



Conforme a la inspiración portaliana que lo guía, el Gobierno de las Fuerzas Armadas y de Orden, despersonalizará el poder, evitando todo caudillismo ajeno a nuestra idiosincracia. Se colocará siempre por encima de todo grupo particular de cualquiera naturaleza, desterrando el juego de las influencias, protegiendo al más débil de todo abuso por parte del más fuerte, y siendo el árbitro que resuelva sin complejos y favoritismos, en la mira únicamente del bien común y de la justicia.

Declaración de Principios del Gobierno de Chile..

SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA VIGENCIA DE LA CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO



Con una ceremonia realizada en la Escuela Militar, se inició la celebración del Segundo Aniversario de la puesta en vigencia de la Constitución Política de Chile.

Posterior a la intervención del Ministro de Defensa Nacional Vice Almirante Patricio Carvajal, se ofició una Misa de Acción de Gracias.

Una vez terminado el oficio religioso y de presenciar un desfile de las Escuelas Matrices de la Defensa Nacional, el Jefe de Estado, la Primera Dama de la Nación y todas las Autoridades, se trasladaron al Edificio Diego Portales.

La Sala de Plenarios reunió a más de tres mil personas, quienes escucharon el Mensaje que el Presidente dirigió a la Nación.

En sus primeras palabras evocó el 11 de marzo de 1974, cuando la Junta de Gobierno dio a conocer la Declaración de Principios del Gobierno de Chile; recordó la Consulta Nacional del 4 de enero de 1978, en que la ciudadanía ratificó lo obrado hasta ese momento por el Supremo Gobierno. Así también se refirió al proceso de elaboración de la Carta Fundamental, que culminó el 11 de septiembre de 1980, cuando la ciudadanía aprobó esa Nueva Carta Fundamental. Textualmente enfatizó: "Recuerden que mas de dos tercios de Hombres y Mujeres de esta Patria se pronunciaron en el Plebiscito del 11 de septiembre, emitieron un juicio histórico que no permite incertidumbres, interpretaciones ni dudas".

Así también dijo: "Hoy declaro públicamente, una vez más, que el Gobierno respetará y hará respetar, pese a quien pese y cualesquiera que sean los sacrificios en que se deba incurrir, el compromiso que solemnemente contrajo con la ciudadanía y con la historia".

Analizó la crisis económica que afecta al país, señaló causas y consecuencias, los problemas que se han debido afrontar y las medidas que ha sido necesario adoptar.

Señaló que: "esta circunstancia no debe llevar a pensar en el fracaso del sistema que consideramos que la propiedad y la iniciativa privada son inherentes a la libertad y efectiva fórmula de desarrollo de un país".

Al término de su intervención, hizo un llamado a la ciudadanía, destacando:

"A esa inmensa mayoría de chilenos y chilenas que silenciosamente aporta cada día sus mejores esfuerzos para el engrandecimiento del país, le pido no desmaye, que mantenga su inalterable fe en los superiores destinos de nuestra querida Patria y que respalde al Gobierno en la tarea de avanzar en el proceso salvando los obstáculos que sólo son transitorios".

"Hoy mas que nunca debemos consolidar la unidad nacional, que tanto esfuerzo ha costado a todos los chilenos. Debemos compartir los sacrificios y esfuerzos con un Gobierno que ha demostrado con hechos y obras concretas, que su único horizonte es el bienestar y progreso de todos los chilenos, especialmente de los más necesitados."

"En esta difícil jornada no hay cabida para el desaliento y la actitud pusilánime, sino para el ánimo valeroso y la voluntad decidida de cada hombre y mujer de la Patria".

"Los llamo a construir en la austeridad y el trabajo, la recuperación económica que está llevando el Gobierno. Necesitamos del esfuerzo y sacrificio de todos sin excepciones".

"Hoy más que nunca, el país nos pide generosidad y entrega personal".

"Enfrentando a los grandes desafíos, a las etapas más duras de nuestra historia, es cuando el chileno demuestra el temple de una raza forjada en la adversidad".

"Ningún escollo nos hará claudicar y mantendremos con inquebrantable voluntad, el compromiso solemne, que sellamos con Dios, con Chile y con su pueblo, en la madrugada del 11 de septiembre de 1973".

VOlAnDO

PUBLICACION
INSTITUCIONAL
DE LINEA AEREA.
NACIONAL - CHILE



DIRECTOR
GUSTAVO GUTIERREZ A.

SUBDIRECTORA
ELIANA TRABUCCO R.

PERIODISTA
GERARDO ROA A.

REPRESENTANTE
PATRICIO SEPULVEDA C.

DOMICILIO
Avda. PEDRO AGUIRRE C.
No. 5300
LOS CERRILLOS

DIRECTOR IMPRESION
FRANCISCO ITURRIETA M.

DISEÑO, PRODUCCION
GRAFICA e IMPRESION
IMPRESA LANCHILE

 **LanChile**

editorial

Al finalizar el cuarto mes del presente año, LanChile, ha ido paulatinamente readecuando sus cuadros de funcionarios a las necesidades del momento, con la clara visión proyectada hacia el futuro, de lo que realmente el Supremo Gobierno desea que sea LanChile, la Empresa de todos los chilenos.

Es cierto, que para llegar a conformar un cuadro de funcionarios que constituya de por sí el ideal, infelizmente es menester prescindir de algunos, buenos muchas veces, en beneficio de la mayoría, sólo así es posible poder continuar con este negocio intimamente ligado al turismo, y teniendo presente que todo producto turístico es perecible.

La Empresa ha tomado un ritmo acelerado para lograr en el tiempo necesario las metas señaladas, se ha ido superando la incertidumbre, las dudas, el temor a quedar marginado, para llegar finalmente a esta etapa decisiva en la cual todos debemos contribuir con nuestro propio esfuerzo, a fin de poder sortear con éxito todos los obstáculos, y LanChile logre finalmente ocupar el sitio que le corresponde en el concierto de las empresas de aeronavegación comerciales del mundo.

No es el momento para detenernos a meditar sobre los problemas pasados, de cuyos orígenes no somos responsables, ya que el problema económico contingente es ajeno a nuestra voluntad. El Supremo Gobierno ha venido inyectando de optimismo a la población anunciando medidas saneadoras que contribuirán a sacar al país adelante, pero, para lograr éxito y un efecto multiplicador es absolutamente necesario que todos los chilenos en general y, los funcionarios de LanChile en particular, nos hagamos el firme propósito de trabajar con verdadera vocación de servicio público, en pro de esta causa que es la causa de Chile y por ende la nuestra.

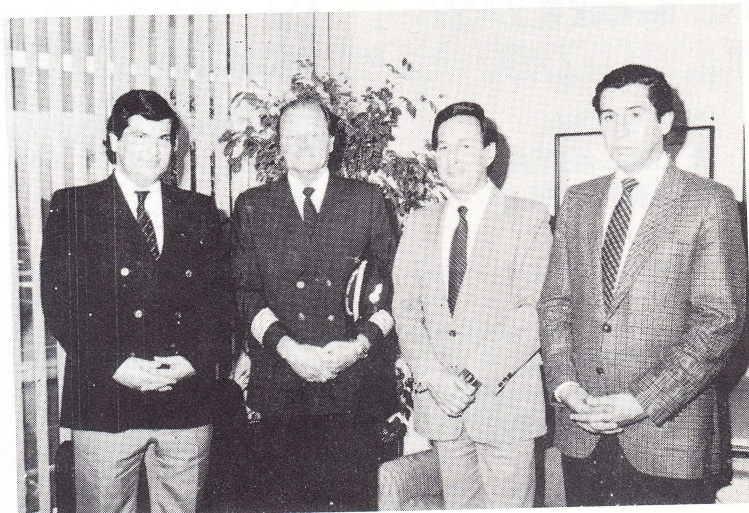
No nos hagamos eco de los rumores que maledicentemente y con abierto propósito político andan esparciendo aquellos que desean que en este país volvamos a las tristes experiencias del pasado, cuando no había el más mínimo respeto humano, y caminábamos a pasos agigantados hacia el abismo de un régimen marxista leninista.

Hoy tenemos la gran oportunidad de luchar limpiamente por lo que nos pertenece, comencemos entonces defendiendo nuestra Empresa y con ello ya estaremos contribuyendo a la sagrada causa de nuestra Patria. No nos olvidemos que antes que nada somos chilenos, y como tales tenemos la obligación moral de defender nuestra tierra con todo lo que ella representa, y cuyos buenos resultados ciertamente serán la mejor herencia que podamos dejar a nuestros hijos.

LanChile que recientemente cumplió 54 años de existencia, exige de cada uno de sus funcionarios la mayor dedicación y espera que todos comprendan que si hemos vivido momentos difíciles, estos ya se han ido superando con el esfuerzo desarrollado por los máximos ejecutivos para sacarla adelante y con el apoyo de este valioso capital humano que tiene LanChile que son sus funcionarios, todos unidos en una misma causa lograremos llegar a feliz término.

Perfil Humano

LOS AÑOS PASAN VOLANDO



El DC-10 "Valparaíso" carretea lentamente hacia la posición "Dieciseis Bravo" en la losa del Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez; finalmente se detuvo y su Comandante, como tantas otras veces, apagó los motores.

Solo que esta vez era la última..

El Comandante bajó, finalmente, las escalas de su avión. Allí le esperábamos la Plana Mayor de la Empresa, varios pilotos e ingenieros de vuelo, algunos despachadores de aeronaves y otros tantos sobrecargos y auxiliares de vuelo, todos amigos de él, para rendirle un merecido homenaje.

Después de casi 35 años, habiendo volado 26.500 horas a través de 16 millones de kilómetros en cielos no siempre azules, Kurt Pfeffer Eickenrodt dejaba LanChile.

Como pasaron los años!!

Nacido en Hannover el 17 de julio de 1925, Kurt vivió la experiencia de la Segunda Guerra en la Luftwaffe, al término de la cual se vino a Chile, ingresando a la Línea Aérea Nacional el 18 de enero de 1949.

Eran épocas románticas de aviones a hélice; mucha ferrodromica y uno que otro ratoneo para llegar a Taltal, Valdivia o quizás Coyhaique, aeródromos por supuesto impavimentadísimos.

Había que saberse, la loca geografía chilena, de memoria para poder aterrizar en el destino; no siempre el previsto, debido a la carencia de radioayudas, limitancia de las máquinas aéreas y a los caprichos del tiempo.

La meteorología y el vuelo instrumental aun estaban en pañales.

Y así fue como pilotos como nuestro querido Kurt ampliaron nuevas rutas y engrandecieron a nuestra LanChile. Vinieron nuevos avio-

nes y el Lodestar, el Electra y el De Havilland quedaron atrás. El DC-3 también. Ya volaban mas alto y mas lejos en el Martin 404 y en el DC-6B. Buenos Aires, Mendoza, Lima y luego al norte hasta los Estados Unidos. El Pacífico Sur también nos vio pasar.

Como pasaron volando los años!!

En la era del jet, Kurt integró el primer grupo de pilotos de LanChile para volar el Caravelle 6R y por supuesto, mas tarde también, para el Boeing 707, flota con la cual nuestra Línea Aérea expande sus rutas a Europa.

Ahora todo era vuelo instrumental, intrincados procedimientos y reglamentaciones en los que el Comandante Pfeffer se destaca como Jefe de Material e Instructor e Inspector de Vuelo. Muchos pilotos somos sus hijos profesionales.

Como pasaron volando los años!!

Y llegaron los DC-10.

Kurt Pfeffer, nuevamente toma las riendas en esta nueva etapa de la aviación comercial chilena y dirige e instruye a los pilotos y copilotos que vuelan los pájaros grandes.

Anécdotas hay muchas y llenarían varias páginas con al simpatía, el humor y la agradable convivencia que las tripulaciones enteras disfrutaron con el "gringo Pfeffer".

