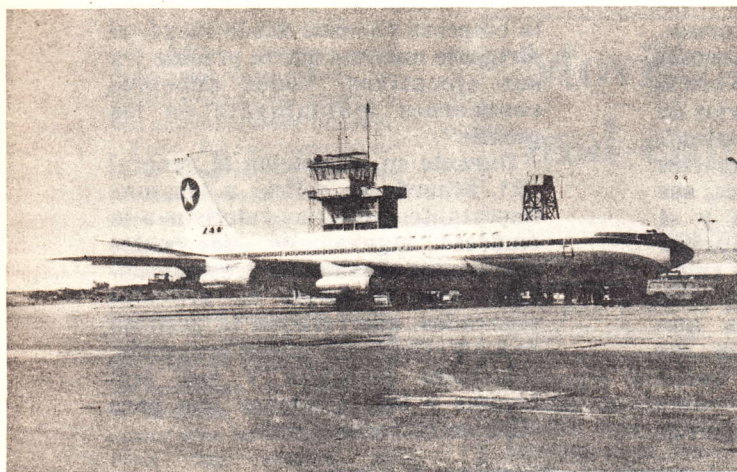
Ese mismo año, la OACI ubicó a LAN en el lugar 29 entre todas las empresas aéreas del orbe. Ese puerto (de entre 117) consideraba la totalidad de sus servicios. En relación a la carga transportada se le asignó el lugar N° 20.

En 1972 nuevamente LAN aparece a la cabeza de las estadísticas nacionales. De entre 16 líneas que operan regularmente en Chile, LAN fue la que más pasajeros transportó hacia y desde el extranjero. Acaparó más del 25% del total.

Ya en 1971, las estadísticas de IATA publicadas en las revistas especializadas de todo el mundo, habían otorgado a la compañía chilena nada menos que el SEXTO LUGAR, entre las 108 asociadas, que obtuvieron el mayor incremento de pasajeros—kilómetros en el período. LAN había aumentado su tráfico en un 38,7%. Cabe destacar que IATA alberga a las aerolíneas más importantes del orbe.

Estos datos demuestran que la línea aérea chilena ha alcanzado el nivel de crucero que sólo utilizan las más capacitadas.





La ruta del futuro

Haciendo nuevos ajustes en su estructura interna y renovando adecuadamente

su flota, LAN se apronta a convertirse en uno de los ejes principales del desarrollo económico nacional. Pero, en el presente decenio, sus ansias de servir traspasan los límites nacionales. Hoy se

mira con entusiasmo la participación en el Pacto Andino, dentro del marco de

la Integración Latinoamericana.

Dentro de Chile, LAN quiere seguir siendo como una abnegada ama de casa: servir al mayor número posible de ciudadanos, ojalá

a todos, sin importarle la retribución económica. Solamente aspira, junto a otras instituciones, a ser pieza clave en el desarrollo del turismo por ser ésta una fuente extraordinaria de recursos para el país.

Pero en el concierto internacional, en la "alta sociedad del transporte aéreo, LAN continuará en la competencia por captar, en buena lid, las divisas que financian todas sus operaciones.

La búsqueda de nuevas rutas tampoco ha sido descartada. Por el contrario, la, la aerovía a Tahiti, vía Isla de Pascua, que transformó a LAN en el pionero de este lado del mundo al activísimo comercio de Australia y Oceanía, alcanzará en este decenio hasta los principales países del continente asiático.

No hay duda alguna que LAN tendrá en las rutas del futuro supremacía en las que se abran hacia Oceanía, Oriente y Japón. El primer vuelo transpolar así lo ha demostrado y luego que se complete en los próximos años la infraestructura necesaria para el aterrizaje y el despegue de los aviones, con plena capacidad de carga y pasajeros, LAN unirá Chile con las restantes capitales del Pacífico Sur en menor tiempo, lo que determina menor costo y por lo tanto mejores posibilidades de preferencia de los usuarios.

Punto de partida es el vuelo transpolar entre Santiago y Sydney, vía Punta Arenas. Es así como esta ruta directa emplea un total de 13.40 horas de vuelo, mientras que por Papeete es de 16.00 horas y si, además, se toca Isla de Pascua suma un total de 17.00 hrs. con un recorrido de 15.400 kilómetros en vez de los 11.900 de la ruta transpolar.

Casas comerciales: Convenios suscritos

Los convenios suscritos con casas comerciales son los siguientes: Calzados: "Pluma" (varon), tres meses plazo, sin pie. Franklin 1108 y Edificio Santiago Centro. Fono: 721508. "Dorette" (damas), cuatro meses sin pie. Arica 372 y Manuel Montt 165. Fonos 742219 y 793244. CONFECIONES: "Rose M. Reid" (damas), cuatro meses, sin pie. San Pablo 1860. Fono 64219. "Heyum" (varones), seis meses, sin pie. Morandé 590. Fono 66531. "Exit" (damas y varones) cuatro meses sin pie. Catedral 1233, 10º piso. Fono 88932. "Wilson" (varones), seis meses sin pie. Irrarazábal 1391. Fono 250791. "Heiro", (varones), Víctor Manuel 1365. Fono 567814. CAMISAS: "Kiber", cuantro meses sin pie. San Diego 501. Fono 81571. Articulos para el hogar: "Casa Mesias", cinco meses sin pie. San Diego 137. Fono 63636.

Los funcionarios, antes de solicitar el crédito deben confirmar la existencia en las casas comerciales de la mercadería, para evitar un trámite innecesario.

El Presidente de la Empresa. general de Aviación (R), Germán Stuardo de la Torre se reunió con la gran mayoría de los funcionarios de LAN en el edificio "Diego Portales", para, tal como señaló: "Informarles sobre la marcha de la empresa, sus actividades, planes actuales y el futuro de LAN como empresa aéreo—comercial. Estimo de suma importancia este tipo de reuniones porque cierra una brecha que normalmente se produce en las organizaciones grandes como es el problema de la importancia que todo el personal de

la empresa conozca desde luego, al dirigente máximo que la preside y a sus ejecutivos. Todos debemos conocernos mutuamente en los posible".

Durante su exposición el general (R). Stuardo se refirió a las mas importantes materias relativas a la empresa algunas de las cuales entregadas ahora en la presente edición, bajo la forma de artículos separados, que reflejan la posición de LAN - Chile, sus metas proyectos, relaciones laborales y sus problemas y las soluciones que para ellas se están buscando.

LAN EN EL AREA PRIVADA: DESAFIO Y RESPONSABILIDAD

A través del Decreto Ley 249 se estableció el sistema de áreas en que iba a desenvolverse la Administración Pública. Primitivamente LAN figuró en el área estatal. No obstante, se logró, mediante un decreto especial que nuestra empresa aún siendo estatal, reciba el trato de privada. Es ésta una gran responsabilidad y a la vez un gran desafío. Pasar al área privada trae ventajas pero también muchas responsabilidades y compromisos, entre otros el

tener que autofinanciarse. El Estado no aportará financiamiento ni para el presupuesto corriente ni para el de capitales. Con nuestros propios recursos y sólo con nuestra administración tenemos que generar los fondos para que funcione LAN.

