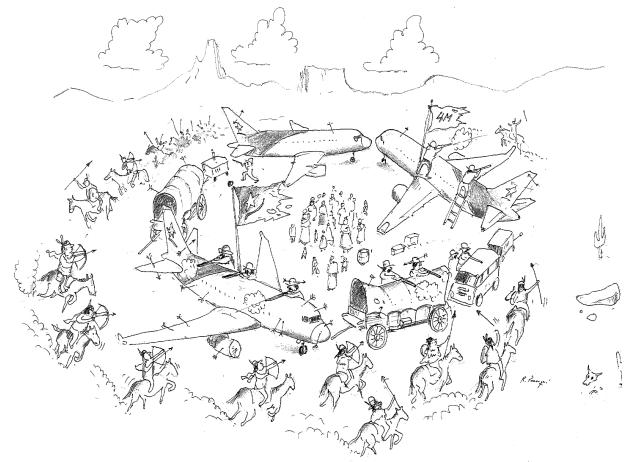




OPERACIÓN ARGENTINA



Resistid... la caballería viene en camino!!!

Editorial pg .5
Control de Rumores pg .5
Noticias pg .6
Boletines pg .12
Nota Operacional pg .18
Cartas del Director pg .25
Efemérides pg .26

JULIO (actividad comercial en el hemisferio norte)

EL SECRETO DEL ÉXITO



«La mezcla de carga con pasajeros ha sido fundamental para nuestro éxito ... «

Editorial

UN ESPACIO DE PILOTOS PARA PILOTOS

Uno de los objetivos que perseguimos como Gerencia de la Flota Wide Body, es trabajar de manera permanente para que ustedes puedan realizar su labor en las mejores condiciones.

En este sentido la construcción de un espacio de confianza y camaradería dentro de la flota resulta fundamental. En este contexto, los Informativos de Flota son un espacio valioso a través del cual nos comunicamos y ponemos al día de los que ocurre a nuestros compañeros, en la flota y en la Compañía.

Es pensando en todo lo anterior que desde hace algún tiempo estamos trabajando en la mejora de estos espacios. Estaba en eso cuando me topé con unos ejemplares de la antigua revista "Despegue", una publicación del círculo de pilotos que se imprimió hasta la década de los '70.

Me entretuve un buen rato hojeando sus páginas, releyendo algunas de sus publicaciones y mirando los dibujos de Roberto Parrague, que ya por esos años, con un talento fuera de lo común, ilustraba con humor las contingencias y vicisitudes de la aviación comercial.

Ahí pude darme cuenta que los temas que preocupaban a los pilotos por esos años, son los mismos que nos atañen hoy en día. Han pasado 40 años y la asignación de roles, la eficiencia en combustible y la seguridad siguen ocupando nuestro tiempo.

Fue en ese momento cuando pensé que esta revista podría ser una buena fuente de inspiración para dar un nuevo aire a nuestros informativos de flota. Una revista hecha por pilotos para pilotos es sin duda la mejor radiografía que podemos hacer de nosotros y de nuestra querida actividad.

Ahora, esta condición no asegura el éxito. Si queremos hacer de este nuestro espacio de comunicación, es necesario alimentarlo con nuestras historias y experiencias. Debemos dejar de ser meros destinatarios de la información, para pasar a ser figuras activas, capaces de proponer nuevos espacios y contenidos. El valor de esta publicación será la sinergia que podremos lograr entre ustedes y sus jefaturas.

Todos estamos invitados a participar y a hacer de ésta, la mejor revista de flota de la Compañía.

Mauricio Sanchez Gerente Senior Flota Wide Body

CONTROL DE RUMORES

porque queremos aclarar tus dudas



En el marco de las acciones que estamos implementando como Gerencia de Flota Wide Body para mejorar nuestra comunicación, hemos puesto en marcha esta iniciativa, que busca canalizar todas las inquietudes que ustedes puedan tener respecto de la operación, la compañía o la industria.

A partir del próximo mes instalaremos un buzón en la sala de briefing, donde podrán hacernos llegar todas las dudas, incertidumbres o preguntas que tengan en relación a nuestro trabajo. No hay temas prohibidos y no será necesario que se identifiquen cuando ingresen sus dudas, pero sí es importante considerar que para el éxito de esta iniciativa es fundamental utilizar este espacio de manera adecuada.