Y ni que hablar de las imitaciones...

El 29 de marzo de 1983, a su arribo de Rio de Janeiro y, de "Pesidente a Paje", brindamos todos por este destacadísimo profesional el Número Uno del escalafón.

"Happy Landing, Kurt", en compañía de Marianne, Karen y Sandra...

Volando pasaron los años!!

Máximo Astorga

SU ULTIMO VUELO

KURT PFEFFER EICKENRODT

FECHA : Martes, 29 de marzo de 1983
VUELO : 171 RIO/SCL
AVION : DC-10 102
DESTINO : Aeropuerto Arturo Merino B.
HORA : 14:41

TRIPULACION:

Juan Monardes M.	Copiloto
Ignacio Irigoyen S.	Trip. Mantto. DC-10
Rafael Gárate C.	Sobrecargo
Jorge Viteri P.	Sobrecargo
Ruth Roubik G.	Auxiliar
Rosario Latife H.	Auxiliar
Vivianne Zarhi T.	Auxiliar
Alfonso Ortiz B.	Sobrecargo
Teresa Gutiérrez B.	Auxiliar
Patricia Aguirre L.	Auxiliar
Margret Schöebitz P.	Auxiliar



A su llegada a Pudahuel, fue recibido por el Presidente de LanChike, Sr. Patricio Sepúlveda Cerón y Ejecutivos de nuestra Empresa.

El Piloto Kurt Pfeffer, ingresó a la Compañía el 18 de enero de 1949.

Con 34 años 2 meses 12 días, anota 26.044:40 horas de vuelo y 16.445.611 kilómetros recorridos; deja de pertenecer a LanChile, egresando con fecha 30 de marzo de 1983.

En el Salón VIP de nuestra Empresa, en Pudahuel fue agasajado con un cocktail, recibiendo de manos de nuestro Presidente un reloj de oro y un galvano recordatorio.

De reconocida trayectoria, el Sr. Pfeffer encabezaba el escalafón de Pilotos.

Al alejarse de la Empresa, VOLANDO hace llegar a tan distinguido PILOTO, los deseos sinceros de ventura personal junto a su familia.

Discurso del Presidente de LanChile,
Sr. Patricio Sepúlveda C.

LANCHILE EN EL SEPTIMO ENCUENTRO NACIONAL DE LA ASOCIACION CHILENA DE EMPRESAS DE TURISMO. ACHET

Señor Intendente de la V Región
Directora de Turismo
Señor Presidente de ACHET
Señoras, Señores, Amigos Agentes de Viajes:

Es para mi especialmente importante poder estar hoy frente a ustedes, en el evento más significativo de ACHET y de la actividad turística nacional, porque se propicia una real y efectiva instancia de contacto, a nivel de las áreas más representativas de nuestro sector.

Tradicionalmente, por su condición de Línea Aérea Nacional y decana en nuestro país le ha correspondido a LanChile un papel de relevancia tanto en el ámbito de las Agencias de Viaje, como de las demás empresas turísticas y afines. Estamos muy conscientes de este rol y así lo tenemos en cuenta en los momentos de tomar decisiones.

Por tal razón, antes de referirme a la proposición que quiero plantear, no puedo dejar de aludir ciertos hechos que, no solo son significativos para LanChile y también para los Agentes de Viaje, sino que trascienden al acontecer nacional.

En el último tiempo, diversas publicaciones, avalados por rumores infundados, han creado incertidumbre y desconcierto en el sector y público en general, con respecto al devenir y destino de LanChile.

En este sentido quiero ser muy enfático:

Aunque Línea Aérea Nacional - Chile, no está ajena a la crisis que experimenta la aviación mundial, ha tomado medidas económicas y de racionalización que garantizan sus operaciones y continuo desarrollo, tanto en el servicio nacional como internacional. En lo relativo a este último, quiero dejar en claro que en ningún momento se ha pensado suspender las rutas a los Estados Unidos, el Pacífico Sur u otras, que no sea lo que en forma precisa y oportuna se ha informado anteriormente.

No obstante, estamos sensibles al daño ocasionado a la Empresa por la información infundada y por ello, LanChile apela a la identificación y estrecha relación que ha existido siempre con los Agentes de Viaje, buscando su apoyo al no dar credibilidad a los rumores e informaciones descalificadas.

Creemos que, por ello, es altamente más constructivo continuar avanzando con una visión optimista, que nos permita superar esta crisis transitoria, de tal modo que nuestro marco de referencia sean los hitos y logros positivos, no la interpretación inferior y negativa de los hechos.

En este sentido, creo que es importante señalar que no es solo motivo de orgullo para LanChile, sino también para todos los chilenos, sus dueños, que su línea aérea es en la actualidad líder en el transporte de pasajeros y carga en los puntos donde opera en la ruta nacional.

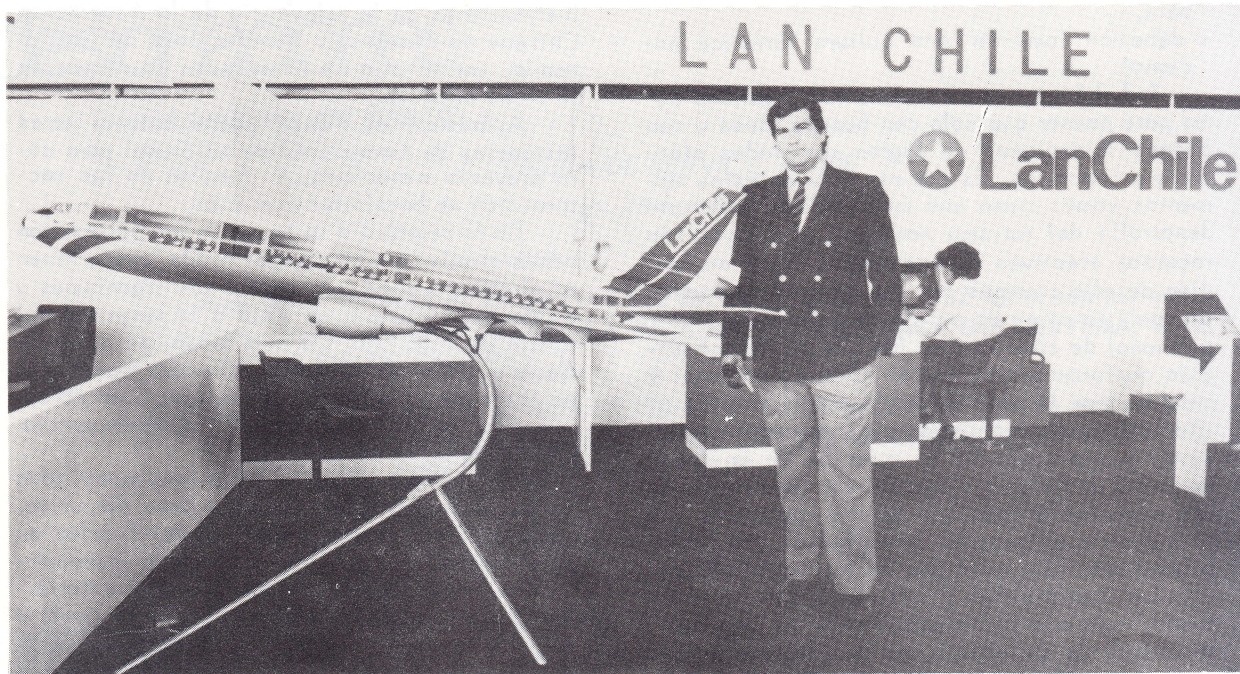
- Que es la compañía aérea con más frecuencias semanales con aviones de fuselaje ancho a América del Norte.

- Que es líder indiscutido en el transporte de carga aérea desde y hacia nuestro país.

- Que en los últimos 9 años LanChile aumentó la productividad "Asientos/Kms" por empleado en un 264% y que conforme a las últimas estadísticas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) la Compañía ocupa el sexto lugar en Eficiencia (Productividad de Asientos/Kms por empleado) entre las compañías aéreas afiliadas.

LanChile, detenta un nivel de cumplimiento en sus itinerarios superior al 92%, lo que la ubica entre las primeras en el mundo.

LanChile fiel a su tradicional política de



Sr. Patricio Sepúlveda C., Presidente de LanChile.

máxima seguridad en sus operaciones, no escatima esfuerzos ni recursos materiales para mantener en su más alto nivel dicho "standard".

Todos los antecedentes, poco conocidos por la opinión pública y poco conocidos precisamente porque creemos que nuestros altos objetivos no son el mostrar o exhibir publicitariamente datos sensacionalistas y espectaculares sino que más bien demostrar con hechos un servicio perfeccionado y de máxima calidad y una orientación hacia nuestros usuarios y muy especialmente hacia ustedes, integrantes del sector turismo que son nuestro principal nexo con el público.

Agradezco y confío en su comprensión al haberme permitido aludir una situación que no aparecía enunciada en el programa de este encuentro. Aunque hasta el momento guardábamos silencio para evitar polemizar sobre rumores y falacias, ciertamente me parece muy válido que ustedes sean los primeros en conocer, por mi intermedio, cual es la posición actual de LanChile. Gracias, nuevamente.

Hoy bajo el prisma de la visión positivista pero pragmática, es preciso considerar primeramente el crítico panorama recesivo de la aeronavegación comercial, cuyo alcance todos ustedes bien conocen y que, conforme a los últimos informes de la IATA, ha significado pérdidas que alcanzan a 1.700 y 2.000 millones de dólares en 1981 y 1982 respectivamente, estimándose en 2.400 millones para 1983.

Los grandes transportadores adoptan medidas de toda índole buscando nuevas instancias

y reactivación. Los diferentes mercados no reaccionan como antes, todo es cada vez más complejo, gravitando en las circunstancias recesivas, respecto a Chile, las variaciones del crecimiento del tráfico aéreo internacional se traduce en cifras significativas:

En 1980 fue de un total de 716.200 pasajeros, experimentando un crecimiento de un 14.2% en relación al año anterior.

En 1981, éste fue de 718.000 pasajeros, experimentando un crecimiento de solo un 9.1% con respecto a 1980

En 1982, el tráfico cayó bruscamente a 653.000 pasajeros, lo que representó una disminución del 16.4% en relación al año anterior.

En el caso del movimiento aéreo nacional, éste también se ha visto afectado.

En 1982 disminuyó en un 12.2% respecto a 1981.

Por otra parte, el flujo turístico en general se ha deprimido alcanzando el año pasado, según datos de Policía Internacional, a solo 263.250 llegadas, cifra inferior a 1977, que fue de 296.954 visitantes. Ello es altamente significativo, pues implica una disminución de un 35% con respecto al año anterior.

No obstante, al señalar este cuadro, no pretendo crear una atmósfera adversa. Muy por el contrario. La situación hace que sea cada vez más necesario unirse para fomentar la actividad turística en nuestro país. Debemos superar estos obstáculos con nuevas herramientas y recursos:

debemos atraer al extranjero a visitar nuestro

país,
- debemos fomentar una cultura turística nacional.

Indudablemente no somos tan ingenuos como para pensar que solo con buenas ideas o con buenas intenciones se logran resultados efectivos y concretos. Es por eso, que en estos momentos vemos como una única salida para este desarrollo del turismo nacional, el apoyar con recursos efectivos dichos propósitos y en función de ello creemos que los mismos no pueden provenir si no es de un aporte equitativo y proporcional de cada uno de los que en alguna medida conformamos el sector turístico nacional y movidos con un afán de reactivar nuestra industria utilizando una estrategia renovada y agresiva, quiero proponer la creación de un fondo nacional de turismo, cuyo fin sea generar mejores negocios a cada uno de los aportantes y a la industria en general, garantizando una rentabilidad real para cada uno de los participantes.