El Gobierno ha sido muy comprensible al proporcionar esta singular condición de trabajo a nuestra empresa, con el fin de permitirle desenvolverse adecuadamente en la compe-

tencia nacional e internacional. Pero tenemos que hacernos acreedores a esta confianza mediante un esfuerzo común destinado a lograr que realmente LAN se autofinancie. Internamente estamos pasando por momentos muy difíciles, pero lo mismo ocurre en todo el país y podría decirse que en el mundo entero. Se vive un estado de crisis por diferentes factores: Problemas de carácter político, social y económico afectan a todas las grandes comunidades. Chile no ha quedado al margen de esto y ha sido probablemente afectado con mayor severidad debido a la caótica situación económica en que quedó el país.

De ahí que sea un tremendo desafío para nosotros el salir adelante. Basta mencionar un solo dato. LAN hasta hace unas semanas tenía un presupuesto de 2.200 millones de escudos, que era el gasto de combustible dentro de país; con el aumento del precio de estos productos que quedaron a nivel internacional, mas que un impuesto agregado, este gasto subió a 11.000 millones anuales. Un quinientos por ciento. Se comprenderá que no es fácil sacar de un



EL PRESIDENTE DE LAN, GENERAL de Aviación (R). Germán Stuardo, durante su exposición a los funcionarios. Junto a él los Vicepresidentes Jorge Jarpa, de Producción, y Carlos Ugalde, de Administración.

sombrero los 9.000 millones que faltan; tenemos que generarlos únicamente mediante producción, ahorro y una administración racional.

Para lograr sobrevivir como empresa en el área privada debemos comprender, en primer lugar, cuáles son nuestros derechos y cuáles nuestros deberes y responsabilidades. En nuestro país mucho se ha hablado y jugado con los derechos de cada uno, pero normalmente, la autoridad se olvidaba de hacer ver cuales eran las obligaciones. Esto fue motivo de numerosos conflictos sociales y la gran causa de la mayoría de las cosas que ocurrieron en el país.

En toda empresa en toda organización desde que la humanidad existe siempre han habido personas que tienen que dirigir y otras que tienen que ejecutar. En LAN el que dirige es el administrador, y administrador es toda aquella persona que tiene la responsabilidad de programar, dirigir y controlar actividades de personal a sus órdenes. Administrar, en el fondo, no es otra cosa que hacer que todo se haga por el esfuerzo del conjunto, encausando en las doctrinas y en las metas que se ha fijado una organización. Aquí en LAN somos administradores desde el mas alto hasta el último nivel que tenga a alguien a su mando y como administrador está siendo responsable de la marcha de la empresa. Por otra parte, el ejecutante —que es la mayoría— es el verdadero motor que mueve a la empresa y sin el cual no podría funcionar.

LAN es una empresa comercial estatal, pero de administración autónoma, cuya razón de ser es el transporte aéreo. Vale decir, nuestro objetivo principal es transportar pasajeros y carga con el máximo de eficiencia, seguridad y

Movilización palabra mal empleada

Hay numerosos problemas dentro de LAN, que estamos solucionando de a poco y que ha sido difícil de solucionar. Uno de los principales es el de transporte terrestre. Yo no hablo de movilización, palabra mal empleada. Movilizarse es poner en servicio a una persona que está en receso. Transporte, me refiero. Este es un serio problema porque en LAN, desgraciadamente, por muchos años no se renovó el material más indispensable, como son camiones, buses y camionetas. Solamente se compraron algunos automóviles para ejecutivos, que sirven para transportar un número reducido de pasajeros.

Ustedes conocen el valor en el mercado, más o menos, de un camión, de un bus. LAN en este momento, está gastando

42 millones de escudos mensuales en arrendar vehículos, debido a la mala política anterior de no renovar oportunamente el material rodante. En consecuencia, ahora en que el país entero se enfrenta a una escasez de divisas y que es muy difícil obtener importaciones, tenemos que estar jugando, haciendo malabarismo para poder proporcionar el transporte a que muy justa y merecidamente tienen ustedes derecho, por estar en la empresa fuera del radio urbano. En todo caso, quiero manifestarles que no estamos durmiendo sobre el problema. Hemos avanzado bastante. Tenemos gestiones directas para importar en los próximos meses la cantidad necesaria para solucionar por muchos años el problema de transporte de la Empresa.

economía. Para lograrlo hay que hacer muchas cosas, pero especialmente debemos estar motivados, convencidos y guiados por esta meta que nos hemos fijado. LAN vende un producto que se llama transporte aéreo, y, en consecuencia, nuestra mirada, actitud y preparación debemos volcarla, fundamentalmente, hacia el cliente que es el pasajero y embarcador.

Para la obtención de este objetivo tenemos que transformar a nuestra empresa, y en eso estamos empeñados, en una gran familia de hombres satisfechos, bien motivados, comunicativos y

con inquietudes permanentes de cooperación y de progreso, de compañerismo, amistad y de franca y leal competencia profesional. A través de estos meses hemos avanzado mucho y debemos estar contentos de haber erradicado el sectarismo, el odio, la prepotencia y el permanente afán de querer colocarse o de buscar posiciones más favorables. Estamos trabajando bastante bien, pero cada funcionario debe estar consciente del papel que juega en el conjunto y sentir además, que su papel es comprendido y estimado por el resto.



Exceso de personal y carencia de técnicos

Personal es lo más importante en toda organización. Es por eso que la Presidencia le ha dado un trato preferencial a todos los problemas relacionados con esta materia.

La dotación de LAN al 11 de Septiembre, para fijar una fecha, era exageradamente voluminosa en relación al número de aviones que operaba. Según estadísticas, es la línea aérea que tiene más personal en el mundo por número de aviones en vuelo. En términos redondos, entre personal contratado y otro que se retiró o cuyos contratos fueron caducados, hay un aumento en tres años de unas 800 personas. Desgraciadamente, no se trata de técnicos ni de personal altamente calificado, sino de preparación media. En consecuencia, sufrimos el fenómeno de tener por una parte, exceso de personal, al mismo tiempo que carecemos de técnicos y de especialistas para puestos claves. Este problema lo estamos afrontando con determinadas contrataciones y algunas eliminaciones que ya se produjeron, muchas de carácter político y otras de índole funcionaria.

El reclutamiento se va a efectuar en LAN mediante

selección técnica y por concurso, exclusivamente. Habrá excepciones cuando se trate de personal altamente especializado y de difícil obtención en el mercado o cuando se trate de nombramientos de Ejecutivos, que son de la exclusiva confianza del Presidente.

La asignación del personal dentro de la Empresa se hará únicamente en relación directa con su preparación, especialización, experiencia y capacidad. No van a haber más colocaciones por compadrazgo o amistad. La promoción se hará de acuerdo a lo que el individuo vale y en el puesto justo donde le corresponde.

CAPACITACION

Como Empresa aérea, LAN es una institución altamente técnica y, por lo tanto, debe estar continuamente renovando los conocimientos de su personal, a fin de no quedar atrás en una actividad que avanza mucho más rápidamente que en otros campos de la vida nacional. En consecuencia, se ha dispuesto, y ya está listo para comenzar a partir de Marzo, que todo el personal de LAN en todas las especialidades pase por cursos

de capacitación y renovación de conocimientos. Esto va a ser responsabilidad de la Subdirección o División de Instrucción, que también se está reorganizando. Habrá diferentes cursos para todas las especialidades, de una, dos o más semanas, con horarios que no entorpezcan el servicio, tanto para los más altos ejecutivos como para el más joven de los funcionarios.

