



CIRCULO DE PILOTOS

LAN • CHILE

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

(Martín Fierro)

editorial

Con fecha 20 de junio de 1980 ha sido firmado el Contrato Colectivo de Trabajo entre Línea Aérea Nacional y el Sindicato Profesional Nacional de Ingenieros Aeronáuticos y Profesionales Universitarios, que agrupa tanto a los pilotos como a profesionales y técnicos de la Empresa.

Sin restar importancia a los beneficios de índole económica que se consagraron en dicho Contrato Colectivo, debemos tener presente que se lograron otros objetivos que estimamos de gran importancia para nuestro gremio; el primero ha sido la regulación del régimen de trabajo y descanso para los pilotos, que, muy distante de constituir un sistema afinado, sienta las bases para una regulación orgánica de nuestra actividad aeronáutica.

En efecto, el régimen logrado tiende a garantizar períodos de descanso y días libres que nos permitan llevar y organizar una vida familiar y privada normal, dentro de lo que es compatible con las características propias de nuestro trabajo.

Asimismo, para la Empresa, el régimen de trabajo y descanso tiene la ventaja de permitirle planificar los vuelos con sujeción a normas que, conjuntamente con racionalizar la labor administrativa, propenden a la equitativa distribución del trabajo y al bienestar de los pilotos.

En segundo lugar, el Contrato Colectivo de Trabajo tiene la virtud de contener en un solo texto todos los beneficios especialmente aplicables a los trabajadores que intervinieron en la negociación colectiva, lo cual facilita extraordinariamente la consulta y aplicación de dichos beneficios.

Finalmente, estimamos que el actual Contrato Colectivo de Trabajo sienta las bases para unas relaciones industriales debidamente regladas, que con la experiencia que deje durante los 2 próximos años de vigencia, permitirá ir afinando y precisando sus alcances, a fin de regular un régimen de trabajo de mutua conveniencia, tanto para la Empresa como para los profesionales, técnicos y pilotos.

LO QUE DIJO EL TELETIPO BOEWX

SCL VZLA 10882020/H

04/117 CUMPLIMIENTO ITINERARIO SEMANA DEL 31 MARZO AL 06 ABRIL 1980

	Cumpl.	A. Itin.	% Itin.		Cumpl.	A. Itin.	% Itin.
JFK	04	04	100	ARI	06	06	100
PTY	03	03	100	IOQ	06	06	100
LIM	08	08	100	PUQ	05	05	100
EZE	10	10	100	MDZ	02	02	100
MVD	03	03	100	SCL	27	27	100
CCS	01	01	100	GIG	04	03	75
LPB	02	02	100	MIA	10	07	70
NAN	01	01	100	ORY	04	02	50
PPT	03	03	100	FRA	02	01	50
IPC	04	04	100	MAD	04	01	25

PORCENTAJE TOTAL 91 %

MIS FELICITACIONES Y AGRADECIMIENTOS A TODOS Y MUY BIEN EN ESPECIAL AL EQUIPO NACIONAL POR EL EXCELENTE RESULTADO OBTENIDO SEMANA PASADA STP CON ESTE 91% NOS PONEMOS A LA VANGUARDIA DE MUCHAS DE LAS MEJORES LINEAS AEREAS DEL MUNDO STP EN LO NACIONAL ANDUVIMOS EN 100% ITINERARIO CMA LO QUE NO PUEDE SER MEJOR CMA AHORA SOLO HAY QUE MANTENERLO STP
GIG/MIA/ORY/FRA/MAD PUEDEN/DEBEN MEJORAR STP
CARLOS LATHROP

SCLVZLA 082220/H

07/240 CUMPLIMIENTO ITINERARIO SEMANA DEL 30 JUNIO AL 06 JULIO

	Cumpl.	A. Itin.	% Itin.		Cumpl.	A. Itin.	% Itin.
MVD	03	03	100	ORY	04	03	75
CCS	01	01	100	IPC	04	03	75
NAN	01	01	100	EZE	10	07	70
PPT	03	03	100	MIA	13	08	62
IOQ	06	06	100	PUQ	05	03	60
SCL	29	24	83	PTY	04	02	50
PMC	06	05	83	FRA	02	01	50
ARI	06	05	83	LPB	02	01	50
JFK	05	04	80	GIG	06	01	17
LIM	10	08	80	MDZ	02	00	00
MAD	05	04	80				