La operatividad y funcionamiento de este fondo, radicaría fundamentalmente en las características de su administración que, sería a través de proyectos específicos, según los intereses de las diferentes actividades sectoriales.

El aporte, basado en un principio de equilibrio, podría ser de un 0,1% de las ventas que realice cada participante, o socio, del Fondo Nacional de Turismo..

Ilustrando esta idea, cabe hacer notar que, en el caso del transporte aéreo, según las últimas informaciones del panel de investigaciones de Agencias IATA, las ventas por concepto de pasajes aéreos internacionales alcanzaron a 184 millones de dólares en el país. Este indicador significaría que, dado la estructura de ventas en conjunto con los Agentes de Viajes, el ingreso para el Fondo sería aproximadamente 300.000 dólares.

A este ingreso podría sumársele el aporte por concepto de pasajes nacionales, hotelería, gastronomía, entretenimiento, aportes municipales y de otros participantes afines. En este sentido es fundamental el papel que pueden jugar una institución como Sernatur, la que al poder trabajar complementariamente con este Fondo Nacional de Turismo, significaría un decisivo apoyo a la materialización del proyecto; además,

instituciones de la relevancia de la Asociación Chilena de Hoteles; y Asociaciones de Gastronomía, serían pilares básicos en la obtención de dicho objetivo.

Asimismo, el Fondo puede obtener otras instancias de financiamiento adicional para cada proyecto específico, en función de los sectores que se beneficien con ellos.

En lo relativo a la forma de administración administrativa y ejecutiva, el Fondo puede tener un directorio que represente a los organismos y empresas miembros, en base a la magnitud del aporte de cada uno. De este modo, se aseguraría que cada participante obtuviera beneficios en razón de la función que realiza. Esta característica permitiría respaldar la permanencia del Fondo en el tiempo.

La gestión directiva sería responsabilidad de una reducida, pero dinámica área ejecutiva, compuesta por profesionales especializados en el sector, que estarían a cargo de implementar las decisiones adoptadas por el directorio.

La ejecución de cada proyecto se llevaría a cabo por medio de la contratación temporal de especialistas, o consultores en las diferentes materia, durante el tiempo programado para el proyecto.

De tal forma, tanto los objetivos de Fondo Turístico, como cada uno de sus proyectos, deberían plantearse de una manera cuantificable, a fin de poder medir su rentabilidad, su oportunidad y su efectividad.

El esquema básico anterior resume esta iniciativa, que he creído especialmente importante plantear en momentos de dificultades para la industria. Por ello, el espíritu que debe animarnos es el de un optimismo realista y práctico, cuya fuerza, junto a la de trabajar unidos, nos permita analizar con objetividad las posibilidades concretar este proyecto, redundando en un resultado exitoso para todos los participantes para la actividad turística y para nuestro país. Muchas Gracias.

En la noche de clausura del VII Congreso de ACHET, realizado en la ciudad de Viña del Mar, los Agentes Generales de LanChile, Arica-Iquique - Puerto Montt y Punta Arenas, ofrecieron una cena en honor de ACHET y LanChile.



LanChile



designaciones

La Superioridad dispuso:

ORDEN DE SERVICIO N° 208

Santiago, 24 de marzo de 1983

- 1.- Modifícase la Orden de Servicio N° 190 del 22 de marzo de 1982, en el sentido que, a contar de esta fecha, se designa SUBGERENTE DE CARGA DEL SISTEMA; al Sr. CARLOS PRADO CANEPA.
- 2.- Modifícase la Orden de Servicio N° 190 del 01 de febrero de 1982, en el sentido que, a contar de esta fecha, se designa JEFE DE LA UNIDAD CONTROL COMBUSTIBLE, al Sr. CESAR LANNEFRANQUE LO-PRESTI.



CARLOS PRADO CANEPA

Nació en Santiago, el 22 de junio de 1949.

Ingresó a LanChile, el 7 de junio de 1972, a la Gerencia de Operaciones como Alumno Copiloto.

Casado con la Sra. María Luisa Goñi Espíldora, tiene dos hijos, Carlos Fernando y Juan Cristóbal.

Al 31 de diciembre de 1982, como Capitán de Aeronave, anota 5.574:30 hrs. de vuelo y 5.698.049 kms. recorridos.

Participó durante seis años como Director en el Círculo de Pilotos y en el periodo pasado, fue Director del Sindicato Nacional de Pilotos, Profesionales Universitarios y Técnicos de LanChile.

Con fecha 1° de febrero de 1982, es designado Jefe de la Unidad de Control Combustible.



CESAR LANNEFRANQUE LO- PRESTI

Nació el 2 de abril de 1949, en Santiago.

Ingresó a la Empresa, el 5 de junio de 1967, como Alumno Copiloto en la Gerencia de Operaciones.

Casado con la Sra Myriam Arias Arias, tiene dos hijos: Lorena y César. Capitán de B-707, anota al 28 de febrero del presente año, 8.853:58 hrs. de vuelo y 7.207.254 kilómetros recorridos.

Le ha correspondido desempeñarse como Jefe del Depto. de Pilotos.



gerencia comercial

Transcribimos, in extenso:

LINEA AEREA NACIONAL-CHILE
GERENCIA DE ADMINISTRACION/

ORDEN DEL SERVICIO N° 210 /

LOS CERRILLOS, Abril 20 de 1983

DE : PRESIDENCIA

Modifica Orden del Servicio N° 190 de 22 de marzo de 1982.

I.- A contar de esta fecha, la Gerencia Comercial se determina de acuerdo a la estructura orgánica, que a continuación se indica:

1.- Dependerán directamente del Gerente Comercial, las unidades que a continuación se señalan:

a) De Línea:

- Subgerencia Pasajes Sistema
- Subgerencia Carga Sistema
- Subgerencia Coordinación U.F.I.S.

b) Asesoras:

- Unidad de Tráfico
- Marketing

2.- Dependerán de los cargos antes mencionados, las siguientes unidades:

2.1.-SUBGERENCIA PASAJES SISTEMA.

- 2.1.1. División Unidad Funcionamiento-Chile
- 2.1.2. División Reservas
- 2.1.3. División Atención a Bordo

2.2.-SUBGERENCIA CARGA SISTEMA.

- 2.2.1. División Carga Unidad Funcionamiento-Chile

2.3.-SUBGERENCIA COORDINACION UNIDAD DE FUNCIONAMIENTO INTERNACIONAL.

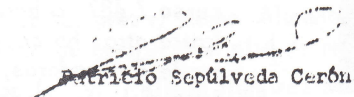
- 2.3.1. Unidades Funcionamiento Internacional

II.- Designase y/o confirmase en los cargos que a continuación se señalan, a las siguientes personas:

- Gerente Comercial
Sr. Richard Hudson Silva
- Subgerente Pasajes Sistema
Sr. Carlos Bambach Vidal

..//

- Subgerente Carga Sistema
Sr. Carlos Prado Canepa
- Subgerente Coordinador U.F.I.S.
Sr. Sergio Olivier Gramola
- Jefe División UF-Chile
Sr. Patricio Lamas Sepúlveda
- Jefe División Reservas
Sr. Jorge Lazo Figueroa
- Jefe División Atención a Bordo
Sr. Rudy Kostner Seguy
- Jefe División Carga UF-Chile
Sra. Carmen Phillips Saenz


Patricio Sepúlveda Cerón
PRESIDENTE

mmv.-

D.F.L. N° 3 y D.S. 260 de 1969,
Ministerio de OO.PP. y Transportes
Subsecretaría de Transportes

Nuestro VOLANDO próximo, entrevistará a los recientemente designados por la Superioridad de la Empresa, quienes nos darán a conocer, las nuevas líneas de acción, que conllevarán el avance y cambios de políticas de esta importante Gerencia.

Nos permitimos felicitar a todos y cada uno de ellos por su nuevo nombramiento, deseándoles éxito en su gestión.



gerencia de operaciones



ORDEN DE SERVICIO N° 206, de febrero de 1983.

De acuerdo a la organización actual de la Gerencia de Operaciones, se designa en los cargos que se indican a las siguientes personas:



GERENTE DE OPERACIONES

Sr. EXEQUIEL SANHUEZA YAÑEZ

Nació en Santiago, el 12 de agosto de 1942.

Ingresa a LanChile como Despachador Comercial en Operaciones Terrestres, de la Estación Aérea Cerrillos, el 9 de julio de 1963.

Casado con la Sra. Olga Barra Oteiza, tiene tres hijos: Claudio, Mauricio y Rodrigo.

Capitán de Aeronave B-737, anota al 28 de febrero del año en curso 7.487:16 horas de vuelo y 6.511.300 kilómetros recorridos. Entre otros ha ocupado los siguientes cargos: Instructor Inspector de Estibadores, Jefe de la División de Operaciones de Vuelo, Instructor del Depto. de Capacitación.



JEFE DE DIVISION OPERACIONES DE VUELO

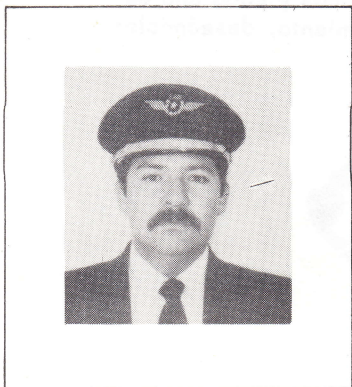
Sr. MARCELO CANOBRA ALVAREZ

Nació en Santiago el 5 de abril de 1944.

Ingresa a la Empresa el 1° de Noviembre de 1965, como Copiloto en la Gerencia de Operaciones.

Casado con la Sra. Karin Kramer von Bischoffhausen, tiene cuatro hijos: Claudio, Paola, Pablo y Catalina.

Capitán de Aeronave B-707, anota 9.964:44 horas de vuelo y 7.147.795 kms. recorridos, al 28 de febrero recién pasado. Ha cumplido funciones como Jefe del Depto. de Roles.



JEFE DEL DEPTO. DE PILOTOS

Sr. LEONARDO SIÑA MERINO

Nació en Santiago el 1° de julio de 1946.

Ingresa a LanChile, el 5 de junio de 1967, como alumno piloto en la Gerencia de Operaciones.

Casado con la Sra. Luisa del Carmen Fernández Cáceres, tiene dos hijos, Paola y Leonardo.

Al 28 de febrero último, anota 8.939:43 horas de vuelo y 7.137.718 kilómetros de recorrido.

Ha prestado servicios en la Gerencia, como Jefe del Departamento de Roles.



JEFE DEPTO. TRIPULANTES DE MANTENIMIENTO

Sr. MARIO TRONCOSO NADAL

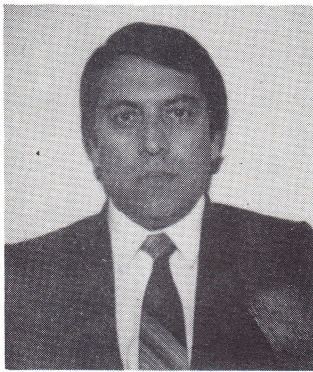
Nació en Puente Alto, el 31 de julio de 1943.

Ingresa a la Compañía el 4 de abril de 1966 como Empleado Alumno (Curso Tripulantes de Mantenimiento) en el Centro de Instrucción).

Casado con la Sra. Tatiana Vera, es padre de tres hijos: Mario Marcelo, Leonardo Mauricio y Pamela Cristina.

Al 28 de febrero anota 11.048:40 horas de vuelo y 9.149.072 kms. recorridos.

Como Especialista Técnico-Tripulante de Mantto. le ha correspondido cumplir funciones como Inspector de Tripulantes de Mantenimiento e Inspector e Instructor del Material B-707.



JEFE DEPTO. TECNICO Y CONTROL VUELO

Sr. LUIS GUAJARDO URIBE

Nació en San Fernando el 19 de junio de 1945.