A todo individuo, a todo ser humano, le gusta saber al ingresar a un trabajo o a una organización cuál es su porvenir; dónde va a empezar y hasta dónde puede llegar. En muchos aspectos, especialmente en los técnicos esto en LAN está bien definido, pero hay otros que no, sobre todo en la carrera administrativa. Es por eso que hemos analizado el problema y considerado necesario, en primer lugar, lograr una completa evaluación de cargos y una descripción de funciones. Para esto se ha contratado una empresa especializada, chilena, para que efectúe este trabajo dentro de LAN, con la cooperación de todos nosotros. Una vez efectuada dicha evaluación y estudio, se podrá determinar con exactitud cuáles son los requisitos y la adecuada



ubicación de cada uno y cuál va a ser la meta final en su carrera.

El personal se podrá retirar por años de servicio o por incapacidad física. Se desea y espera que todo funcionario produzca y aporte el máximo de su capacidad, que normalmente viene a demostrarse ya a mediados de la carrera y en la edad más madura, más responsable; que no tenga un retiro prematuro, que lo dejará en mala situación económica. Nuestra intención es que el personal permanezca el máximo posible dentro de LAN y que obtenga a su retiro una jubilación justa y merecida.

Hay otro aspecto que merece toda nuestra atención: el personal ya jubilado. Espero lograr que todos pensemos un poco en que un día tendremos que acogernos a retiro y vamos a necesitar la máxima comprensión de los compañeros que siguen trabajando dentro de la Empresa.

Hay muchas formas como ayudar a los jubilados y para ello pido y exijo que todos los Ejecutivos y cada uno de ustedes les presten, con el debido respeto y cariño, toda la ayuda y cooperación cuando ésta se les solicite. Que no se les tramite y se les haga ágil la gestión, a fin de que cada uno que jubila obtenga no sólo las remuneraciones justas y oportunas, sino la recompensa y el trato que le corresponde por haber dedicado gran parte de su vida a una Empresa.

“Sobrevivió por calidad humana de su personal”

Hasta el 11 de Septiembre de 1973, LAN fue una Empresa que logró sobrevivir exclusivamente gracias a la calidad humana de su personal. La indisciplina laboral, falta de respeto a la jerarquía, ausentismo y muchos otros factores la habían llevado a desvirtuar su función primaria, su razón de ser, mostrándola, nacional e internacionalmente, con una pobre imagen de lo que es una línea aérea.

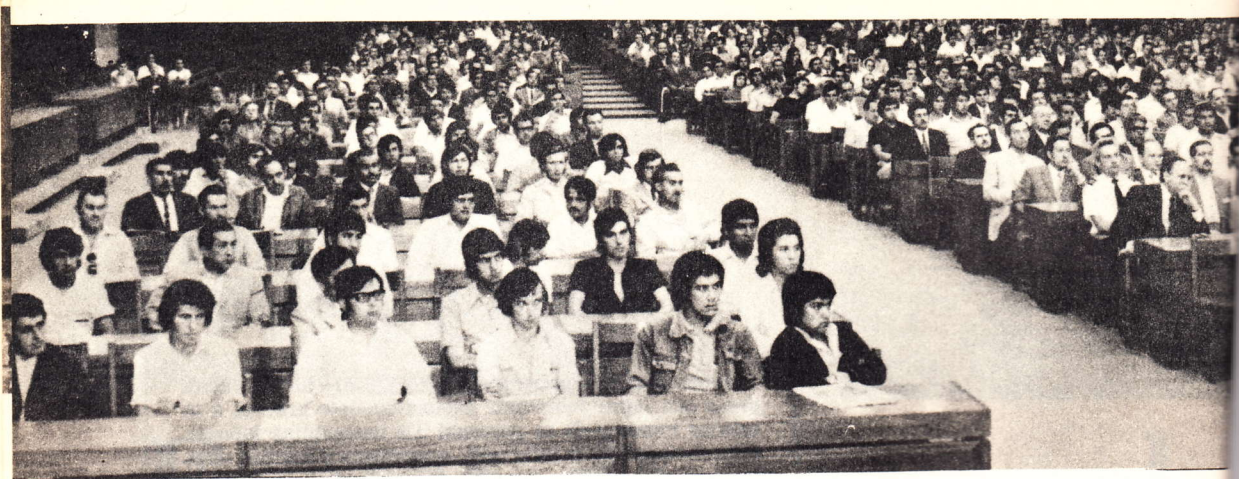
Afortunadamente, esa calidad humana de la gran mayoría permitió que LAN sobreviviese como Empresa y ha posibilitado ahora una extraordinaria recuperación en estos cinco meses.

Debido, precisamente, a esta especie de caos, que no era una particularidad de LAN sino de todas las Empresas estatales y de muchas privadas, se vio la necesidad de que LAN fuese reestructurada. Durante muchos años, funcionó con una orgánica anticuada, poco ágil, con muchas trabas, que imposibilitaban la agilización del sistema y le impedían competir adecuadamente en el transporte aéreo.

Transcurridos ya dos o tres meses desde que se inició esta reestructuración pueden adelantarse algunos de los aspectos ya aprobados. Se ha creado una nueva Vicepresidencia: De Administración, que tiene la responsabilidad de programar, dirigir y controlar aquellas actividades de apoyo a la producción, vale decir Personal, Finanzas, Servicios y otras. Vicepresidente fue designado don Carlos Ugalde, de vasta trayectoria en LAN y profesional de prestigio.

Asimismo, se ha dado especial importancia y se entró a reestructurar a fondo a Tráfico y Ventas, que ahora se llama Gerencia Comercial, introduciéndole una serie de modificaciones que, por la experiencia en otras líneas aéreas, estamos convencidos permitirá a LAN desenvolverse en forma más ágil, más libre, con mayor autoridad para decidir muchos aspectos y poder competir eficientemente en el mercado.

Igualmente, se creó una Contraloría interna originada en la orden del Gobierno de que todas las Empresas estatales, sean de administración autónoma o no, tengan la supervigilancia de la Contraloría General de la República. No obstante, en nuestro caso particular, por tratarse de una empresa muy especial, se comprendió que su acción no podía ser igual que la de cualquier organismo público. Por eso, se propuso que tuviésemos nuestra propia Contraloría interna, cuyo contralor, el señor Renato Ianiszenski —también muy conocido en la Empresa y quien se desempeñaba en Instrucción— responderá directamente ante dicho organismo de lo que pase dentro de LAN. En el fondo, esto se reducirá a una buena administración de su presupuesto.