PORCENTAJE TOTAL: 73%

PESIMO RESULTADO STP NO ESTAMOS ACOSTUMBRADOS A ESTO Y DEBEMOS MEJORAR RAPIDAMENTE STP QUE PASO EN MDZ/GIG/LPB/FRA/PTY/PUQ/MIA UDS LO PUEDEN HACER MEJOR STP ESTA SEMANA TODOS LOS VUELOS ESTAN CASI LLENOS DEBEMOS ESFORZARNOS STP CARLOS LATHROP

Por fin terminó el proceso de la Negociación Colectiva. Recordar ahora los problemas y sinsabores sería opacar esta sensación de agrado al haber logrado por lo menos parte de lo que nos habíamos propuesto, cual es el incorporar en este primer contrato colectivo nuestro régimen de trabajo, hecho importante considerando que es éste el primer paso, diríamos, para lograr una anhelada definición y reglamentación debidamente legalizada de nuestras actividades, adecuando ésta a las reglamentaciones vigentes, tanto laborales como aeronáuticas.

En todo caso, creemos haber cumplido con nuestra comisión, y no podemos dejar de reconocer y agradecer, en este trámite de la negociación misma (pues el Proyecto en sí es obra del Directorio y de las distintas comisiones), la cooperación efectiva de Leonardo Siña y Roberto Hart, y de todos aquellos que permanentemente se acercaron a nosotros, alentándonos y ayudándonos con sus análisis y comentarios positivos como C. Vargas, J. Calderer, E. Colzani, A. Turner, el Directorio en general, y otros. Gracias . . .

Asimismo, debemos agradecer a la Comisión Negociadora de la Empresa, quienes después de las dificultades iniciales, y en el curso de la negociación misma, mostraron comprensión y paciencia (al igual que nosotros, por supuesto), y pudimos conversar en un ambiente grato nuestras inquietudes que motivaban la petición misma. También nuestros agradecimientos a nuestros abogados, Srs. Rivera, Ventura y Mery, quienes muchas veces fueron más allá de sus obligaciones profesionales para atendernos en las consultas y problemas. A nuestra secretaria, Sra. María Luisa, por los tantos borradores y circulares que le encomendamos y que muchas veces terminamos por no utilizar. Finalmente, no podemos dejar fuera de este modesto reconocimiento a Jorge y Manuel, que nos sirvieron tantos cafés reponedores. A todos, gracias.

Pero lo que realmente deseamos expresar es que muchas cosas importantes resultarán de esta experiencia tenida; y esperamos que todas sean positivas. Si bien es cierto se aceptaron las cantidades ofrecidas como mejoramiento, tenemos la esperanza de haber demostrado que no es ni ha sido nuestra idea el transar nuestro cansancio, o las situaciones límites o ambiguas, por dinero.

Por último, creemos haberlos representado bien. Lo hecho se hizo con gran responsabilidad, decisión y fe en el éxito.

LA COMISION NEGOCIADORA

Estimados colegas:

He creído conveniente iniciar una metódica tendiente a definir cuál debe ser la finalidad de nuestro grupo y cuáles deben ser las características ideales de sus componentes. En nuestro Suplemento publicaré en forma progresiva elementos dignos de meditar y definiciones de las diferentes características que pueden definir a una persona en particular. En el punto de los caracteres encontraremos los positivos para la marcha de un grupo y también por supuesto los negativos. Si al término de estas publicaciones los que se consideran por sí solos definidos en la descripción de los negativos y tratan en forma honrada de salir de esta posición que a nada conduce, el verdadero sentido de estos mensajes se habrá cumplido.

LOS GRUPOS (D.M. Hall)

Los grupos nunca se forman sin un propósito y nunca se originan esperando fracasar. Pero en realidad muchos fracasan porque su organización no se ajusta a sus propósitos. Fracasan porque no tienen habilidad suficiente para resolver sus problemas. Fracasan porque no han aprendido a regular su vida de grupo. Y fracasan también porque no estaban compuestos por la combinación adecuada de personas. Los grupos fracasan no porque quieran hacerlo, sino porque no saben cómo tener éxito.

El éxito de cualquier grupo dependerá de las capacidades individuales de sus miembros, pero dependerá también de cómo logre obtener la suficiente habilidad para resolver sus propios problemas y para regular, reforzar y perpetuar las interacciones del grupo. El éxito depende de comprender estos problemas y actuar de acuerdo con esta comprensión. Sólo se tiene éxito cuando se hace lo indicado, en el momento oportuno. Tal cosa no es imposible, ni siquiera es muy difícil, por lo que no debemos desanimarnos. Estudiemos la tarea y entonces convoquemos otra reunión o nombremos otro comité. . . lo único que tenemos que hacer es hacerlo mejor la próxima vez.