Ingresa a la Empresa, como Alumno Despachador de Aeronaves al Depto. de Instrucción el 4 de mayo de 1966.

Casado con la Sra. Felicia Ramírez Muñoz, tiene dos hijos: Pamela y Luis.

Le ha correspondido cumplir comisiones de servicio en Punta Arenas, Rio de Janeiro y Lima entre otras.

Se desempeña anteriormente como Jefe del Depto. Programación de Movimiento Aéreo.



JEFE DE MATERIALES Y COORDINADOR DE CAPACITACION

Sr. JORGE MORGADO DEL POZO

Nació en Linares el 2 de noviembre de 1941.

Ingresa a la Empresa como Alumno Copiloto en la Gerencia de Operaciones, el 1º de enero de 1966.

Casado con la Sra. María Angélica Bustos Díaz, tiene tres hijos Jorge Osvaldo, Claudia Cecilia y Susana Carolina.

Capitán de Aeronave B-737, anota al 31 de marzo recién pasado 9.172:29 horas de vuelo y 6.448.459 kilómetros de recorrido.



CARACTERISTICAS DE LA FLOTA LANCHILE

	FLOTA BO-707					FLOTA BG-737		FLOTA DC-10	
AVION	7 0 1	7 0 2	7 0 3	7 0 6	7 0 8	731	732	101	102
FABRICA	BOEING	BOEING	BOEING	BOEING	BOEING	BOEING	BOEING	MDC (**)	MDC (**)
MODELO	707-330B	707-385C	707-330B	707-321BA	707-321B	737-2A1	737-2S2C	DC-10/30	DC-10/30
MATRICULA	CC-CEA	CC-CEB	CC-CEG	CC-CEI	CC-CEK	CC-CHJ	CC-CHU	CC-CJS	CC-CJT
ARO CONSTRUCC.	1965	1965	1963	1968	1967	1980	1979	1976	1977
NOMBRE	ANTILLANCA	PUYEHUE	V. DEL MAR	RUPANCO	TOCONAO	ARICA	MAGALLANES	SANTIAGO	VALPARAISO
P E S O S									
VACIO (KG)	63.801	60.482	60.861	65.181	65.094	26.861	28.881	110.738	110.545
MAX. DESPEGUE (KG)	150.850	150.850	146.500	150.850	150.850	54.318	56.590	253.105	253.105
MAX. ATERRIZAJE (KG)	112.040	112.040	112.040	112.040	112.040	48.534	48.534	186.426	186.426
M O T O R E S									
CANTIDAD	4	4	4	4	4	2	2	3	3
FABRICANTE	P&W (*)	P&W (*)	P&W (*)	P&W (*)	P&W (*)	P&W (*)	P&W (*)	G. ELECTRIC	G. ELECTRIC
MODELO	JT3D-3B	JT3D-3B	JT3D-3B	JT3D-3B	JT3D-3B	JT8D-17	JT8D-17	CF6/50	CF6/50
EMPUJE	(x 4) 18.000 Lbs.	(x 4) 18.000 Lbs.	(x 4) 18.000 Lbs.	(x 4) 18.000 Lbs.	(x 4) 18.000 Lbs.	(x 2) 16.000 Lbs.	(x 2) 16.000 Lbs.	(x 3) 52.500 Lbs.	(x 3) 52.500 Lbs.
C O M B U S T I B L E									
FULL CARGA	72.200 KGS.	72.200 KGS.	72.200 KGS.	72.200 KGS.	72.200 KGS.	16.000 Kg.	16.000 Kg.	111.307 Kg.	111.307 Kg.
C O N F I G U R A C I O N									
TRIPULANTES	3/6	3	3/6	3/6	3/6	2/4	2/4	3/9	3/9 (***)
PASAJEROS	12FC/132YC 162 ALL YC	CARGUERO	12FC/132YC 162 ALL YC	12FC/132YC 162 ALL YC	12FC/132YC 162 ALL YC	113YC	113YC	18FC/16BC/228YC 18FC/16BC/168YC (***)	
P E R F O R M A N C E									
VELOC. DESPEGUE	240 a 270 KMS/Hora					230 a 240 KMS/hora		250 a 280 KMS/Hora	
VELOC. CRUCERO	800 KMS/Hora					700 KMS/Hora		850 KMS/Hora	
ALTURA MAXIMA	39.000 Pies					35.000 Pies		42.000 Pies	
AUTONOMIA MAXIMA	8.900 a 9.300 KMS. (12 hrs.)					3.700/3.900 KMS.		12.000 KMS.	

(*) = PRATT AND WHITNEY
 (**) = MC DONNELL DOUGLAS
 (***) = CON MAIN DECK BAGGAGE

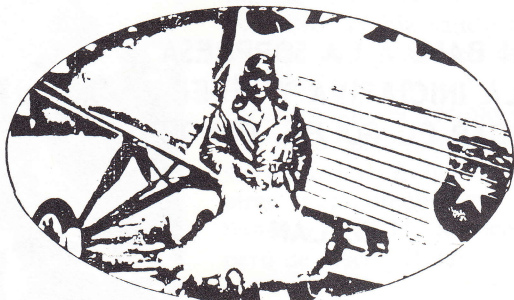


DISTINCION DE LANCHILE



HISTORIA DE LAN-CHILE

★LanChile



Comandante Arturo Marino Barrios

Con ocasión de la publicación de la Historia de LANCHILE, aparecida recientemente y escrita por el Comandante de la Fuerza Aérea de Chile, Don SERGIO BARRIGA KREFT, el Presidente de la Empresa Sr. Patricio Sepúlveda le hizo entrega, en una emotiva ceremonia, de un galvano recordatorio en señal de reconocimiento por la excelente obra de este destacado profesional. Durante la reunión el Comandante Barriga mostro su mejor disposición en orden a terminar la segunda y última parte de esta obra hasta el mes de septiembrenvenidero, con lo cual quedarían cubiertos los 54 años de existencia de nuestra querida Empresa.

En la fotografía, el momento en que el Comandante Barriga agradece al Presidente de Lan-Chile esta significativa distinción, en la que estuvieron presentes Eduardo del Campo, Gustavo Gutiérrez y Gerardo Roa.

UN AÑO MAS EN LA EMPRESA

01.05.82	MARIA ANGELICA ADASME SALAZAR	01.05.57	GUILLERMO LUCERO LOBOS
15.05.53	ROSA AGUIBRE SUAREZ	14.05.48	CESAR MARTINEZ MARTINEZ
09.05.72	GUSTAVO ALVAREZ ARMIJO	08.05.72	MANUEL MATAMALA SEPULVEDA
08.05.72	RUBEN ALVAREZ MAYANES	08.05.72	LUIS EDUARDO MAZUELA MEDINA
01.05.82	CARMEN ASTUDILLO VILCHES	08.05.72	SANTIAGO MONJE CAMPOS
12.05.70	MARIA MARGARITA AZOCAR PEÑA	01.05.81	CARLOS MONTECINOS URTUBIA
09.05.72	MANUEL BALBONTIN SAAVEDRA	02.05.73	HECTOR MORALES SANCHEZ
25.05.59	JAVIER BAÑADOS DONOSO	09.05.72	WALTER MUÑOZ CAMPOS
13.05.70	CARLOS BASCUÑAN SANTELICES	15.05.80	PATRICIA NEIRA GONZÁLEZ
12.05.60	RENATO BESAIN ARMIJO	08.05.72	JORGE CRISTIAN NIXON CHRISTENSEN
17.05.62	JUAN CACERES ZUÑIGA	17.05.65	HORACIO OYARZO BARRIA
09.05.63	EDUARDO CARPANETO SIMONELLI	01.05.73	CARLOS MANUEL PERALTA DURAN
01.05.72	ROBERTO CARRASCO MUÑOZ	12.05.60	HERNAGUER RICARDO PIZARRO LORCA
19.05.52	GUILLERMO CASTILLO LOPEZ	09.05.72	RODRIGO PUGA PARISI
08.05.72	JOSE CASTRO ORTIZ	01.05.82	MAX VICENTE QUIROZ SANTOS
02.05.73	LISANDRO CRISOSTO ZARATE	08.05.72	LUIS RAMIREZ HERNANDEZ
16.05.66	JOSE ANTONIO DIAZ BRAVO	14.05.69	JOSE MIGUEL RAMOS BARRA
02.05.67	ENRIQUE DIAZ ORTIZ	26.05.69	LUIS REYES TOLEDO
18.05.71	VERONICA ELBO WORM	01.05.82	YALI RIVERA RAMIREZ
29.05.68	EUGENIO ESPINOZA ESPINOZA	30.05.68	RAUL PATRICIO RIVEROS PEÑALOZA
01.05.82	MANUEL FAUNDEZ MATURANA	02.05.57	LUIS ERNESTO RODRIGUEZ OLIETE
01.05.82	XIMENA FERNANDEZ IGLESIAS	01.05.73	JORGE RAMON ROMERO CHACON
01.05.61	MARIO FERNANDEZ SILVA	09.05.72	GASTON RONDA CALVERT
08.05.72	PEDRO PABLO FIGUEROA MALDONADO	14.05.64	HERIBERTO ENRIQUE SAAVEDRA CALLAHAN
03.05.71	JUAN MANUEL FIGUEROA VARGAS	20.05.69	ROBERTO SAN JUAN CALDERON
08.05.72	ARNALDO ANTONIO FLORES PINO	02.05.57	JAIME SANCHEZ LUNA
08.05.72	JORGE EDUARDO PONCEA SEPULVEDA	08.05.72	JOSE MARIA ARMANDO SILVA VERGARA
09.05.72	HANS PETER FUEHSLOCKER SCHLEYER	09.05.72	JAIME SOMERVILLE SENN
26.05.82	MARIA ANGELICA GAJARDO GUZMAN	25.05.61	HUGO AQUILES SOTO MONTENEGRO
08.05.72	MARIO ALEJANDRO GALLARDO MORA	08.05.72	EDUARDO SOTO PARDO
01.05.82	MANUEL GENUA MENDIETA	02.05.73	FANY SAUZO VARAS
10.05.81	REGINALDO GODOY ROCCO	02.05.73	NANCY TAPIA JARA
14.05.68	ADRIAN GONZALEZ FUENTES	01.05.72	CARLOS TOBAR DIAZ
04.05.66	LUIS GUAJARDO URIBE	22.05.81	HENOCH UTTUTIA LOBOS
08.05.72	RAFAEL HENRIQUEZ OPORTO	02.05.78	TOMAS VALDENEGRO GONZALEZ
02.05.69	JORGE EDUARDO HORMAZABAL VARGAS	08.05.72	PATRICIO LEONARDO VALENCIA MOYA
15.05.79	RICHARD HUDSON SILVA	08.05.72	JORGE VARGAS YAÑEZ
17.05.62	MARIO INOSTROZA ARAVENA	18.05.71	AMABILE VEGETTI PETIT
02.05.57	JUAN JOFRE MARTINEZ	03.05.69	JAIME VENEGAS LAGOS
01.05.74	PATRICIA LASO AROCA	09.05.72	RENE PATRICIO VERGARA HERRERA
30.05.68	HERNAN LEIVA OROZCO	15.05.70	ALFREDO RENE VILA MORALES
08.05.72	GUILLERMO LEIVA RAMIREZ	08.05.72	DANIEL VILLEGAS CAMPOS
03.05.71	HERNAN ALEJANDRO LIRA CACERES	01.05.82	PATRICIO YANKOVIC HERRERA
12.05.70	CARMEN SONIA LOPEZ CASTRO	08.05.61	BERNARDO ZALA QUINTANA

SEGURIDAD

"EL ADVERSARIO ACTUA EN BASE A LA SORPRESA RAPIDEZ, CONTANDO CON LA INICIATIVA Y LIBERTAD DE ACCION PARA APLICAR EL GOLPE, DONDE CUANDO Y COMO LO DESEE."