POLITICA DE REMUNERACIONES

NI MUCHO...NI POCO

La política de remuneraciones debe ser, sin duda, una gran preocupación del personal de LAN en este momento y motivo, tal vez, de nerviosismo y tensión. Desde luego, las remuneraciones son importantes y lo comprendo así porque cualquiera que tenga la familia que yo tengo sabrá que un salario no basta. Diez personas en una casa son prácticamente dos familias normales y muchos de ustedes tienen también familias grandes. Hemos estado muy preocupados de esto, porque es un gran problema, pero teníamos una gran limitación dentro del área estatal, ya que había que aplicar la escala única. Ahora, en el área privada, vamos a poder disponer de un factor muchísimo más conveniente para que cada uno reciba un sueldo un poco mejor, el cual les permita vivir con menor preocupación.

En todo caso, quiero recordar las palabras del Presidente de la Junta de Gobierno y de otras autoridades, quienes han adelantado a todos los chilenos que 1974 será uno de los años más difíciles para el país. Un año en que tenemos que apretarnos el cinturón, eliminar muchos gastos superfluos y dedicar nuestras entradas a lo que es más

importante: la alimentación, el vestuario y la educación.

Con mucho agrado puedo comunicarles que, pese a que legalmente en el área de trato privado podíamos haber aplicado un factor de remuneraciones de 1,86 veces, considerando el mes de Octubre que fue el mes en que se materializó el pago de todas las actas de avenimiento, luego de analizar el problema y buscarle solución se ha decidido reajustar los salarios aplicando el factor multiplicador de 4,12 a las remuneraciones percibidas en el mes de Abril, para todo el personal de la Empresa. Vale decir, el sueldo duplicado en Abril mediante el reajuste por Acta de Avenimiento se verá ahora multiplicado por cuatro, como mínimo. La Presidencia de la Empresa, en todo caso, se reserva el derecho de poder subir los salarios a aquel personal que lo merezca por razones muy singulares de especialidad, responsabilidad o capacidad.

El hecho de haber pasado al área de trato privado, aún cuando seguimos siendo Empresa estatal, permitirá operar en mejor forma con el problema de los viáticos, que también ha estado latente e incidiendo directamente en los haberes de cada uno. Los viáticos serán estudiados y

aplicados de modo tal que satisfagan efectivamente las necesidades reales del individuo que va en comisión a determinado punto del país o del extranjero. No habrá un viático común para todos, aunque sí un mínimo general, pero de ahí para adelante la Presidencia se reserva el derecho de poder otorgar un mayor viático a aquella persona que vaya a países más caros o a un lugar donde va a tener que representar a la Empresa adecuadamente, ya sea en calidad de ejecutivo, técnico u operario.

Debemos tener en cuenta que no podemos, sin embargo, dispararnos ni en este campo ni con los salarios, sino que encuadrarnos más o menos dentro del resto del sector. Podría decirse que tendremos que ser un término medio entre Administración Pública y Administración Privada, de tal manera de no distorsionar o torcer la idea esencial del Gobierno de que el pueblo, el chileno medio, gane un salario más o menos semejante, de manera que no haya ni favoritos ni postergados. Esto debe tenerse muy presente por si alguien encuentra que, en definitiva, su remuneración no resultó tan buena como creía o como esperaba.

LOS SINDICATOS Y SU LABOR DE HOY

Por Mario Arnello,
Fiscal de LAN.

personal la eficiencia que requiere su nueva estructura jurídica. Esto implica una capacidad técnica superior, la más expedita dirección, mayor libertad para captar recursos propios —independientes del Estado—, descentralización y agilidad en su administración, y mantener relaciones humanas y laborales óptimas.

Esta es una tarea de todos los ejecutivos y directivos de LAN y de todos y cada uno de sus trabajadores. Y naturalmente, los sindicatos que existen en LAN no pueden estar al margen ni pueden dejar de asumir, plenamente, la responsabilidad que les corresponde en esta tarea.

Las disposiciones legales hoy día vigentes señalan que las directivas de los sindicatos deben permanecer en sus cargos aunque estén vencidos los períodos para los cuales fueron elegidos, porque están congeladas las elecciones sindicales. Si falta alguno de los dirigentes debe completarse esa Directiva eligiéndose entre los trabajadores más antiguos del respectivo sindicato, en la forma que lo señala el Decreto Ley N° 198. El directorio tendrá todas las facultades legales que las leyes le determinan, gozan de fuero sindical, y tienen también funciones y obligaciones que cumplir como cualquier trabajador de la Empresa. La finalidad que persigue la disposición legal es evitar que los dirigentes sindicales puedan burocratizarse como tales y se desliguen de su actividad profesional, lo que en definitiva significaba graves perjuicios para ellos,

porque perdían su carrera funcionaria e iban quedando al margen de ser eficientes trabajadores de la Empresa.

Los dirigentes pueden dedicar ciertas horas de su trabajo normal a las labores sindicales.

Pueden celebrar reuniones en los lugares de trabajo fuera de la hora de jornada, con la información previa a sus ejecutivos, salvo las que se programen de acuerdo con el Presidente de la Empresa. Los miembros del sindicato pueden efectuar reuniones fuera del local de trabajo, pero mientras dure el Estado de Sitio en Chile y el toque de queda, deben naturalmente respetar las horas de toque de queda y avisar, por escrito, con dos días de anticipación a la fecha de la celebración de la reunión, a la unidad de Carabineros más próxima al lugar donde ella se va a efectuar. El objetivo es precisamente evitar confusiones en el carácter sindical, de dichas reuniones,

En este sentido creo que es necesario insistir una vez más en lo que ya han señalado todas las autoridades de Gobierno y que las leyes dictadas en este último tiempo se encargan de precisar: toda actividad política, partidista, sectaria, de cualquier orden queda absolutamente prohibida dentro de los sindicatos y en las actividades de los miembros de los sindicatos.

Esto es algo cuyo beneficio es indudable para mantener a todos los trabajadores de LAN unidos por encima de cualquier ideología o cualquier interés fragmentario.

Las actas de avenimiento que han suscrito quedan

prorrogadas hasta el 31 de diciembre de 1974, salvo en lo que se refiere a las remuneraciones y demás beneficios, los que son y serán aumentados o reajustados con el coeficiente del mes de abril que la Presidencia de LAN ha determinado aplicar. Hay que reconocer que aplicando estrictamente las disposiciones legales vigentes para los reajustes del sector privado, no era ese el coeficiente que correspondía aplicar a los sueldos, sino uno muy inferior.

Deben tener también presente que se encuentran suspendidas las licencias sindicales, las reuniones sindicales en horas de trabajo, los comités de vigilancia o cualquier otro tipo de organismo que pudiese haberse constituido en torno a los sindicatos.

Dentro de la idea y del concepto de la Empresa LAN, estructurada como una sociedad anónima mixta, debe entenderse que todos los trabajadores de LAN y particularmente quienes estén afiliados a sus sindicatos, van a tener allí las posibilidades de colaboración o participación efectiva dentro de la Empresa, en sus tareas y en su desarrollo.

Creo, además, que es un deber como Fiscal, señalar que LAN ha podido pasar a regirse por las normas del sector privado gracias a la acogida que tuvo el planteamiento hecho por el Presidente ante la Junta Militar de Gobierno, la que quiso conocer, y debatió la situación de la compañía, sus proyectos y su calidad de imagen de Chile en el exterior, para darle el estatuto que mejor le permita a los funcionarios de LAN servir a su país, desarrollando una gran entidad cuyo nombre se ve constantemente unido al de Chile, ya que se llama LAN-CHILE.