LUCIANO ARIAS P.

Santiago, 15 de Mayo de 1980

Señor
Jorge Pérez S.
Gerente de Operaciones
Línea Aérea Nacional
PRESENTE.

De mi consideración:

Me permito enviarle, anexo, un trabajo explicativo sobre mis experiencias a través de 25 años de cruce de cordillera con onda de montaña.

Ya que no hay nada publicado sobre la materia y la técnica a seguir, creo que esto servirá a otros pilotos para analizar, comprender y mejorar los conocimientos que se tienen sobre este fenómeno meteorológico.

No es mi intención imponer una técnica, sino aportar mis conocimientos, que pueden ser mejorados posteriormente y terminar con las sorpresas en que muchos se han encontrado al cumplirse las condiciones que provocan dicho fenómeno.

Esperando sea comunicado a los demás pilotos, si lo encuentra adecuado.

Saluda atentamente,

Ricardo France
Comandante LAN - CHILE

ONDA DE MONTAÑA

Por años desde que vuelan jets comerciales se ha temido encontrarse con onda de montaña que afecta las rutas que cruzan los Andes entre Santiago y Argentina.

Esto es bien conocido por los pilotos por lo difícil de ubicar en aire claro y su dificultad de tener indicaciones visuales.

He experimentado a través de los años de cruce de cordillera una teoría, la cual ha sido aplicada en los últimos 10 años con un resultado de 100% de efectividad y creo que es conveniente ponerla en conocimiento del mayor número de personas.

Para poder detectar la zona menos turbulenta es necesario efectuar el cruce con referencias VMC o tener fotos de satélite recientes del sector afectado. (Se adjunta dibujo explicativo).

Al despegar de Santiago con frente frío entrando desde el Sur - Oeste, con diferencias de presión entre Santiago y Mendoza de más 10 milibares y más 8° C de temperatura; agregado a un JET STREAM por delante de dicha condición frontal, las condiciones en todos los casos serán muy similares.

Analizar las últimas fotos de satélite (o dibujo meteorológico) en que se indicará la pasada del frente sobre la cordillera, en la cual se notará que al pasar al lado argentino se dibujará un corte en la nubosidad por la parte delantera del frente. Esta es la zona despejada donde se encontrará la mayor turbulencia.

Volando de 33.000 pies a 37.000 pies se verá al lado argentino: a) con nubes sobre la cordillera; b) precordillera despejada (desde Malague al Norte); c) nubosidad compacta de 50 a 200 millas desde la cordillera al Este (Reynolds), zona semi - despejada hacia el Sur. El sector "B" despejado y de aire claro será de tinte amarillo - café claro (brumoso) causado por la fuerza de la turbulencia, más la bajada violenta del aire desde las cumbres hacia la pampa argentina rompiendo la saturación de las nubes.

Hacia el Sur (generalmente en la línea Chillán - Santa Rosa) se verán nubes altas, medianas o bajas unidas en forma compacta o parcial de Oeste a Este uniendo la masa de nubes de la cordillera con la nubosidad más compacta hacia el Este. Dicha línea de nubes es la

pasada con menos turbulencia. Digamos que es como pasar por un puente volando en todo momento sobre la vertical de las nubes esparcidas que unen el otro grupo de nubes compactas hacia el Este.

En el sector "D" al lado Sur de dicha pasada se verán espacios despejados de marcado tinte azulado. Dicho espacio es menos turbulento que el espacio amarillo - café claro del Norte, pero es más inestable que la pasada sobre las nubes. El cruce ideal es volar sobre la vertical de las nubes que unen los espacios despejados amarillo - café claro (brumoso) y el espacio azulado. La causa por que es más estable es debido a que la turbulencia en ese sector es menor y permite que las nubes no desaparezcan del todo.

Es recomendable tratar, si es posible, cruzar entre 33.000 pies a 35.000 pies. Al subir más al lado argentino (Sector Reynolds) se encontrará mayor turbulencia causada por las réplicas de las ondas de montaña que al alejarse de la cordillera tienen tendencia a ir subiendo, llegando la turbulencia incluso en algunos casos hasta sobre Ezeiza.