OSILAN

Entre Vientos y Nubes

por: Enrique Campos Menéndez

Si tuviera una memoria privilegiada recordaría un sonido inédito, extraño, que pasó sobre los techos de mi casa en la Plaza Muñoz Gamero, como el ulular de un huracán, cuando apenas cumplía los diez días de haber nacido. Mas, no es así, y mi extrema niñez, sigue siendo un limbo plácido y desconocido para mí, se me ocurre que medido, solamente, por el ansiado turno de mar.

Las crónicas amarillas de años, cuentan sin embargo, que el ulular asombró a los habitantes de Punta Arenas en aquella clara y fría mañana del 23 de agosto de 1914. La nieve había tendido su manto de silencio; los árboles, ateridos, se elevaban vistiéndose en sus brazos retorcidos carámbanos y estalactitas de hielo; y los puntarenenses, enfundados en sus largos abrigo, echaban hacia atrás sus cabezas llenas de asombro, para seguir las ruidosas evoluciones de un pájaro mecánico. Era la primera vez que un aeroplano surcaba los cielos magallánicos y dibujaba entre los densos nubarrones y el cielo azul los caprichos de sus piruetas.

Luis Omar Page era el héroe de la jornada. Era un ex aviador militar chileno con una carrera casi mítica en la adelantada Europa, donde también había dejado a los habitantes del viejo mundo con sus rostros llenos de asombro. Había salido joven del país atraído por los avances de la aviación y decidido a terciar en tan gallarda aventura, no sólo se recibió de piloto sino que llegó hasta fabricar los modelos de sus avionetas. El que ahora surcaba los aires patagónicos era un Bathiat-Sánchez de 60 Hp fabricado en Francia pero de diseño chileno.

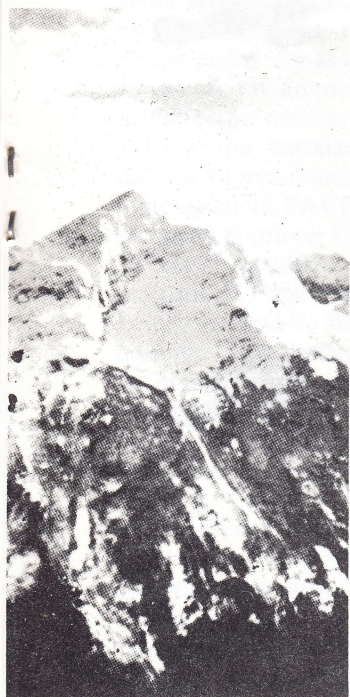
El segundo vuelo realizado en Punta Arenas, estuvo a cargo del piloto David Fuentes, quien el 1º de noviembre de 1916, se aventuró a cruzar el

Estrecho de Magallanes uniendo Punta Arenas y el pueblo de Porvenir en la Isla de Tierra del Fuego en 25 angustiosos minutos que fueron compartidos por su copiloto el capitán de ejército Carlos Cruz y, desde tierra, por los quince mil habitantes de Punta Arenas. La hazaña fue cumplida en un monoplano Bleriot biplaza de 80 Hp.

Pasaron cinco años antes que los puntarenenses pudieran repetir la excitante experiencia de ver al hombre dominando la gravedad, suspendido en el espacio escribiendo su osadía en el alto cielo hasta entonces sólo dominado por el paso de las nubes y el vuelo de las aves.

En esa ocasión, ya mi memoria tenía la fuerza de grabar las grandes emociones y aún a más de sesenta años de distancia siento un escalofrío, entre dicha y temor, cuando evoco las evoluciones del aeroplano del italiano Mario Pozzati, que era el nuevo Icaro que se atrevía a desafiar las alturas de la región más austral del mundo. Recuerdo que mi padre, que era el Presidente de la Sociedad Rural, en cuyos terrenos se realizaba la proeza del despegue y aterrizaje de la avioneta, me llevó consigo a la pista e incluso influyó para que se me permitiese meterme por unos instantes en la frágil carlinga del menudito artefacto. Eso pasaba en 1920. La máquina voladora era un biplano S.V.A. adquirido en Italia. Este avión fue el primero en unir, ese mismo año, Punta Arenas con Río Gallegos en Argentina, en una hora y cincuenta minutos y fue portador de la primera valija de correspondencia.

Mas ya mi niñez y primera juventud habían entrado en el túnel vertiginoso del siglo veinte, con sus portentosos progresos en materias de aeronáutica. Ya se hablaba a diario acerca de los prodigios de algún aviador que cruzaba



Los Alpes, o el Canal de la Mancha... hasta la cordillera de los Andes. La aviación, que había entrado en nosotros como un asombro, sin dejar aún su aureola de peligrosa aventura, también entraba a nuestras vidas como algo cotidiano.

Los viajes entre Punta Arenas y el "norte" como llamábamos al centro del país, se hacían en buques a vapor. La ruta se hacía por el Estrecho de Magallanes hacia el sur para luego tomar el oeste en dirección a la desembocadura del Pacífico, y de allí, se enfilaba por el dédalo de canales que avanzaban por el mapa en tortuosas singladuras: el canal Smith, el Mercier... la salida mar abierta en el Golfo de Peñas, que con razón fue perdiendo su tilde para transformarse en "Penas" para representar los sufrimientos de cuanto pasajero le tocara cruzarlo con borrasca que eran casi continuas. Luego, otra vez el reparo de los Canales: el Moraleda y al fin la llegada a Puerto Montt, punta de rieles del ferrocarril longitudinal que de un largo tirón de más de veinticuatro horas, nos llevaba a Santiago, la capital de la República. Total seis o siete días de viaje. Los que hacían todo el recorrido por barco tardaban más de diez días hasta Valparaíso.

Esta realidad, preocupaba, lógicamente, a los gobernantes, pero mucho más a los entendidos en materias estratégicas y de defensa nacional. ¿Podía ser posible que una parte tan extensa y tan rica del territorio nacional estuviera tan lejana en el tiempo del resto del país? Era necesario incorporar rápidamente a Chile a la era de la aviación, para conjurar este problema planteado por nuestra "loca geografía".

Fue en el primer Gobierno de Ibáñez cuando se dio el primer paso para tratar de comunicarse rápidamente con la lejana Punta Arenas. Para ser preciso, fue el Comodoro Arturo Merino Benítez, a quien tanto debe la aviación nacional, el visionario abanderado de esta iniciativa. Había que desarrollar la aviación en el extremo austral y había, también, y esto era lo primordial, que establecer una línea permanente de aviones que uniera al país en unas cuantas horas de vuelo.

Como suele suceder, los más estudiados proyectos, están aún lejanos de



la realidad. Una cosa era la teoría de volar a Punta Arenas, de conseguir máquinas capaces de hacer el recorrido, y otra, realizar el mismo propósito. ¿Qué se oponía a ello? ¿Las cordilleras? Habría que contar con aviones capaces de sobrevolarlas. ¿Las distancias? Habría que adquirir un material con la suficiente autonomía de vuelo. ¿La falta de canchas de aterrizaje? Habría que aprovechar los canales y hacer la línea con aviones anfibios. Se contaba con entusiasmo, con pilotos capaces y con la decisión del Gobierno. Y así se hizo... pero... Los canales son extremadamente pudorosos de sus bellezas y, en la generalidad de los días, están cubiertos por una densa capa de nubes que los hacen invisibles. En cambio, en los días claros, sopla un viento con rachas huracanadas de más de cien kilómetros por hora... Y contra eso, las máquinas y los instrumentos, se mostraban impotentes. ¿Habría que abandonar la aventura? No. Y se intentó la primera comunicación aérea, que fue realizada por el trimotor Junkers R 42 el día 26 de enero de 1930, en el que volaba el propio Merino Benítez y una avezada tripulación. El viaje hasta Punta Arenas fue perfecto... Mas un día que parecía óptimo, radiante de sol, cuando el avión pasaba frente a Agua Fresca, a unos pocos kilómetros



al sur de Punta Arenas, una racha endemoniada tomó el avión que volaba a poca altura y lo precipitó a las frías aguas del Estrecho de Magallanes. Murieron el piloto Alfredo Fuentes, pero se salvó el Intendente de Magallanes que había querido gozar de la experiencia y el comodoro Merino Benítez. Eso sí lo recuerdo. Yo estaba allí y presencié la tragedia con mis propios ojos.

Existía la costumbre entre los aviadores militares chilenos, que cuando pasaba un accidente "había que matar el chuncho", es decir, salir a volar inmediatamente en el preciso lugar en que había ocurrido el accidente.

Por ello no resulta extraño que se persistiera en el intento y se instalara con el nombre de Escuadrilla de Anfibios N° 2, una base aérea de la FACH, en Cabo Negro, cerca de Punta Arenas. Los primeros pilotos de ella fueron el teniente Leitao y el subteniente Adalberto Fernández, que fuera más tarde, vicepresidente de LAN. A poco, los aviones anfibios fueron reemplazados por unos Curtis Falcon con tren de aterrizaje. Al mismo tiempo, el alto mando de nuestra aviación, seguía pensando en la ruta Santiago-Punta Arenas. A fin de cumplir con tal propósito, se trató de establecer la riesgosa ruta con botes voladores "Dornier Wall". Recuerdo que la escuadra, cuando recaló ese año de 1931 en Punta Arenas, venía acompañada de tres de estos botes voladores que realizaron exploraciones en las zonas de los canales para aumentar los conocimientos de la tan difícil como necesaria ruta aérea.

El grupo instalado en Magallanes daba a su vez frutos. A instancias del teniente de la FACH Arturo Meneses, se formó el primer Club Aéreo en la zona que se instaló al principio en la propia base de Cabo Negro y más tarde en la más cercana de Bahía Catalina. Para cumplir las actividades de los entusiastas candidatos a pilotos civiles, se adquirió una máquina Gipsy Moth. A pocos días de darse a conocer la noticia, ya se inscribían para seguir cursos de pilotaje, Carlos Fisher, Tomás Saunders, los hermanos Suárez Ladouch, Félix Bonifetti, Franco Bianco y otros amigos inolvidables de aquellas épocas. El primer "solo" fue realizado por Saunders el 29 de noviembre de 1932.

La precisión de estos datos, la debo a

mi querido amigo el coronel de la FACH, Enrique Flores Alvarez, quien además de ser un notable historiador de la aviación chilena ha sabido emplear sus dotes de acuarelista y pintor, para dejar en imágenes las siluetas de las máquinas que fueron jalando la hazaña del desarrollo de la aviación chilena. Vaya hacia él un sentido homenaje de admiración y afecto.