PLANA EJECUTIVA

General e Aviación (R) Germán Stuardo De La Torre, Presidente de LAN CHILE. Como piloto FACH llegó a cumplir 5 mil horas de vuelo. El Gobierno de EE.UU. le otorgó la "Legión al Mérito", por su desempeño en ese país como Jefe de nuestra Misión Aérea (1965). Ocupó importantes cargos en las distintas unidades de la Fuerza Aérea, antes de ser designado miembro del Directorio de LAN, en 1972. Un mes antes de asumir su cargo actual, había sido llamado a retiro por el ex Presidente Allende.



JORGE JARPA REYES, Vicepresidente de Producción, ocupa el número uno en el escalafón de pilotos de la empresa. Como Comandante de Boeing 707 abrió la ruta transpolar Sydney-Punta Arenas-Santiago. Ingresó a LAN el 1° de octubre de 1946. En sus horas libres se desempeña como instructor de vuelo en el Club Aéreo de Santiago.

Ingeniero CARLOS UGALDE DIAZ, Vicepresidente de ministración. Ingreso a la empresa en 1963 luego de desempeñarse como profesor en la Escuela de Artes y Oficios de la UTE y como Ayudante en la Escuela de Ingeniería de la "U". Fundador de APLAN y PROLAN y Secretario General de CUPROCH.



MARIO ARNELLO ROMO, Fiscal de la Empresa. Abogado y ex parlamentario. Doctor en Derecho (Universidad de Madrid) y numerosos cursos sobre materias sociales y laborales. Profesor de Derecho de la Universidad de Chile. Escritor de temas literarios y de numerosos ensayos sobre la realidad política nacional.



MARIO A. GUZMAN VALENZUELA, Asesor Ejecutivo de la Presidencia y Secretario General subrogante. Desarrolló una vasta labor en el Banco Central de Chile. De gran experiencia en las actividades bancarias, a nivel continental. Antes de ingresar a LAN, en 1973, tuvo a su cargo el estudio y desarrollo de los trabajos asignados a Chile por la Corporación Andina de Fomento (CAF).

SERGIO PRIETO ARRATE, director de Relaciones Públicas. Periodista titulado en la Universidad de Chile. Desempeñó cargos similares en la SNA, Banco Hipotecario, FENSA y Compañía Sudamericana de Vapores. Es corresponsal de "VISION" en Chile y Vicepresidente de la Asociación de Corresponsales de Prensa Extranjera.





JORGE RIOS HARVEY, Director de Planificación. Ingeniero Aeronáutico con estudios especializados en la Academia Politécnica Aeronáutica de la Fuerza Aérea. Ingresó a la compañía en el año 1956, desempeñándose en el área de Ingeniería. Pieza ejecutiva fundamental en el nuevo proceso de reestructuración que hoy se efectúa en LAN CHILE.



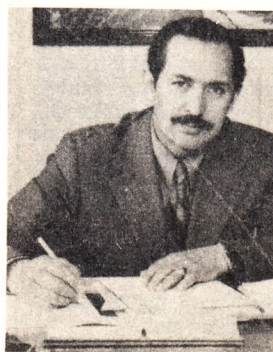
JUAN GARNHAM TORO-MAZOTE, gerente de Finanzas. Ocupó cargos de alta responsabilidad en varias entidades bancarias de la capital, antes de ingresar a LAN a fines de 1973. Tiene una vasta experiencia en materias relacionadas con la Banca y el comercio internacional.

JOSE ENEI VIDAL, gerente de Operaciones. En los 27 años de servicios que lleva en la empresa, ha acumulado nueve millones de kilómetros volados, en 16 mil horas. Formó parte de la tripulación del reciente Vuelo Transpolar.

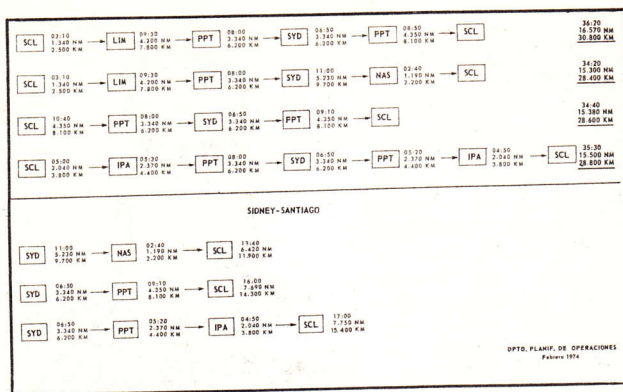


HAROLD BECKET, Gerente Comercial (ex Gerencia de Tráfico y Ventas) ingresó a la empresa en agosto de 1971. Se desempeñó durante seis meses en la Gerencia de Detroit, Michigan, siendo luego trasladado a Nueva York, en calidad de Gerente de Ventas, puesto que desempeñó hasta ser recientemente nominado Gerente Comercial.

INGENIERO AERONAUTICO, Guillermo Wechsler, gerente de Ingeniería. Ingresó a la empresa en 1959 y desempeñó los cargos de sub-jefe y jefe del Departamento Técnico hasta 1970. Ese año asumió la Subgerencia de Ingeniería, desde donde fue ascendido a su actual cargo en 1972.



FERNANDO MANSILLA SALAS, Director del Personal. Ingresó a LAN en septiembre de 1973, pasando a ocupar el puesto de Secretario General. En enero del presente año fue promovido a su cargo actual. Es Comandante de la Fuerza Aérea de Chile en retiro y destacado industrial.



LA IMPORTANCIA PARA LA NAVEGACION aérea y los aspectos comerciales de la misma derivados del vuelo por el Polo Sur están a la vista en este gráfico. En la parte superior la ruta une Santiago-Sydney, haciendo diferentes escalas. En la parte inferior, la ruta Sydney-Santiago en sus tres alternativas, siendo la primera por Punta Arenas (NAS) la más corta, lo que determina un menor valor en los pasajes, un menor gasto de combustible y por ende menor costo operacional. De ahí la importancia del vuelo transpolar de LAN, que conquista así la supremacía en el Pacífico Sur y Oceanía.

Un gesto que enaltece

El Director del Personal, Fernando Mansilla, dió a conocer un hecho "que enaltece al funcionario Ricardo Araya Medina, que trabaja en el Departamento de Instrucción de Ingeniería, quién en una ejemplar actitud, no titubeó un instante en entregar a su Jefatura y ésta a la Dirección del Personal, una billetera que encontró en el Laboratorio de Inglés, al momento de efectuar el aseo de esa oficina y que contenía la cantidad de E° 28.500 y cuatro dólares".

Este gesto, según lo destacara la Dirección del Personal en una circular que hiciera pública, debe presentarse "como ejemplo de honradez, disciplina y, por sobre todo, de responsabilidad funcionaria. Hechos como el señalado demuestran que el material humano de LAN-CHILE es eficiente y digno y que se pueden superar algunas faltas y vicios que desgraciadamente perjudican el prestigio de nuestra empresa. Actitudes como las del señor Araya son dignas de imitarse ya que constituyen el mejor ejemplo de virtudes ciudadanas".