Debemos tener presente que ésta no es una instancia para abordar situaciones personales-para ello está nuestra oficina donde siempre encontrarán las puertas abiertas- sino temas generales. Asimismo, por respeto a las personas de nuestro equipo que gestionarán sus consultas, les pedimos cuidar especialmente el tono de los mensajes.

Las respuestas a las consultas más reiterativas se darán a conocer mensualmente en este u otros espacios de comunicación de la Flota.

FLOTA WIDE BODY / JULIO 2014 4 FLOTA WIDE BODY / JULIO 2014 5

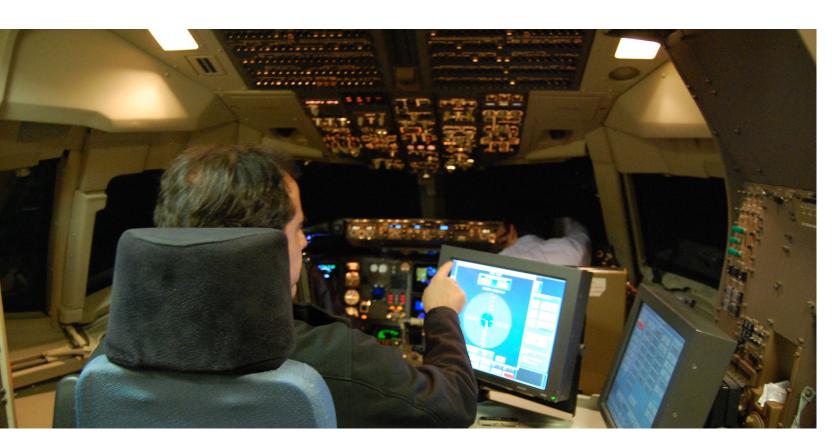


ESTAS VACACIONES DE INVIERNO

Pilotos Wide Body visitan el simulador junto a sus familias

Todo un éxito resultó la visita al CAE organizada por la Gerencia de Flota Wide Body, en la que participaron cerca de 20 pilotos y sus familias, que pudieron conocer el lugar de entrenamiento de los pilotos y tripulantes de cabina.

Sin duda lo más atractivo fue la posibilidad de subir y en algunos casos "volar" en el simulador.





A las 16.00 horas comenzaron a llegar los participantes en esta primera versión de las visitas al CAE, donde sin duda uno de los puntos más atractivos fue la posibilidad de visitar el simulador y en aquellos casos en que hijos y padres comparten esta pasión, la posibilidad de volar juntos en la cabina del B-767.

La visita se inició con una presentación teórica de las instalaciones que recorrerían, luego un grupo se dirigió a las zonas de entrenamiento de los tripulantes de cabina donde pudieron ver el entrenamiento de cabina, puertas, toboganes, balsas y primeros auxilios que reciben los tripulantes.

El otro grupo partió directo al simulador, que operado por Gino Bettini, recreó un vuelo en la ciudad de Santiago y posteriormente en París.

Al respecto el Gerente de Flota Wide Body, Mauricio Sanchez, destacó la importancia de esta actividad. "Antiguamente era normal que los pilotos pudieran hacer pasar a sus familiares a las cabinas. Hoy por razones de seguridad eso es imposible, ahí radica uno de los valores de esta actividad, que permite que nuestros hijos y familiares conozcan nuestro lugar de trabajo", comentó.

"Estos encuentros fortalecen el sentido de equipo en la medida en que nos permiten compartir con otros pilotos en un espacio distendido y de camaradería junto a nuestras familias y seres queridos (...) la recepción por parte de la línea fue tan buena que estamos evaluando la posibilidad de repetirla en un futuro cercano", concluyó Mauricio Sanchez.



DIROPS visita a pilotos Wide Body en USA

Hasta Miami llegaron los ejecutivos de la Dirección de Operaciones Chile para reunirse con los pilotos que realizan el curso de transición al B-787 y aquellos que se encontraban operando esta ruta, en una distendida reunión de camaradería.



El Director de Operaciones Chile, Peter Weisser y el Gerente Senior de la Flota Wide Body, Mauricio Sanchez, viajaron hasta Miami para participar en el encuentro organizado por la DIROPS, en el que estuvieron presentes los pilotos que realizan el curso de B-787, aquellos que están en su recurrent y los que se encontraban en operación regular.