El Club Aéreo de Punta Arenas fue creciendo en animación y entusiasmo. Participaban en él los muchachos más destacados de la vida social magallánica: ganaderos, profesionales, industriales. Recuerdo que yo los miraba desde mis quince años, con mal disimulada admiración y no digamos a los apuestos pilotos que siguieron a Meneses: el comandante Aurelio Celedón y mi gran amigo Felipe Latorre, que llegó precedido de la fama de haber sido nada menos que el piloto del Príncipe de Gales en su visita a nuestro país. Si bien mi corta edad me prohibía seguir el curso de pilotaje, mi entusiasmo me mantenía constantemente en el campo de Bahía Catalina, viendo como los demás se iban haciendo, poco a poco,



EL PRIMER VUELO A MAGALLANES

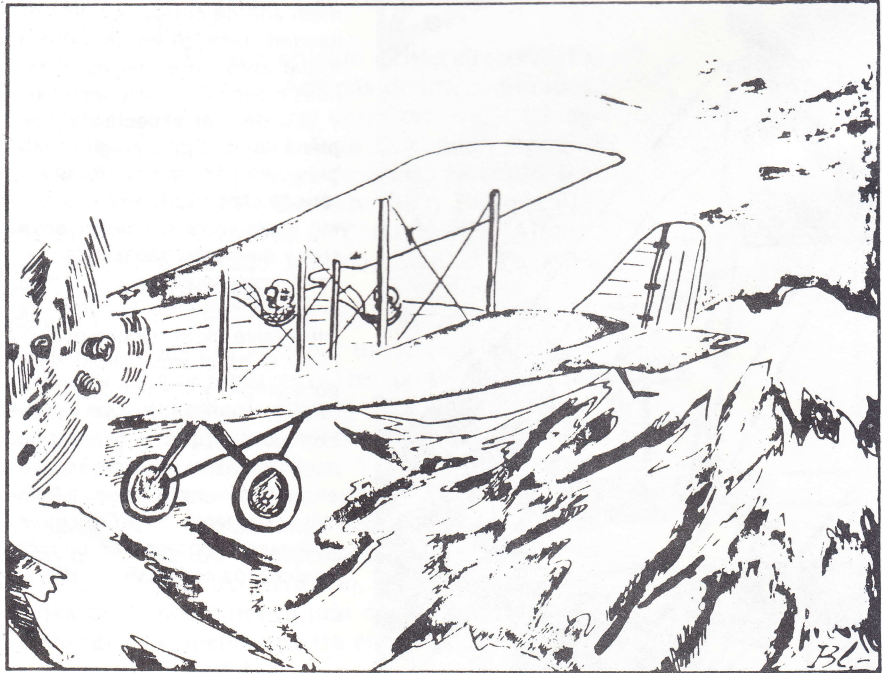
26-27 de enero, 1930

Se cumplieron 53 años. Fue un vuelo audaz que marcó una trascendental etapa en el progreso de una de las regiones más esforzadas de Chile; Magallanes.

Hasta ese día eran pocos los que habían surcado sus cielos imprevisibles. Llegaban los frágiles aparatos sobre la cubierta de algún vapor; eran desembarcados en el muelle con grandes cuidados y mayores dificultades y se llevaban al terreno previamente escogido para que el héroe del momento dejará atónito a un público que desde temprano se congregaba para seguir las alternativas de tan poco usual espectáculo.

Luis Omar Page, en su avión Bathiat Sánchez, con un pequeño motor de 60 H.P., fue uno de ellos. Otro, el recordado David Fuentes, en un Bleriot, y cinco años más tarde, fue Pozatti, en el S.Y.A. Magallanes,

El Comodoro Merino Benitez volando a Magallanes.



destruido pocos meses después de su vuelo a Río Gallegos. El cuarto de estos pioneros fue Günther Pluschow, en su famoso Heinkel "Tsingtau" (Cóndor de Plata), cuyas alas se plegaron para siempre un turbulento día de enero de 1931, sobre ensenada Rico, un poco al norte de Portezuelo Baguales. Cuatro valientes que osaron enfrentarse a nuestros cielos australes que, hasta la década del 50, pese a los avances en cuanto a autonomía de vuelo y potencia de los motores y a los adelantos alcanzados por los servicios meteorológicos y de navegación, aún seguían considerándose como espacios aéreos de rigurosa y difícil operación.

Nunca, hasta el 27 de enero de 1930, máquina aérea alguna había unido el centro del país con nuestro lejano territorio. A principios de ese mes, el Director de los Servicios Aéreos, Teniente Coronel don Arturo Merino Benítez, que ya había dado vida al Club Aéreo de Chile y a la Línea Aeropostal Santiago-Arica en 1929 (actual LAN-CHILE), había inaugurado un servicio semanal entre Santiago y Puerto Montt, con aviones trimotores Junkers R 42. Pero el chillanejo creador y visionario que uniera Arica con la capital del país en un vuelo memorable sin escalas en un Curtiss Falcon realizado ocho meses antes (1) no quería detenerse mucho tiempo en Puerto Montt y es así como había ordenado que los pilotos que allí había a mediados de 1929 comenzaron a volar los aviones Vickers Vedette, reconociendo hasta Puerto Aisén, esa zona hasta aquel entonces inhóspita y desconocida para los aviadores.

Para tomar parte en estos reconocimientos e inspeccionar los servicios al sur, el Comandante Merino se había trasladado a Puerto Montt. Al regresar el 23 de enero, desde Laguna Pumalín en el Junkers N.º 6 al que había hecho equipar con flotadores, recibió un radiograma con la triste noticia del accidente del Vedette, tripulado por el Teniente Aníbal Vidal y por el Sargento 2.º Ernesto Román.

Se inició la búsqueda de inmediato con los aviones disponibles, la que continuó los días 24 y 25. Desalentados regresaban a Puerto Aisén los aviadores de sus vuelos infructuosos por la difícil zona del suceso, en las cercanías de isla Elena, tratando de encontrar los queridos restos de quienes cayeron, tronchadas sus alas y sus ansias.

Reunidos en torno de su director, comentaban las alternativas de los últimos días de cansancio y de angustias, cuando el Comandante Merino dio la orden que nadie esperaba para tan pronto: "Capitán Fuentes, haga completar el carguío del Junkers 6, preocúpese de los alimentos y equipos y ponga latas de bencina a bordo. Mañana a las 8 partiremos a Magallanes".

El avión se elevó pesadamente con su carga completa para dirigirse luego al sur. La tripulación del bombardero la formaba el Comandante Merino Benítez, al Capitán Alfredo Fuentes Martínez; Fritz Reiche técnico mecánico; el Sargento 1.º Luis Soto Vásquez, radioperador; el Sargento 2.º Alfredo Moreno Mendoza, fotógrafo, y el Cabo 1.º Uldaricio Espinoza, mecánico.

En fotos de la época podemos comprobar anteriores acuatizajes del Comandante Merino en Lago Inferior, en la desembocadura del río Palena o en Puerto Aisén, en aviones Vickers Vedette. Hay caras conocidas a



(1) Vuelo sin escalas Arica-El Bosque, que efectuara el Comandante Merino, acompañado del Sargento 2.º A. Vidal, el 10 de mayo de 1929, en un biplaza biplano Curtiss Falcon, en 8 horas de vuelo.

su lado, en estas antiguas fotografías: risueño, el Capitán Rafael Sáenz; pensativo, el Capitán Emilio Larraín; optimistas y alegres los Tenientes Latorre, Olmedo, Silva, Schaerer y Aníbal Vidal (El Pibe), en cuyo recuerdo y homenaje se había iniciado esa mañana el histórico vuelo.

Han sobrepasado el sitio donde cayera Vidal tres días antes y han entrado de lleno al fiordo Elefantes. Una hora después vuelan sobre el Golfo San Esteban.

Una familia de alacalufes los mira pasar encima de su rústica embarcación y los ve perderse detrás de los árboles que cubren la puntilla cercana. Paso del Indio, canal Grappler, fiordo Penguin, van pasando bajo los ojos de los navegantes aéreos, atentos al chubasco que cierra a veces la pasada de un estrecho canal que sobrevuelan a ras de agua. Controlan el pesado aparato que remece la fuerte turbulencia. Sitúanse en la carta náutica de inconveniente escala, aun para los 150 kilómetros por hora de velocidad terrestre que en ese momento acaban de comprobar. Van atentos a los estados del tiempo que radian Guafo y Evangelistas y que llegan a los oídos de Soto, confundidos con mil ruidos. Calculan el combustible remanente y observan los instrumentos del tablero, controlando el funcionamiento de los motores que se desincronizan constantemente. Enfundados en gruesos abrigos de cuero, sus cabezas cubiertas con gorros de vuelo, calzados los anteojos de amplios cristales sobre los ojos, cual viseras medievales bajadas antes del torneo, van ambos pilotos escudriñando entre jirones de nubes bajas que veloces vienen a su encuentro. La cabina abierta del puesto de pilotaje del Junkers es azotada violentamente por los torbellinos de aire frío que el cortaviento no alcanza a impedir que golpee las partes descubiertas de sus rostros varoniles.

Aumenta la visibilidad. El techo de nubes ha dejado de aplastarlos y pueden ascender con rumbo Sudeste. Los débiles motores trepidan exigidos. Tienen ahora a su izquierda la imponente cordillera Darwin, con sus hielos eternos y los fabulosos ventisqueros Dickson y Grey. El frío engarrotta las manos enguantadas. Los remezones son ahora más severos al sobrepasar los murallones que los protegían en parte. Después de dos horas se ven obligados a buscar refugio en Ancón sin Salida, ubicado en el extremo sur del Canal de las Montañas. Amarran el noble trimotor y esperan que amaine la furia desatada. Al terminar el día amarizan en las límpidas aguas que bañan el muelle de Puerto Natales, en Ultima Esperanza. Ahí pernactan.

En la mañana del día siguiente el Junkers pasaba sobre Punta Arenas, y después de un amplio viraje, se posaba sobre las aguas del legendario estrecho, ante el entusiasmo delirante de toda la población que se había congregado en la costa y en las cercanías del muelle para tributar a los aviadores una acogida hasta aquel entonces jamás vista.

Uno de los historiadores de nuestros hechos aeronáuticos, el Coronel (R) Enrique Flores Alvarez, dice que este vuelo marcó el advenimiento de una nueva era para la zona Magallánica: la de las comunicaciones aéreas con el resto del país. Y agrega: "El temple y la férrea voluntad del Comandante Merino, asesorado por el Capitán Fuentes y la tripulación, hizo posible este milagro".

El Intendente de la Provincia, el caballeroso y respetado Manuel Chaparro Ruminot, a quien conociera pocos días después, expresó: "El Comandante Merino, el Capitán Fuentes y sus demás compañeros de heroísmo, han dominado el espacio y el tiempo, combatiendo los elementos desencadenados de la ruta que hasta hoy nos parecían indomables". A su vez, el pundonoroso y eficiente Capitán Fuentes declaró a los periodistas



de Punta Arenas: "No hemos hecho otra cosa que cumplir un plan de trabajo elaborado por nuestro Director, Comandante Arturo Merino Benítez, a cuya pericia y valentía se debe el éxito de nuestra jornada".

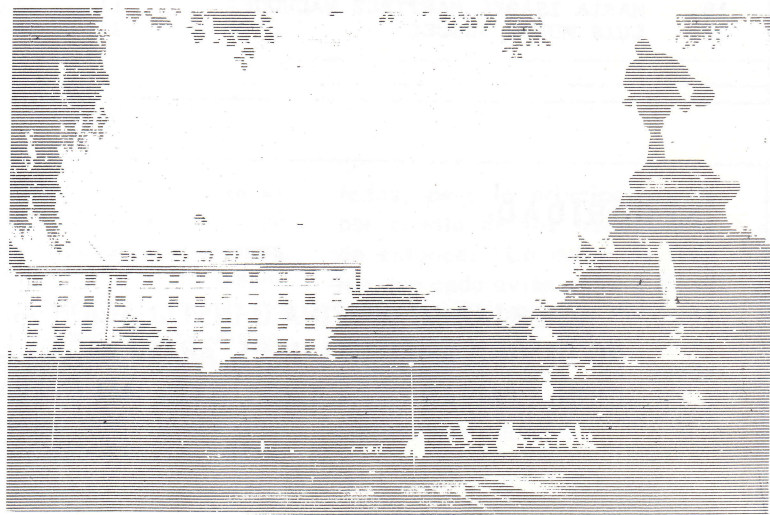
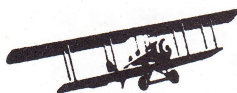
El mismo día de la llegada, la Junta de Alcaldes de Magallanes acordaba, por medio de Acta que lleva el número 103, conceder una medalla de oro a cada uno de los tripulantes, "interpretando el sentir unánime de la población ante el acto realizado, con olvido de sí mismo, en medio de todos los peligros y que él constituye un esfuerzo y un sacrificio en bien exclusivo del progreso de la región".