La actitud del funcionario Ricardo Araya, quedó estampada, como una felicitación, en su hoja de vida.

Planta de comunicaciones "made in LAN"

En una iniciativa digna de elogio, personal de la Gerencia de Ingeniería de LAN, instaló una planta receptora de comunicaciones que permitirá una mayor agilidad a la Empresa en ese campo, ahorrando a la vez un crecido desembolso en escudos.

La Planta, instalada cerca del cabezal norte de la pista de Pudahuel, permitirá la recepción de Telex, VHF, circuitos telegráficos y emisiones meteorológicas. El radio a cubrir incluye puntos tan alejados como Arica, Punta Arenas e Isla de Pascua.

El personal de los Talleres de Radio, de teletipos, grupo electrógeno y planta telefónica de LAN, logró completar en un plazo relativamente breve la instalación que tiene el mérito de haber sido llevada a la práctica sin ningún tipo de desembolso extra para la Empresa. Para ello se aprovechó al máximo un equipo que estaba ya en uso en diferentes unidades de la Compañía.



JUNTO A LA PLANTA, Guillermo Weshler, Gerente de Ingeniería, Jorge Díaz, Jefe del Departamento de Mantenimiento de Telecomunicaciones y Hardy Werner, Jefe de la División de Telecomunicaciones.



LAS BELLAS TAHITIANAS MARIE DAUPHIN Y JUANITA Lai fueron la atracción de LAN en la FISA 73. En la fotografía, en el momento de su arribo, recibidas por el Asesor Ejecutivo de la Presidencia Mario Guzmán y el Director de Relaciones Públicas, Sergio Prieto.

COMO NUNCA LAN BRILLO EN LA FISA

Los visitantes, por otra parte, además de apreciar el avance tecnológico de la Empresa, también recibieron todo tipo de información, ya sea referente a tarifas, créditos, vuelos y detalles de los cuadros, maquetas y elementos de exhibición. Una atrayente y colorida muestra de Tahiti, comple mentada con la presencia de dos bellas y auténticas tahitianas, constituyó el "toque", que atrajo a los mayores, quienes dejaron, entre paisajes y bailes autóctonos, correr la imaginación sintiéndose protagonista de una agradable aventura por el Pacífico.

Como siempre el personal que atendió el stand hizo gala de gentileza... y de paciencia cuando era el caso.

Estadísticamente, los responsables de la FISA, determinaron que el pabellón de LAN había sido uno de los más atractivos y visitados y le otorgaron el "Gran Premio Promocional".

El stand fue inaugurado oficialmente por el miembro

de la Junta Militar de Gobierno, General de Carabineros, César Mendoza, el Ministro de Agricultura, Sergio Crespo, junto al Presidente de LAN, General (R) Germán Stuardo.



Un extraordinario éxito tuvo el stand de LAN en la FISA 73. Fueron varios miles las personas que recorrieron el pabellón donde se unió la belleza arquitectónica lo racional de las exposiciones, para que el público pudiera efectuar una visita armónica y viera todo sin provocar "tacos", captando íntegramente los mensajes allí expuestos.

PREMIADOS

EL NIÑO Daniel Rodríguez (en el grabado junto a su madre, a la izquierda) y la señora de Luis Donoso, fueron los premiados en el sorteo "Conozca Chile con LAN y Honsa y ayude a la reconstrucción nacional", que se efectuó paralelo a la exhibición que la empresa hizo en la FISA, donde participó por primera vez en la historia. Los premiados ganaron pasajes para viajar al lugar de Chile de su elección donde fueron atendidos en un hotel de Honsa.



LAN Y EL FESTIVAL

Además de ser el transportista oficial de todos los artistas que vinieron desde el exterior para participar en el Décimoquinto Festival Internacional de la Canción de Viña del Mar, LAN se hizo presente en el evento en diversas formas.

Junto con darles la cordial bienvenida a bordo y brindarles una atención dedicada a obviarles todo problema, LAN donó lacopa a disputarse en el tradicional partido de fútbol entre artistas extranjeros y chilenos (que tiene en sus manos la bella brasileña Waldirene, en una de las fotografías de esta página). Además, ofreció una recepción a todos los artistas, prensa y personalidades de Viña del Mar, en la cual nuestra agente Eglantine Poblete hizo los honores de dueña de



CARLOS UGALDE, VICEPRESIDENTE de Administración de LAN recibe el saludo del baritono Ramón Vinay.

casa. La empresa se hizo representar por el vicepresidente de Administración, Carlos Ugalde, en calidad de Presidente subrogante. En la misma oportunidad también se entregó el bellissimo

calendario de LAN, que ahora adornará diversos hogares de artistas y periodistas en el mundo, como un símbolo de amistad y al mismo tiempo de promoción para las bellezas naturales de Chile.



DETRAS DEL "727", PERSONEROS DE LAN y artistas nacionales y extranjeros.

AUMENTO DE CARGA

En un seis por ciento aumentó la carga internacional transportada en 1973, con respecto al año anterior. Las cifras, de la Dirección de Planificación, señalan que se transportaron 31.312 toneladas-kilómetros, las que aportaron una considerable cantidad de divisas a la empresa. En las rutas domésticas,

por su parte, se movilizaron 12.638 ton-kms, considerando vuelos tanto de pasajeros como cargueros.

"Este año, sin los problemas que acostumbraban presentarse, daremos una gran sorpresa" dijo, muy optimista, el Agente de Carga de Pudahuel, Amador Espinoza Navarrete.



LA JAPONESA MAKIKO Takade, que participó en el Festival interpretando la canción "Cuando el tiempo pasa", de la cual es también autora, exhibe con orgullo el bello calendario que le obsequió LAN.

EFICACIA DE MAESTRANZA

El personal de Maestranza de LAN aumentó notablemente su productividad en las últimas

semanas. Con gran esfuerzo y entusiasmo lograron poner en actividad ocho de los nueve aviones "Avro" que posee la flota de la Empresa. Esto por diferentes motivos, no había sido posible llevarlos a la práctica durante los

últimos dos años.

Gratamente impresionado el presidente de LAN, General (R) Germán Stuardo, hizo llegar una felicitación a todo el personal de mecánicos, inspectores y supervisores de la Gerencia de Ingeniería.



EXCELENTE LAN PUNTA ARENAS

Excelente fue el cometido de todo el personal de LAN de Punta Arenas (que en la foto superior se aprecia rodeando al Presidente General

(R) Germán Stuardo de la Torre) con motivo de la llegada del vuelo transpolar. Además de todos los aspectos técnicos, también sobresalieron en la atención de los periodistas de los medios informativos extranjeros y nacionales que se dieron cita en la austral ciudad para cubrir tan importante información de la aeronáutica mundial.

Encabezados por el eficiente agente Dinko Obilinovic, personal administrativo, técnico y de secundarios, estuvieron en todo momento pendientes de los sinfines de detalles para que todo estuviera convenientemente dispuesto en el momento preciso. Excelente fue la atención

para el avión, para los pasajeros y visitantes. Demostrando una capacidad, abnegación y esfuerzo digno de elogios y de imitación, cooperaron también en forma activa a la buena

realización del primer vuelo transpolar. Junto con ellos también, desde la torre de control prestando su servicio profesional, Héctor González, jefe del Departamento de Estaciones Aéreas.