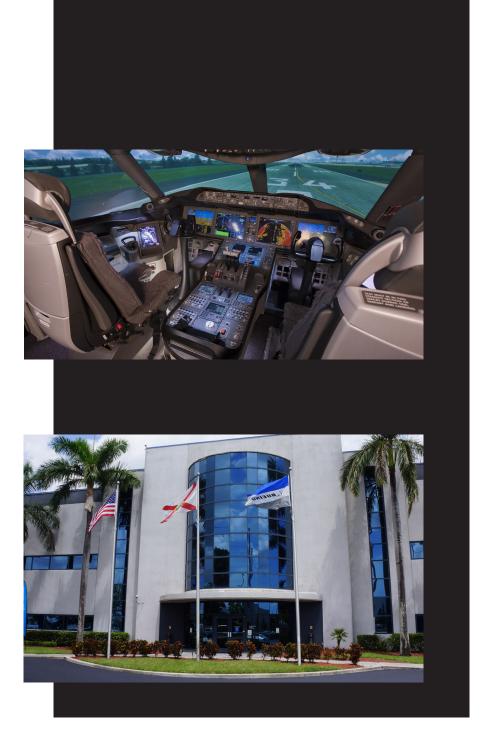
El objetivo de esta actividad, que se realizó en el Hotel Element, -donde se alojan estos pilotosfue compartir y conocer in situ las impresiones y experiencias que están viviendo, así como comentar algunos temas del área y de la Compañía.

Pablo Quinteros, Primer Oficial, que hoy realiza el curso de B-787 y que participó en la actividad, destacó la importancia de estos encuentros. "Es muy valioso que nuestros jefes se acerquen para poder compartir y conversar en relación a la Compañía, a nuestro quehacer laboral, así como de cualquier otro tema. Hoy hay un grupo importante de personas en curso lejos del país y viene muy bien una instancia de esparcimiento y un empujón de ánimo como este (...)









sentirse agradado, considerado y en un grato ambiente laboral es clave para el desarrollo de una actividad y eso fue lo que ocurrió acá, todos nos sentimos compañeros en un trabajo y parte de una empresa", comentó.

Si bien la actividad principal fue la reunión con los pilotos, los ejecutivos aprovecharon el viaje para visitar el simulador del B-787 de Boeing, donde hoy se entrenan 18 de nuestros pilotos. En este lugar, el Fly Training Manager de Boeing, destacó la calidad de los pilotos de LAN que han realizado su entrenamiento en este centro.

Así lo expresó Peter Weisser luego de la visita, que realizó en compañía de Mauricio Sanchez. "Sin duda es motivo de profundo orgullo que ejecutivos de una compañía de este prestigio, que día a día se relaciona con profesionales de todo el mundo, destaque el profesionalismo, capacidad y compromiso de nuestros pilotos", concluyó.

Noticias

PROYECTO INNOVA: porque queremos conocer tus ideas para mejorar la operación



Habla el ejecutivo

Estimados Colegas A340, quiero darles la bienvenida a esta primera edición del nuevo Informativo de Flota, que reemplazará al mail interno, a través del cual nos hemos puesto al día de los temas de nuestra flota y que ustedes conocen como: "Temas de Flota".

Como primer tema quisiera abordar lo que se avecina para el A-340 en el futuro cercano. Nuestra flota ha entrado en una fase muy especial, con objetivos y tareas que se van aclarando poco a poco. Este proceso reúne muchas variables, algunas que manejamos y otras no tanto como: aspiraciones personales, escalafón, disponibilidad de cursos en las otras flotas, itinerario, recurrentes y Line Check, vacaciones, 65 años y otros.

Sin duda lograr un equilibrio entre las aspiraciones de cada uno y a las necesidades de la Compañía, es un gran desafío. Pero para alcanzarlo tenemos palancas como la elaboración de un plan de recurrentes optimizado, que adelante, prorrogue o bien elimine parte de estos, jugando con las fechas de vencimiento de cada uno.

Estamos trabajando en una agenda eficiente de actividades como "oficina", reuniones de material, ITP, hand on, liberando la mayor cantidad de días posible. Todo lo anterior debe tener también las holguras que nos permita adaptarnos a los imprevistos.