La mayoría de las experiencias se han logrado en condiciones de 14 a 18 milibares de diferencia de presión entre ambos lados, en muchos casos comparando las condiciones con otros aviones al mismo tiempo a diferentes niveles y por otras aerovías.

El tipo de turbulencia que se encontrará en el cruce ideal: será suave continua moderada ocasional, muy parecida a la encontrada en la tropopausa con ruido continuo por los vientos fuertes. Habrá subsidencia pero de ondas largas. La velocidad sufrirá variaciones continuadas pero relativamente suaves, no serán fuertes.

Si se desplazara el avión hacia el sector brumoso inmediatamente se encontrará turbulencia fuerte.

Para poder cruzar en condiciones totalmente instrumentales o nocturnas es indispensable crear la aerovía instrumental directo Chillán - Santa Rosa, ya que en dicha línea hay la mayor seguridad de encontrar la pasada ideal explicada anteriormente. Más al Norte de Unkal las condiciones serán todas de turbulencia fuerte a severa, a menos que se efectúe con anterioridad a la formación del fenómeno de onda de montaña.

Resumiendo, las recomendaciones son:

- 1) Verificar diferencia de presión y temperatura entre Santiago y Mendoza.
- 2) Verificar vientos de altura que indiquen una JET - STREAM delante de la formación frontal.
- 3) Determinar dónde estarán las zonas despejadas amarillo - café claro (brumoso) y la zona azulada, primero en carta meteorológica y posteriormente visual.
- 4) Tratar de mantener 33 a 35 mil pies de nivel.
- 5) Verificar en carta ya sea foto o dibujo del frente frío y buscar a qué latitud tiene unión la nubosidad hacia el Este, por la cual se tratará de volar lo más posible en la vertical de las nubes.

Santiago, Mayo 1980

Ricardo France
Comandante LAN - CHILE

Cuando se cruzan dos aviones la señal de saludo es encender los faros. Esta costumbre, que tiene interpretaciones diversas, para mí dice: "Buenos días, aquí estoy, con su permiso me acerco a su zona de seguridad" y luego al cruzarse los aviones se apagan diciendo con eso: "Buen viaje".

Para otros denota la caballerosidad de nuestra profesión, o para los más suspicaces, la duda "¿vendrá a su nivel asignado?"

Sin embargo, este gesto creo encierra otras cosas más profundas, como es el signo de amistad que demuestra. Es una pena que esta señal no fuera en tierra, para nosotros en Ahumada con Huérfanos, para poder detenernos, reconocernos, tomar un café y conversar un rato para poder llegar a ser amigos, expresar nuestros problemas, escuchar consejos, buscar soluciones para los diversos problemas comunes que tenemos, ya que compartimos el mismo cielo con sus aerovías y niveles escasos, comunicaciones deficientes y, por que no decirlo, en ciertas ocasiones, ejecutivos poco dispuestos a escuchar y buscar soluciones.

Para esto, periódicamente durante el año se reúnen representantes de los pilotos ya sea de la zona de operaciones (Sud - América - Cuenca del Pacífico - Ruta Atlántica) para analizar los problemas técnicos comunes; ya sea regionales (OIP - EUROPILOTE) y mundiales (Conferencia Anual de IFALPA). Ultimamente se ha agregado una nueva línea, la social, llamada "Get Togethers" de invierno y ahora de verano.

Todas estas reuniones y conferencias juntan a colegas de todos los credos, razas y orientaciones políticas que tratan temas y problemas o compiten en un deporte como el ski, tenis o golf con altura de miras y respeto mutuo, que engendra durante el transcurso de los días amistades que perduran en el tiempo. Es impresionante percibir el interés que demuestran amigos de todas partes al preguntar por colegas que dejan por diferentes motivos de ir a las reuniones.

Paralelamente con conocer nuevos amigos, los delegados efectúan trabajos de interés común, en que vierten los conocimientos que han desarrollado durante su profesión y estudios adicionales, dejando una imagen de su calidad técnica, profesional y humana.

El Directorio del Círculo ha analizado estos antecedentes y ha decidido impulsar nuestra participación activa en todos los eventos que nos atañen y se encuentran descritos más arriba, como una manera de darnos a conocer aún más y tener a nuestro alcance los elementos de juicio para ayudar y tratar de solucionar problemas en nuestra región y nuestro país.

Se trata entonces de no sólo hacer relaciones públicas, sino que a través del conocimiento de los problemas y de las personas buscar y promover el mejoramiento de instalaciones y equipos, que al darnos mayor seguridad en nuestras operaciones, redunden en mejorar el producto que ofrece la industria del transporte aéreo comercial.