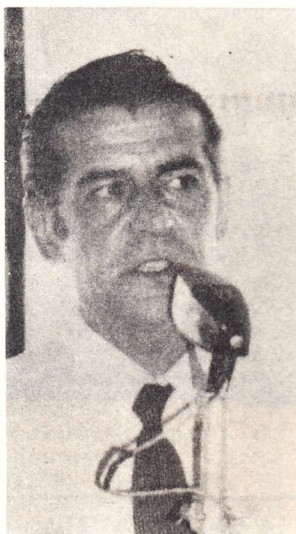


MUY CONCURRIDA FUE LA CONFERENCIA de prensa en Punta Arenas, luego de haberse cumplido el primer vuelo transpolar. En primera fila, los delegados de la Junta Militar de Gobierno: general de Ejército Raúl Benavides, el contralmirante Pablo Weber, intendente de la provincia, general de Aviación, Gerardo López y general de Carabineros Oscar de la Fuente.

MAS Y MEJORES ESCENARIOS PARA PRACTICAS DEPORTIVAS

"Una de las preocupaciones latentes de los actuales dirigentes, es mejorar las condiciones de nuestro Estadio, y por consiguiente, darle satisfacciones y mejores comodidades a nuestros asociados", dijo el Presidente del Club Deportivo, Héctor Carrasco, al leer su cuenta trienal, en diciembre último.

"Se proyecta mejorar la cancha N° 2 y construir una multicancha, una pista atlética y un court de tenis", agregó el activo dirigente, dando a conocer al personal que el Presidente de la Empresa, General (R) Germán Stuardo les había solicitado mantenerse en ejercicio durante el presente año, para lo cual contarían con todo su apoyo.



HECTOR CARRASCO.



ESTE ES EL SEGUNDO EQUIPO CAMPEON REGIONAL zona central 1973 de viejos cracks: De izquierda a derecha: Héctor Duque, Gabriel de la Fuente, Juan Jara, Florencio Ruz, Eduardo Cortés, César Jaque, Silvio Ibacache (entrenador), Carlos Novoa, Sergio Cortés, abajo: Oscar Muñoz, Oscar Reyes, (mascota), Daniel Basaure, Waldo Molina, Rigoberto Fuica, José Jorquera y Silvio Ibacache (mascota).

1.— LA ESCUELA DE FÚTBOL Y CADETES.— Dando preferencia a los hijos de los funcionarios, se trabaja con tres divisiones (juvenil, segunda y primera). Alrededor de 50 niños, entre 10 y 17 años, han formado los equipos que participaron en la Asociación San Eugenio, competencia que ganaron con extraordinaria facilidad en 1973.

2.— AFILIACION A LA ASOCIACION DE FÚTBOL SAN EUGENIO.— El Deportivo LAN participa en esta Asociación con tres equipos, tanto en las competencias de apertura, como en los torneos oficiales. Todos estos encuentros son controlados por la Federación de Fútbol de Chile, que es el organismo máximo de ese deporte. Hay que destacar la labor tesonera que por muchos años ha desarrollado en esta rama, el dirigente Hernán González. Son varios los jugadores del equipo nuestro que han sido promovidos al cuadro de Honor del Regional, sin contar otros que ya han defendido la Selección de San Eugenio en los campeonatos nacionales de Fútbol amateur.

3.— LA RAMA DE VIEJOS CRACKS.— Desde hace cuatro años esta rama cumple actuaciones sobresalientes en la competencia regional de Viejos Cracks. En 1973 obtuvieron mercedamente el Campeonato.

4.— CAMPEONATO INTERNO.— A fines de 1973 se organizó el Campeonato de Fútbol anual, instituyéndose el trofeo "ARTURO MERINO BENITEZ" en

homenaje al fundador de nuestra empresa. Esta hermosa copa quedará en manos del equipo que, en lo sucesivo, obtenga tres campeonatos seguidos o cuatro alternados. En el primero de ellos (1973), resultaron vencedores el "DEPORTIVO ALMACENES", luego de bregar arduamente con doce competidores y "PINGUINOS", en la serie "B", de perdedores.

La Directiva del actual Club Deportivo "LAN CHILE" está formada por los siguientes funcionarios: PRESIDENTE: HECTOR CARRASCO A.; VICEPRESIDENTE: MARIO ALVAREZ; SUBDIRECTOR: EDUARDO GALLEGUILLOS; DIRECTOR RAMA SAN EUGENIO: HERNAN GONZALEZ; DIRECTOR RAMA CADETES: LEO CARRILLO; DELEGADO REGIONAL ZONA CENTRAL: MARIO ALVAREZ; SUBDELEGADO: EDUARDO GALLEGUILLOS.

Antofagasta

ACTOS ANIVERSARIOS

Fernando Bottaro, Presidente subrogante del Sindicato de Empleados y Obreros de Antofagasta, en carta dirigida a la revista, señala algunas de las actividades cumplidas y metas futuras.

Así señala la elección de los mejores trabajadores del año 1973, resultando nominados funcionarios de Antofagasta, Taltal, Calama y Chañaral. Otro punto de interés fue la complementación de los regalos de Pascua, para los hijos de los funcionarios, que reforzó los donados por la empresa. Asimismo, en un cóctel de camaradería, despidieron a 1973.

Bottaro señala que "dentro del programa futuro estamos empeñados en poder concretar la adquisición de un local sede para reuniones y festividades de índole social. Sin embargo, el trabajo vital de la directiva, radica en agrupar a la masa de trabajadores en eventos deportivos y culturales, como forma de estrechar y hacer olvidar esa separación de clases que se caracterizó en nuestro país en los tres años anteriores".

Para celebrar el aniversario programó un encuentro deportivo en Vallenar para el domingo 3 de marzo, y de la semana del 4 al 10 de marzo, inclusive, en coordinación con la Dirección Regional de Turismo, una exposición artesanal en la oficina de ventas de la Agencia, que coincide con la remodelación del local, lo que determinará una buena y mayor atención al público.

Fernando Bottaro recalca en su correspondencia "destacamos, en esta oportunidad, la colaboración y buena disposición, por solucionar nuestros problemas, tanto laborales como nuestras inquietudes deportivas y culturales, de nuestro Agente Germán Pieper."

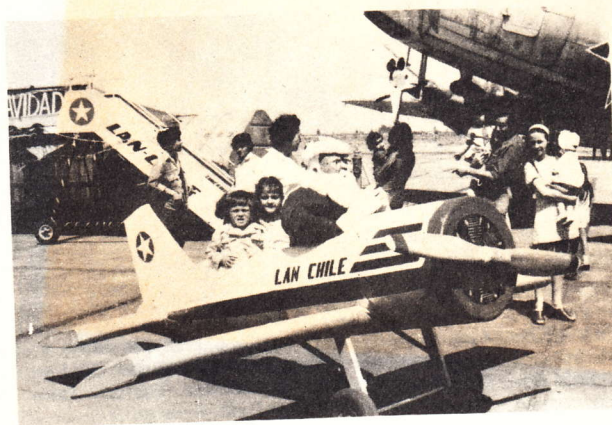


PRIMER EQUIPO CAMPEON REGIONAL ZONA CENTRAL 1973 formado por José Reveco, César Leal, Ismael Manterola, Oscar Alfonso, Gabriel de la Fuente, Arturo Cabrera, Silvio Ibacache (entrenador), Sergio Cortés, Jorge

Cari, Arcadio Zagal, (vicepresidente rama viejos cracks), y Héctor Duque (masajista). Hincados: Waldo Molina, Carlos Novoa, Carlos Araos, Héctor Torres, Juan Arias, Oscar Reyes, Arturo Cruz y Luis Rodríguez.