Novedades de la flota

Las vacaciones son uno de los aspectos donde más podemos aportar. Nos quedan sólo siete meses, de septiembre a marzo, para administrar y poder distribuir una cantidad de vacaciones, que permita que cada uno de nosotros se transfiera con los requisitos cumplidos y lo más importante, que descansemos junto a nuestras familias. En este tiempo tenemos que considerar diciembre y febrero como meses sensibles en este aspecto.

Entre abril y mayo de 2015 probablemente estaremos transfiriendo tripulaciones a toda máquina, pero esta llave tiene un flujo limitado. Esto nos generará más espacios para salir que debemos llenar.

El escalafón y las aspiraciones personales no siempre van de la mano. Así, el más antiguo no siempre desea lo más cotizado. Es por ello que estamos en una fase de consulta, para enterarnos de preferencias de material, fechas, u otras consideraciones que nos ayuden a armar mejor este plan.

Los pilotos mayores de 60, también son parte de esto. Mantener una comunicación personal con cada uno de ustedes nos ha permitido saber sus aspiraciones y preocupaciones.



De regreso a la actividad

Hemos querido conmemorar y vivir esta etapa como una fiesta y para ello hemos puesto en marcha una serie de iniciativas.

Un equipo de Capitanes conformado por Christian Staiger, Miguel Alcerrreca y Constanza Riderelli, en conjunto con la Dirección de Operaciones trabaja activamente para desarrollar un proyecto donde el cliente final somos nosotros mismos y que persigue rendir el tributo que se merece este material.

¿Qué se requiere de cada uno de nosotros?

- Idealmente, que solicitemos nuestras vacaciones con anticipación, para armar un plan completo lo antes posible, que nos permita administrar de la mejor manera todas las consideraciones personales.
- Que nos mantengamos informado y que mantengamos informados a nuestras jefaturas.
- Que aportemos con entusiasmo cualquier idea o iniciativa que contribuya al equipo y la concreción de nuestros objetivos.
- Y sin duda lo más relevante, que cerremos esta flota sin incidentes y volando lo que nos queda con la excelencia que nos ha caracterizado.

Boletin de Flota B-767

Habla el ejecutivo

Estimados colegas junto a Gino les enviamos un gran saludo y como siempre deseando sinceramente que tanto vuestras familia como ustedes se encuentren muy bien.



Nuestros pilotos

Durante el mes de Julio hubo varias licencia médicas importantes tanto por su complejidad como por su duración, por lo que enviamos un especial saludo y apoyo para su recuperación a los Capitanes Rodrigo Palavicino, Pedro Zamora, Pablo Gonzalez, Juan Antonio Cambiaso y los Primeros Oficiales Matias Grez y Patricio Venegas.

De regreso a la actividad

En relación a la operación les podemos comentar que los meses venideros se ven bastante dinámicos y con más horas de vuelo de las presupuestadas inicialmente por planificación.

Producto de una atraso de al menos un mes en la entrega regular de los aviones B-787, para el mes de agosto se traspasaron 350 horas de vuelo del B-787 al B-767 y 100 horas mensuales para el periodo que va de septiembre a diciembre de este año.

Esta información se recibió una vez que ya estaba efectuada la notificación de traspaso de flota a los pilotos del B-767, cuando ya se había realizado el cierre de planificación de dotación, itinerario y rol de vuelo, que se realiza los días 10 de cada mes.

Normalmente la planificación considera el traspaso de los pilotos del B-767 al B-787 en forma adelantada, en un lapso de tiempo que puede fluctuar entre uno y dos meses, conforme a la llegada de un nuevo avión.

Elatraso en la entrega regular del B-787 implicará que durante los meses de agosto y septiembre habrá que modificar la programación de salida de pilotos hacia el B-787, con una postergación variable entre uno y dos meses con respecto a

la programación recientemente entregada por la flota.

Es necesario tener en cuenta que el Rol de agosto tenía considerado la salida informada originalmente por la flota. En este nuevo escenario habrá que realizar una modificación en la fecha de inicio del curso de B-787, ante lo cual se resolvió cambiar el curso de la primera semana de agosto para la primera semana de septiembre, con el consiguiente efecto de empuje para los demás cursos existentes.