Es ésta nuestra filosofía; la sustenta nuestra Federación y la trataremos de implementar con nuestros escasos medios y con la ayuda de los que realmente desean colaborar y engrandecer la aviación comercial.

Ronald Berger

Santiago, 25 de Junio de 1980

YO VI UN OVNI

Siempre afirmé que cuando viera un mono verde con ojos de sapo pegado al parabrisas del avión mirándonos con una sonrisa bobalicona y ésto ocurriera en un vuelo de crucero a 35.000 pies, entonces creería en esto de los OVNIS; pero lo que vi el sábado 14 del presente fue algo real que no puedo negar, fuera de que lo vieron otras personas además, quienes lo pueden ratificar en cualquier momento. Por otra parte, no fue mía la idea de publicar lo que habíamos visto, fue el Centro de Control de Punta Arenas quien lo hizo, seguramente influenciado por las noticias que aparecieron al día siguiente, en el sentido de haberse observado este tipo de aparatos extraños en ciertas ciudades argentinas. Tal como lo explicara Alan Turner, recién comenzando nuestro crucero a 31.000 pies de pronto vi hacia el horizonte, a mi izquierda, una luz muy brillante que se desplazaba horizontalmente a una gran velocidad constante, de Sur a Norte; tenía un halo o estela en forma cónica, que se asemejaba a un paracaídas, y que seguía el desplazamiento constante de esta luz, halo que posiblemente por la posición del sol tenía tonalidades que iban desde el amarillo intenso al naranja. No es necesario tener mucha imaginación para representarse este espectáculo impresio-

nante: en un crepúsculo bello, tan propio de esas latitudes, la luna en cuarto creciente (por lo menos en su forma) y esta luz con su halo de extraño color, a una altura, distancia y velocidad que no podría precisar, que nos sobrepasó y, en la lejanía, hizo un giro y regresó. Sería exagerado hablar de rumbo de colisión como lo describió la prensa, pero sí podríamos hablar de regreso momentáneo para desaparecer, así, tal cual, porque no cambió su rumbo ni ascendió sino que simplemente desapareció.

Muchas personas me han preguntado qué sentí en aquellos instantes. Nosotros, quienes estábamos en el cockpit en ese momento, Turner, Larenas, Schwend, Casas, Patricia Casanova y yo, al analizar posteriormente el fenómeno espectacular que recién habíamos visto, llegamos a la conclusión de que no se podía hablar de miedo, temor, nerviosismo, susto o algún sentimiento similar, sino de una gran impresión por este misterioso hecho maravilloso que nos tocó en suerte presenciar.

Ya no podré pensar en monos verdes . . . , pero sí en naves voladoras distintas.

RETIRO DEL CAPITAN KENNETH MACKENZIE

Nuestro colega el Capitán Sr. Kenneth Mackenzie Llarlluri ha tenido que retirarse prematuramente de nuestras filas debido a una enfermedad de la vista que le ha causado la pérdida de su licencia de vuelo.

Lamentamos profundamente este hecho que viene a frustrar la vocación de piloto siempre demostrada por "Johnny" y a privarnos en parte de su presencia siempre alegre y pletórica de calidad humana.

Estamos ciertos que con la misma gracia con que superaba las vicisitudes del vuelo, sabrá superar esta mala racha del destino. En nombre de todos tus compañeros te deseamos pleno éxito en la nueva etapa de tu vida.

SANTIAGO, 30 de Junio de 1980



El día 15 de Julio se inició el Primer Campeonato de Tenis del Círculo con un número de inscritos que superó las expectativas más optimistas. A manera de incentivo se ha fijado como primer premio un viaje a Lisboa a participar en el Campeonato "Summer Get - Together of Airline Pilots" que se efectuará del 24 al 31 de Octubre del presente año.

Esta competencia que estaba madurándose desde hace algún tiempo en el Directorio se había ido postergando mes a mes debido a los diferentes problemas que nos afectaban y que todavía nos afectan.

Finalmente se tomó la decisión de llevarla a cabo como una manera de tratar de olvidar por un momento las preocupaciones y tensiones a que hemos estado sometidos durante este último tiempo.

La decisión afortunadamente parece ser que fue acertada, ya que se ha visto en los "courts" un ambiente de real entusiasmo, de sana competencia y de camaradería. Al parecer estaríamos logrando el objetivo que nos propusimos.