CON ASISTENCIA de casi tres mil hijos de los funcionarios, la Fiesta de Navidad en LAN fue un hecho emotivo e inolvidable para los pequeños. Realzada con la presencia de la esposa del Presidente, señora Carmen de Stuardo (foto superior), que fue el alma del Comité que organizó la celebración, contó con la animación del conocido hombre de radio y TV, Juan La Rivera. Los niños pudieron "volar" con el Viejito Pascual, y jugar en el tobogán del Dragón.



OTROS DOS BOEING 707

"LAN ha estado bastante tiempo estancada. En cierto modo está atrasada tres o cuatro años en su desarrollo", dijo el Presidente Germán Stuardo durante su exposición a los funcionarios, en el Edificio "Diego Portales", pero también puntualizó que está planificando un plan a cinco años de desarrollo y dijo cinco años, "porque espero que en ese plazo LAN haya renovado el antiguo material y adquirido nuevo. Está aprobado para LAN un avión Boeing 707, a través de la Corporación Andina de Fomento. Nos va a comprar un avión y lo arrendará a LAN. Nosotros con el arriendo pagaremos el avión; después de un número determinado de años, LAN queda propietaria del aparato. Esto es sumamente ventajoso porque el Gobierno, el país, no gasta nada. Igualmente tenemos seleccionado otro Boeing para, si es posible, comprarlo dentro del presente año o dentro de los primeros meses del próximo".

A juicio del Presidente de LAN, con estos dos nuevos aviones "podremos utilizar mejor nuestras rutas y también expandirnos a otras que hoy están bloqueadas. Me refiero a la del Pacífico Sur, y luego a Japón y si es posible hasta China Comunista, Australia y Nueva Zelandia. Igualmente, estamos planificando y viendo el aspecto comercial de una línea dentro del Area Andina.

HUMORILANDIA

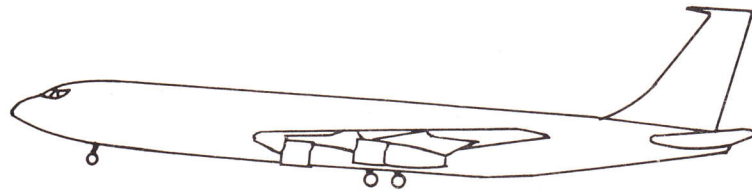
por MAURICIO SILVA



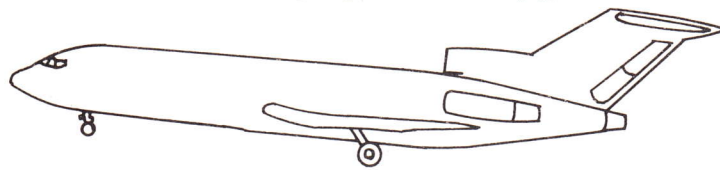
— ¿Qué es esa infernal "Tic-Tac-Tic-Tac" Que escucho Hace Ra-to...? —



FLOTA ACTUAL DE LA COMPAÑIA



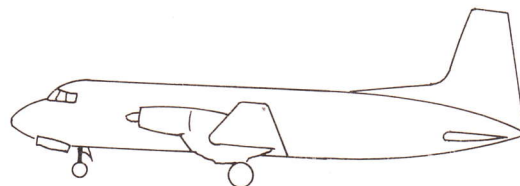
BOEING 707 : 2



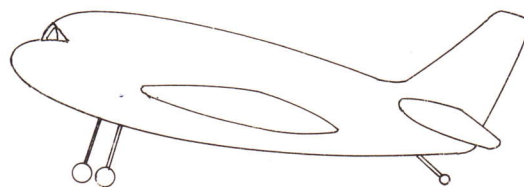
BOEING 727 : 4



CARAVELLE VI-R : 3



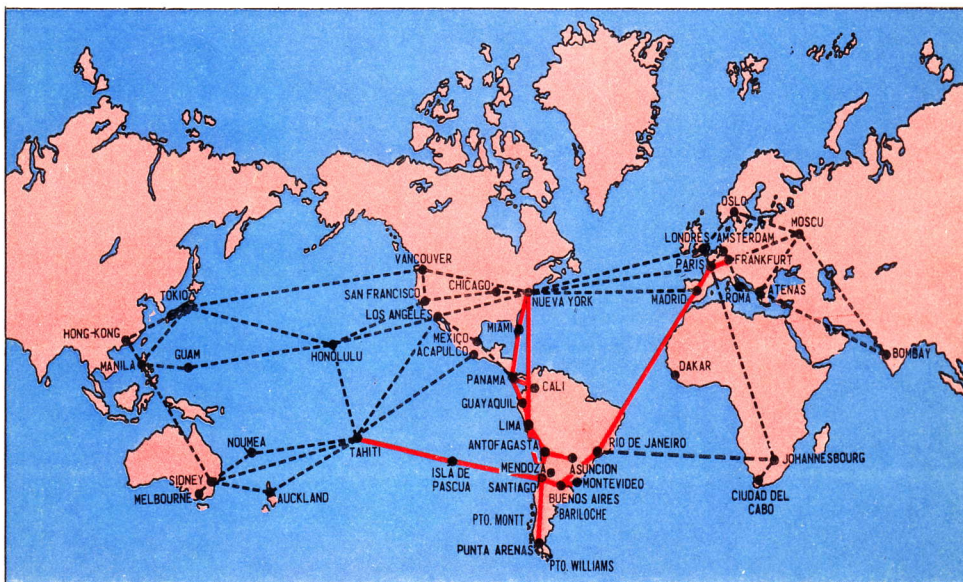
HS-748 (AVROS) : 9



DOUGLAS DC-3 : 3

A	N	I	V	E	R	S	A	R	I	O	L	A	N
N	A	V	E	G	A	N	T	E	S	R	E	V	I
T	V	A	R	R	I	B	O	S	L	A	T	I	M
O	A	C	I	I	C	A	R	O	A	V	R	O	B
F	L	A	P	S	A	E	R	O	P	L	A	N	O
A	R	T	U	R	O	M	E	R	I	N	O	B	E
G	R	E	D	A	P	E	D	A	L	E	R	O	N
A	I	R	A	D	A	D	E	C	O	L	A	E	I
S	M	I	H	A	R	I	C	O	C	K	P	I	T
T	E	N	U	R	I	A	O	L	A	S	E	N	E
A	N	G	E	L	S	R	N	T	R	O	L	G	Z

de chile a cualquier lugar del mundo



LLAMENOS PARA VIAJAR



LAN-CHILE