La medalla con broche y cinta azul entregada al Comandante Merino Benítez, que representa el escudo de la ciudad austral, finamente cincelada, se encuentra en una hermosa vitrina de caoba en el Museo Aeronáutico de Santiago, ya que por acuerdo de sus hijos, el sable, las condecoraciones e insignias fueron donados a la Fuerza Aérea de Chile, institución que fundara poco tiempo después del raid relatado y de la que fuera su creador y primer Comandante en Jefe.

El Comodoro Merino, más tarde General del Aire, al dar término a este vuelo, cumplía con su antiguo sueño de unir por los aires el desolado desierto nortino con las frías tierras magallánicas.

La semilla por él sembrada en tan meridional latitud, dio frutos que enorgullecieron a la aviación sudamericana. Franco Bianco, Francisco Bermúdez y Tomás Saunders fueron sus más altos exponentes en la aviación civil. En cuanto a la militar, descollaron los Capitanes Manuel Hurtado y Carlos Abel, los Tenientes Tomás Gatica, Rodolfo Marsh, Marcos Vega, Alfonso Scheihing y tantos otros que siguieron la ruta trazada un año antes por Merino. Los botes voladores Dornier Wal siguieron la ruta de los Junkers y los nombres de Hebert Youlton, Horacio Barrientos y Raúl Mariotti quedaron, junto con el de sus otros camaradas, integrados a la heroica conquista de la ruta austral. Pero éste es tema que desarrollaremos en otra oportunidad.

Con ocasión del fallecimiento del insigne visionario, el distinguido aviador poeta, Diego Barros Ortiz, escribió: "El Comodoro Merino es el emblema de la perseverancia, de la sana ambición, del genio vivo y del carácter acendrado. Su silueta crecerá con los años que vienen a la manera que se agiganta la sombra de un árbol grande cuando los rayos del sol de la tarde lo proyectan sobre el horizonte".



CUMPLEAÑOS DE MAYO

- | | | | |
|-----|-----------------------------------|-----|-----------------------------------|
| 01. | MARIA EUGENIA ACUÑA SOTO | 24. | NURI NAVARRETE CORTESI |
| 09. | CECILIA ALBORNOZ FLORES | 11. | EDUARDO NAZAR BUSTAMANTE |
| 03. | MIGUEL ALVARADO DEL SOLAR | 03. | KAREN NIEDMANN ALFESSI |
| 10. | ROLANDO ANDAUR FAUNDEZ | 30. | JUANITA NUÑEZ GALLARDO |
| 27. | FRANKLIN ANDRADE CORDERO | 31. | CLAUDIO OLCAY SERRANO |
| 22. | LILIAN ARELLANO SALINAS | 04. | SERGIO OLIVIER GRAMOLA |
| 06. | LUCIANO ARIAS PARADI | 07. | DANIEL ORTEGA CACERES |
| 30. | NORMAN ARRIAGA ESPINOZA | 09. | VICTOR ORTIZ CARRASCO |
| 24. | JOSE ARRIAGADA SANHUEZA | 17. | HORACIO OYARZO BARRIA |
| 16. | FRANZ ASTUDILLO ROSCHMIERDER | 02. | JUAN PARDO BERNALES |
| 11. | ROSA IVETTE BAEZA ROJAS | 09. | LUZ PAREDES MARTINEZ |
| 11. | JUAN BALBOA ANDRADE | 26. | CARMEN PEÑA LACKINGTON |
| 09. | SATURNINO BANDA TOLEDO | 11. | VILMA PEÑA ORUZ |
| 20. | MANUEL BELTRAN URRUTIA | 04. | MARTA PEREZ PLAZA |
| 09. | EDUARDO CARPANETO SIMONELLI | 11. | VICTOR PIZARRO ALBIN |
| 07. | PATRICIA CARRASCO DELORME | 23. | CARLOS QUIÑONES MUÑOZ |
| 21. | CARLOS CASTAÑEDA SOTOMAYOR | 28. | DANILO RAMIREZ CASTRO |
| 15. | MARICARMEN CASTILLO REBOLLEDO | 12. | JOSE MIGUEL RAMOS BARRA |
| 04. | PEDRO CONTRERAS CARVACHO | 25. | RAUL RAMOS CARRASCO |
| 27. | FRANCISCO CUEVAS CUEVAS | 27. | GUILLERMO RIVAS VERGARA |
| 27. | JOSE ANTONIO DIAZ BRAVO | 13. | MARIA ALEJANDRA RIVERA VARAS |
| 18. | LAUCATON DIAZ GONZALEZ | 17. | MIRTHA RIVEROS MORAGA |
| 16. | BEDRO DONOSO VILLAR | 19. | JORGE ROJAS DURAN |
| 16. | EUGENIO ESPINOZA ESPINOZA | 21. | ALBERTO ROJAS LABBE |
| 13. | MIGUEL ESPINOZA PINTO | 04. | HECTOR ROMAN ROSALES |
| 21. | ARTURO FLORES CARRASCO | 12. | AQUILES ROSAS NAVARRETE |
| 05. | FOLLIA PEREZ JORGE | 30. | CLARA SANCHEZ SANCHEZ |
| 04. | MONICA GAC ALTAMIRANO | 23. | RAUL SEREY GOMAZ |
| 12. | BRIAN GERALD GALLO MOORE | 31. | ALEJANDRO SILVA VERGARA |
| 06. | ENRIQUE GAMBRA ORDENES | 16. | MARIA DEL CARMEN SOTO MONTANER |
| 06. | RUBEN GARRIDO CORNEJO | 19. | FANY SUAZO VARAS |
| 31. | MANUEL GONZALEZ ALIAGA | 10. | BLANCA TORO BAEZ |
| 27. | MARLEN HAGEL HAMMERSLEY | 08. | BRANIMIR TRECIC MLADENIC |
| 14. | LUIS HUMBERTO HERNANDEZ HERNANDEZ | 22. | JUAN ENRIQUE TREJO OLIVERA |
| 31. | PERLA IBAR BELMAR | 04. | NELSON URBINA VERDEJO |
| 19. | CESAR JAQUE VARGAS | 27. | LUIS OMAR VALDENEGRO PEÑA |
| 04. | MANUEL JEREZ LOPEZ | 08. | TOMAS VALDENEGRO GONZALEZ |
| 16. | SANTIAGO JIMENEZ GAJARDO | 26. | PATRICIO VALENCIA MOYA |
| 01. | JUAN JOFRE MARTINEZ | 02. | LUCY VARGAS GATTAS |
| 24. | MARGIT KEIM SURBER | 05. | ELANA VARGAS SOANE |
| 08. | MARIA GABRIELA LARSON BRICEÑO | 01. | ALBA PATRICIA VEGA CARVAJAL |
| 18. | PATRICIA LASO AROCA | 28. | MARIO VENEGAS SEPULVEDA |
| 16. | STEFAN LINK THUGUT | 02. | JUAN IGNACIO VERA SANCHEZ |
| 17. | EMILIO MARTINEZ ELARNSEN | 24. | CARLOS ALBERTO VERGARA BUSTOS |
| 14. | CLAUDIA MARTINEZ ISLA | 28. | GERMAN VIELMA TORRES |
| 18. | MARIA ISABEL MARTINEZ MALUQUER | 14. | JORGE EDUARDO VILLARROEL MANSILLA |
| 28. | LUIS MUÑOZ SEGUEL | 31. | DANIEL ZAPATA BASCUÑAN |

SEGURIDAD

“ AL DEJAR SU OFICINA O INSTALACION AL TERMINO DEL TRABAJO, NO OLVIDE APAGAR LUCES, ARTEFACTOS ELECTRICOS, CALEFACCION, LIMPIAR CENICEROS, ETC., ASI EVITARA INCENDIOS.”

OSILAN

Crónica

"Suspensión de vuelos a Europa es temporal"

LAN pasa revista

a su situación económica

EL presidente de Línea Aérea Nacional, Patricio Sepúlveda, informó que la compañía se encuentra efectuando una completa evaluación para poder establecer en forma clara cuál es su situación económica.

Agregó que todas las aerolíneas del mundo han sufrido en mayor o menor grado los efectos de la recesión internacional, lo que se ha manifestado, especialmente, en la baja de la demanda por pasajes y carga.

Respecto al retiro de los aviones de las rutas hacia Europa, señaló que se trata de una suspensión temporal, ya que el mercado europeo en estos momentos se ha tornado difícil, especialmente por razones tarifarias.

Explicó que los valores netos que reciben las distintas compañías aéreas han ido disminuyendo, mientras los costos van en

aumento, lo que ha significado una pérdida de la rentabilidad.

Actualmente, los vuelos de pasajeros de LAN Chile sólo llegan hasta Brasil, pero a juicio del ejecutivo, una vez que mejoren las condiciones económicas se podría retomar la ruta a Europa.

El material de vuelo que se utilizaba para esos viajes se ha destinado al servicio de carga, dada la gran capacidad de los aviones. Esto forma parte del acondicionamiento de LAN Chile a la actual contracción en la demanda de pasajes.

Sepúlveda explicó que en materia de carga es hacia



PATRICIO SEPULVEDA,
presidente de LAN.

Estados Unidos la que ha aumentado con los planes de promoción de las exportaciones que ha dispuesto el Gobierno.

En cuanto a las metas que debe cumplir LAN, de acuerdo con los programas ministeriales, Sepúlveda indicó que ellas se han ido cumpliendo "al pie de la letra".

Entre dichas metas se refirió a la eliminación de activos no prescindibles y a la racionalización del personal.

.sabía
¿ud.
que...

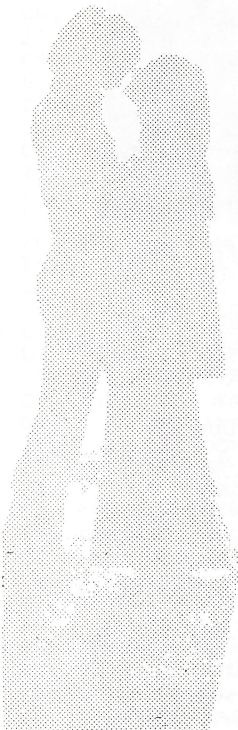
En 1934, caso único en el continente, LanChile construyó en su maestranza seis aviones del tipo Fairchild. Con solamente personal chileno se logró esta verdadera hazaña. Tenían una potencia de 450 HP y una capacidad para cuatro pasajeros.

Cierto es que algunas piezas vitales debieron ser impor-

tadas, pero lo principal corrió por cuenta de los trabajadores de entonces. Lo mejor de todo fue que cada avión salió a 80 mil pesos cuando modelos similares estaban costando 180 mil en el extranjero. Y estos, los "made in Chile", eran más potentes y rápidos que aquellos.

*Apuntes de la Srta. Gisela Silva E.,
Asesora Cultural de la Secretaría de
la Mujer.*

RESPECTO RECIPROCO



Otro valor que es indispensable exaltar en la relación hombre-mujer, es el respeto recíproco, el respeto mutuo. No puede, una mujer, si no tiene respeto por su marido pedir, a su vez, respeto para ella, ni de él ni de sus hijos. Ni puede, el hombre, si no respeta a la mujer que va a ser madre de sus hijos, pretender alcanzar en la vida de su hogar, el respeto que merece como jefe de él. Esta relación de dignidad, de permanente ejemplo, va a repercutir, a su vez, en forma favorable sobre los hijos cuando se da en los términos debidos.

En esta relación hombre-mujer, tenemos que combatir permanentemente esta tendencia a la indiferenciación de los sexos, incluso en el trato. La mujer, mientras más mujer ha sido en el curso de la historia, ha tenido más respeto y más exaltación a su dignidad de mujer. En cambio, mientras más ha pretendido igualarse al hombre, más ha decaído ese respeto. Ese es un termómetro que señala una relación que es muy importante tener presente para dar valores permanentes en este campo.