En todo este tipo de eventos siempre existen las personas anónimas que organizan y

que se preocupan de que todo se desarrolle en la mejor forma posible. En esta ocasión no queremos que quienes han hecho posible esta competencia queden sin el reconocimiento que se merecen y por eso queremos aprovechar esta página para agradecer públicamente a nuestros asociados Don Jorge Alcérreca B. (Director) y Don Carlos Olivares y Sra., el haber permitido que gracias a su esfuerzo, sacrificio e iniciativa se esté desarrollando con todo éxito este Primer Campeonato. Ojalá este ejemplo cunda y así podamos contar cada vez con un número mayor de colaboradores en todas las áreas.



BIENESTAR SOCIAL

Se han firmado dos convenios médicos para nuestros asociados. Uno de ellos es con INDISA y el otro es con el Centro Dental Integral; ambos se comprometen a prestarnos atención médica y dental, basados en los aranceles vigentes y con un descuento especial para los asociados, previa presentación de la orden correspondiente, emitida por nuestras oficinas.

Para un óptimo funcionamiento de estos convenios, se requiere que la mayor cantidad posible de los partícipes haga uso de ellos, ya que estos contratos están basados justamente en la atención del mayor grupo de gente, perteneciente a la organización con la que se firmó el contrato de atención correspondiente.

Es necesario también que se haga llegar a corto plazo una relación de las cargas familiares a nuestra secretaría con el fin de implementar a la brevedad los convenios ya firmados y más arriba mencionados.

Todos los antecedentes y aranceles de las atenciones, se encuentran a disposición de los asociados en las oficinas del Círculo.

MILLONES DE KILOMETROS VOLADOS

2 MILLONES DE KMS.

1º Of. Anthony Wells M.

3 MILLONES DE KMS.

1º Of. Manuel Balbontín S.
1º Of. Nelson González G.

4 MILLONES DE KMS.

Capt. Antonio Siminic M.

5 MILLONES DE KMS.

1º Of. Guillermo Holzar L.
Capt. Carlos Parada V.

6 MILLONES DE KMS.

Capt. Gastón Einton V.
1º Of. Juan Carlos Fuente - Alba V.

11 MILLONES DE KMS.

Capt. Jaime Sánchez L.
Capt. Juan Jofré M.

14 MILLONES DE KMS.

Capt. Gastón Veloso M.
Capt. Jorge Pérez S.
Capt. Lautaro Hauyon G.

A todos MUCHAS FELICITACIONES, y les deseamos continúen aumentando su bitácora millonaria, incrementando así el prestigio profesional de los miembros del CIRCULO DE PILOTOS DE LAN - CHILE.

En esta ocasión, queremos resaltar en forma especialísima y muy destacada la brillante trayectoria profesional y su labor desinteresada en la enseñanza y conducción profesional en el Cuerpo de Pilotos, de dos de nuestros colegas que han alcanzado la suma de catorce millones de Kms., cifra muy pocas veces igualada en el Cuerpo de Pilotos de LAN - CHILE.

Felicitaciones "PROFESOR" VELOSO
Felicitaciones "DON LAUTA"

PAGINAS SOCIALES

Durante el mes de Abril, Mayo y Junio han estado de cumpleaños los siguientes asociados:

ABRIL	MAYO	JUNIO
Carlos Olivares S. César Lannefranque L. Francisco Rosenthal O. Ernesto Zieleniewicz J. Marcelo Canobra A. Renato Besoaín A. Leandro Parra S. Diógenes Arredondo Ch. Alberto Reid I. Roberto Anguita P.	Juan Jofré M. Vicente Benavente D. Luciano Arias Parodi Brian Gallo M. Pablo Hafemann F. Juan Fuentealba V. Carlos Sánchez L. Mario Gajardo C. Juan Borghero E. Harold Recart T. Fernando Ocampo M. Raúl Ripoll F.	Jaime Sánchez L. Juan Monardes M. Huberto Duffau B. Ricardo Pizarro L. Cristián Prado Sch. Hipólito Gaytán P. Waldemar Koehler Sch. Carlos Prado C. Bernardo Lacasia G.

A todos les deseamos MUCHAS FELICIDADES, y los mejores augurios de éxito personal, en compañía de sus familiares y amigos.

Composición : S.C.I. Ltda.
Teléfono : 228664
Diagramación y Arte : Patricio Barrios K.
Impreso en : EDICAL Impresores
Teléfono 229244