Debemos mantenernos atentos y por sobre todo disponibles para posibles modificaciones a nuestro rol de vuelo y a la operación en general. Necesitamos una vez más el compromiso, entrega y disposición demostrada hasta la fecha. Nuestro esfuerzo y apoyo son determinantes para el éxito nuestra operación.

Es importante no olvidar que aunque exista una planificación robusta para un plan de renovación de flota, el crecimiento de una de ellas -que incluye un nuevo material- y la reducción de otra, siempre presentará imponderables y que requieren de nuestra comprensión y apoyo.



Boletin de Flota B-787

Habla el ejecutivo

Estimados pilotos Dreamliner, aprovechando este nuevo espacio de comunicación, quisiera extender un saludo a todos los pilotos de la flota y en especial a aquellos de ustedes que se han incorporado en los últimos meses, luego de un periodo de grandes desafíos, en lo personal y profesional, que finalmente se ve recompensado con la posibilidad de volar el avión de pasajeros más moderno del mundo.

Ha sido un periodo de grandes desafíos, en lo personal y profesional, que finalmente se ve recompensado con la posibilidad de volar el avión de pasajeros más moderno del mundo.

Como flota seguimos creciendo en dotación y aviones. Ya tenemos operando el 6º B-787, el CC-BBF y está en proceso de recepción el CC-BBG. La llegada de estos nuevos aviones, significa un crecimiento en itinerario, lo que se

traduce en más dotación y en más instrucción. Este crecimiento ha demandado una carga de trabajo adicional para los instructores y una baja en sus vuelos programados a los pilotos que finalizan su EIO.

En agosto comenzaremos nuestra operación a nuevos destinos como Miami, Cancún y Punta Cana, con lo que aumentaran las horas de vuelo y por consiguiente, las posibilidades de volar para todos. En todo este proceso, quisiera destacar el profesionalismo, el apoyo permanente y la cooperación de todos ustedes en el día a día de la operación de esta nueva y moderna flota, lo que se ha traducido en excelentes resultados de eficiencia y seguridad. Como ejemplo de lo anterior, durante el mes de julio logramos tener cero aproximaciones desestabilizadas, sin duda un tremendo logro.

Finalmente, los insto a seguir en el mismo camino de profesionalismo y entusiasmo, en la operación de este magnífico avión, que estoy seguro traerá grandes beneficios a nuestra compañía y clientes. Buen vuelo...

De regreso a la actividad



CP Adolfo Aravena. Buenas noticias!! Ya se encuentra en plena actividad de vuelo y feliz de poder estar nuevamente arriba de un B-787. Felicitamos a Adolfo por su recuperación y retorno a la operación.



FO Patricio Del Valle. Nuestro amigo y colega "Patín", ya se encuentra recuperado, luego de una larga licencia médica, y ha iniciado su proceso de reentrenamiento en simulador. Así, esperamos tener a Patricio plenamente integrado a las actividades de la flota, durante el mes de agosto.



Nota Operacional

Queremos compartir un interesante artículo publicado en la revista Boeing sobre los aterrizajes con sobrepeso y el dilema de vaciar o no combustible.

Overweight Landing? Fuel Jettison? What to Consider



An overweight landing is defined as a landing made at a gross weight in excess of the maximum design (i.e., structural) landing weight for a particular model. A pilot may consider making an overweight landing when a situation arises that requires the airplane to return to the takeoff airport or divert to another airport soon after takeoff. In these cases, the airplane may arrive at the landing airport at a weight considerably above the maximum design landing weight. The pilot must then decide whether to reduce the weight prior to landing or land overweight.

The weight can be reduced either by holding to burn off fuel or by jettisoning fuel. There are important issues to consider when a decision must be made to land overweight, burn off fuel, or jettison fuel.

by Rick Colella, Flight Operations Engineer

Due to continuing increases in the cost of fuel, airlines want help deciding whether to land overweight, burn off fuel, or jettison fuel. Each choice has its own set of factors to consider.

Holding to burn off fuel or jettisoning fuel prior to landing will result in increased fuel cost and timerelated operational costs. Landing overweight requires an overweight landing inspection with its associated cost. Many airlines provide their flight crews with guidelines to enable the pilot to make an intelligent decision to burn off fuel, jettison fuel, or land overweight considering all relevant factors of any given situation.