Tenemos que combatir -como les señalaba antes- esta magnificación monstruosa de la sexualidad y de la vida sexual que nos está dando la vida contemporánea.

Alguna vez, el mundo futuro va a analizar esta época, en los testimonios que sobrevivan: revistas, cinematografía, etc.; y se va a quedar abismado de la magnificación sexual de la vida contemporánea, porque, en el fondo, es una magnificación monstruosa e incluso pueril, propia de pueblos que parecen inmaduros. Curiosamente en una cultura que ya reviste caracteres de senectud como es la occidental, los pueblos empiezan a volver a una especie de degradación infantil, magnificando temas sobre los cuales ya no cabe ningún misterio y que son tan viejos como el mundo, y que no tienen otra connotación más que una base biológica, propia de todas las manifestaciones de la vida y de la naturaleza que en el hombre están insertas en un concepto espiritual superior como es el del amor.

gerencia de administración

UNIDAD DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

LA EMPRESA Y ESTA UNIDAD SE PREOCUPA...



LEY No. 16.744

ESTABLECE NORMAS SOBRE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

Esta disposición publicada en el Diario Oficial N° 26.957, del 1° de febrero de 1968, estableció el Seguro Social Obligatorio contra Riesgos de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales en la forma y condiciones establecidas en dicha ley.

Para los efectos de esta ley se entiende por accidente del trabajo toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte.

Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar de trabajo.

Se consideran también accidentes del trabajo los sufridos por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión de sus cometidos gremiales.

Exceptúanse los accidentes debido a fuerza mayor extraña que no tenga relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima.

Para los efectos de esta ley, es enfermedad profesional, la causada de una manera directa por el ejercicio de la profesión o el trabajo que realice una persona, y que le produzca incapacidad o muerte.

La administración de este seguro está a cargo del Servicio de Seguro Social, del Servicio Nacional de Salud, de las Cajas de Previsión y de las Mutualidades de Empleadores en conformidad a lo establecido por la ley.

LanChile, está afiliada a la Asociación Chilena de Seguridad que administra el seguro contra accidentes del trabajo y enfermedades profesionales. Es una organización privada dirigida por un directorio compuesto por representantes de los trabajadores de las empresas afiliadas y representantes de los empleadores, duran tres años en sus funciones.

El presidente de la Mutua es designado por el Presidente de la República a través del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

La víctima de un accidente del trabajo o enfermedad profesional tendrá derecho a las siguientes

prestaciones que se otorgarán gratuitamente hasta su curación completa o mientras subsistan los síntomas de las secuelas causadas por la enfermedad o accidente.

- a) Atención médica, quirúrgica y dental en establecimientos externos o a domicilio.
- b) Hospitalización si fuere necesario, a juicio del facultativo tratante.
- c) Medicamentos y productos farmacéuticos.
- d) Prótesis y aparatos ortopédicos y su reparación.
- e) Rehabilitación física y reeducación profesional, y
- f) Los gastos de traslado y cualquier otro que sea necesario para el otorgamiento de estas prestaciones.

En futuras publicaciones de este informativo tan importante que es VOLANDO se continuará dando a conocer los aspectos más importantes de esta ley que favorece a todos los trabajadores por quienes LanChile cotiza.

APAGARLOS ANTES DE TIRARLOS

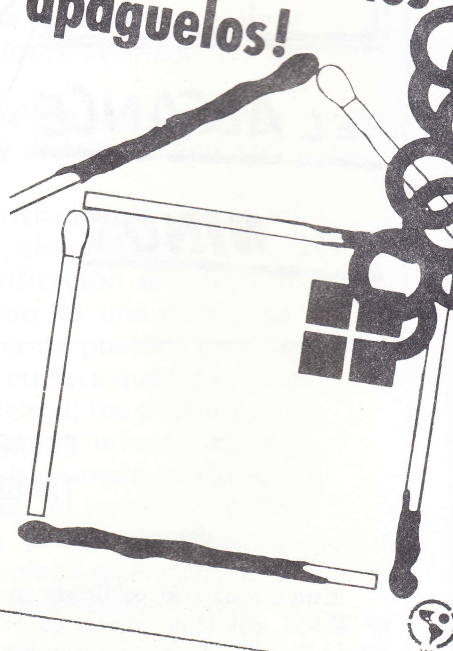
LAS CERILLAS O FÓSFOROS, e incluso los cigarrillos, deben siempre apagarse antes de tirarse porque existen muchas posibilidades de que permanezcan encendidos al llegar al suelo y originar un fuego si los mismos caen sobre materiales inflamables o se ponen en contacto con materiales combustibles. No obstante, mejor es no tirarlos al suelo.

Existen recipientes específicos, tales como los ceniceros que se han diseñado con el propósito de desechar los fósforos y los cigarrillos. Aun así hay que cerciorarse de que quedan apagados totalmente y que no presentan ningún peligro de incendio o explosión. Cuando no se dispone de recipientes adecuados para desecharlos se debe tener cuidado del lugar donde se los tira.

Nunca se los debe tirar en los cestos de papeles, ni en rincones ni en sitios donde pueda haber trapos sucios o empapados de aceite o grasa porque éstos son materiales altamente inflamables que fácilmente provocan un incendio. ¿Por qué verse involucrado en un fuego causado por un fósforo encendido que cae al suelo cuando es más fácil evitarlo apagándolo antes de tirarlo?

Apagar los fósforos antes de tirarlos es una práctica que debe convertirse en hábito y no sólo en la planta o el lugar de trabajo sino también en el hogar, donde se puede correr el mismo peligro de originar incendios. Los materiales inflamables están en todas partes, así como están los fumadores descuidados. No sea Ud. uno de ellos y ¡apáguelos antes de tirarlos! •

**¡Antes de tirarlos
apáguelos!**



CONSEJO INTERAMERICANO DE SEGURIDAD

EL SUPERVISOR — publicación mensual del Consejo Interamericano de Seguridad (CIAS).
33 Park Place, Englewood, N.J. 07631, E.U.A. Organización educativa sin fines de lucro.
Suscripción anual: US\$11,00.

CULTURA

CONJUNTO FOLKLORICO LAN CHILE

El jueves 14 de abril, recién pasado, en la Viña Undurraga, con motivo de realizarse un almuerzo típico chileno, y en honor de los participantes del Congreso Internacional de Cardiología, actuó nuestro Conjunto Folklórico.

Como siempre su presentación fue excelente y los Congresales Extranjeros brindaron significativos aplausos por tan lucida actuación.

Dicha invitación, a fin de mostrar a tan distinguidas personalidades, los bailes de nuestra tierra, fue extendida por "El Capítulo Chileno del American College of Surgeons".



DEPORTES

DEPORTES

LA RAMA PESCA Y CAZA LANCHILE

La Rama de Pesca y Caza, inició las actividades correspondientes al año 1983, con un paseo al Complejo Laguna Verde, los días 25 - 26 - 27 de marzo, al cual asistieron socios y funcionarios con sus respectivas familias.



Sr. ALMAGRO VALDIVIA S.

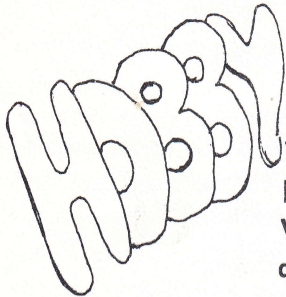
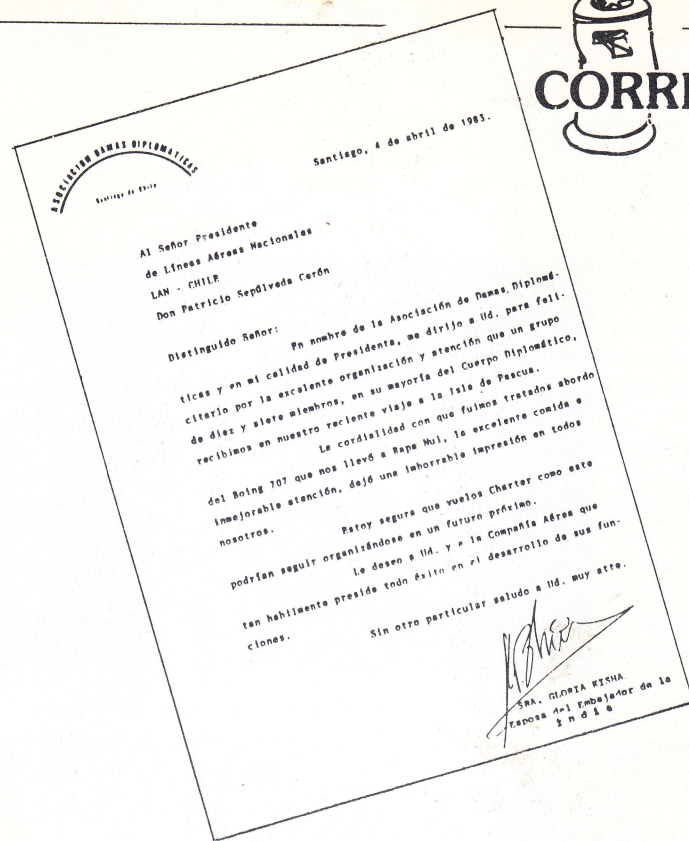
En las actividades competitivas se está participando en la Asociación Santiago, con dos representantes de nuestra rama, los señores Juan Manríquez Berrocal y don Sergio Jeno Muñoz en la modalidad Pejerrey Chileno, la primera etapa se desarrolló el día 10 de abril en el sector Puente Las Truchas, estero Zamorano. La segunda etapa y final del Campeonato de Selección será el día 1o. de mayo próximo.

Con fecha 13 de abril de 1983 en reunión de directorio, la actual directiva es la siguiente:

DANIEL ORTEGA CACERES	Presidente
ELIAS FLORES VALENCIA	Secretario
SERGIO JENO MUNOZ	Tesorero
JUAN MANRIQUEZ BERROCAL	Delegado Asociación
ALMAGRO VALDIVIA SILVA	Director
HECTOR CIRE HENRIQUEZ	Director

El día 8 de mayo se realizará un encuentro en el Fundo El Alamo en el Lago Rapel. Los interesados deberán comunicarse con algún miembro de la directiva.

El día 30 de abril la rama efectuará su primera Pesca Embarcada en Valparaíso, sector El Membrillo.



HOBBY (ANGLICISMO: afición por distracción predilecta pasatiempo favorito)

Y EN SU GRUPO FAMILIAR, UNO DE ELLOS SE DESTACA POR UN PASATIEMPO ¿¿¿ ES UN HOBBY???

VOLANDO se ha propuesto organizar próximamente una exposición que mostraría SU HOBBY

EL HOBBY DE SU HIJO

EL HOBBY QUE TIENE SU SEÑORA

Con ello la **FAMILIA LANCHILE** podrá constatar lo que la imaginación y la dedicación, en los ratos libres, es capaz de lograr: una pieza, y por que no decirlo **UNA PIEZA DE ARTE.**

Creemos que la diversión sana y el entretenimiento, en que se pasa el rato, conduce a elevar nuestro espíritu.

La inclinación, el amor a una cosa, el ahinco, el empeño grande de hacer algo, nos realiza, al materializar en algo tangible, algo de nuestra imaginación.

Sabemos que un hobby muchas veces logra una colección, valiosa en todo lo que vale, por su dedicación, esmero y búsqueda.

VOLANDO desea cristalizar esta idea, para lo cual recibiremos gustosos las sugerencias, su apoyo.

DIRIGIRSE A:

**Sra. Eliana Trabucco,
Gerencia de Administración
2º Piso Citófono 334
Los Cerrillos**