This article provides general information and technical data on the structural and performance aspects of an overweight landing to assist airlines in determining which option is best suited to their operation and to a given situation. The article covers these facets of overweight landings and fuel jettisoning:

- · Regulatory aspects.
- Safety and ecological aspects.
- · Airplane structural capability.
- Airplane performance capability.
- Automatic landings.
- Overweight landing inspection requirements.

Regulatory aspects

The primary Federal Aviation Administration (FAA) regulations involved in landing overweight and fuel jettison are:

- Federal Aviation Regulation (FAR) 25.1519 Requires the maximum landing weight to be an operating limitation.
- FAR 91.9 Requires compliance with operating limitations.
- FAR 121.557 and FAR 121.559 Allow the pilot in command to deviate from prescribed procedures as required in an emergency situation in the interest of safety. In June 1972, the FAA issued Air Carrier Operations Bulletin No. 72-11 giving three examples of situations the FAA considered typical of those under which pilots may be expected to use their emergency authority in electing to land overweight:
- Any malfunction that would render the airplane unairworthy.
- Any condition or combination, thereof, mechanical or otherwise, in which an expeditious landing would reduce the exposure to the potential of additional problems which would result in a derogation or compromise of safety.
- Serious illness of crew or passengers which would require immediate medical attention.
- FAR 25.1001 Requires a fuel jettison system unless it can be shown that the airplane meets
 the climb requirements of FAR 25.119 and 25.121(d) at maximum takeoff weight, less the
 actual or computed weight of fuel necessary for a 15-minute flight comprising a takeoff, goaround, and landing at the airport of departure.

To comply with FAR 24.1001, the 747 and MD-11, for example, require a fuel jettison system. Some models, such as the 777 and some 767 airplanes have a fuel jettison system installed, but it is not required by FAR. Other models such as the DC-9, 717, 737, 757, and MD-80/90 do not require, or do not have, a fuel jettison system based on compliance with FAR Part 25.119 and 25.121(d).

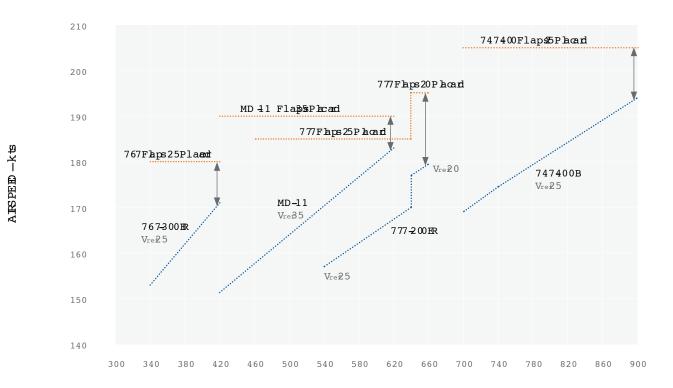
Safety and ecological aspects

Landing overweight and fuel jettisoning are both considered safe procedures: There are no accidents on record attributed to either cause. In the preamble to Amendment 25-18 to FAR Part 25, relative to fuel jettison, the FAA stated, "There has been no adverse service experience with airplanes certificated under Part 25 involved in overweight landings." Furthermore, service experience indicates that damage due to overweight landing is extremely rare.

Obviously, landing at weights above the maximum design landing weight reduces the normal performance margins. An overweight landing with an engine inoperative or a system failure may be less desirable than landing below maximum landing weight. Yet, delaying the landing with a malfunctioning system or engine failure in order to reduce weight or jettison fuel may expose the airplane to additional system deterioration that can make the situation worse. The pilot in command is in the best position to assess all relevant factors and determine the best course of action.

Some operators have questioned whether fuel jettison is permissible when an engine or airframe fire exists. There is no restriction on fuel jettison during an in-flight fire, whether inside or outside the airplane. During airplane certification, Boeing demonstrates to the FAA in a variety of flight conditions that jettisoned fuel does not impinge or reattach to airplane surfaces. As fuel is jettisoned, it is rapidly broken up into small droplets, which then vaporize. Boeing does not recommend operator-improvised fuel jettison procedures, such as jettisoning fuel from only one side during an engine fire. Such procedures are not only unnecessary but also can increase jettison time and crew workload.

The ecological aspects of fuel jettison have been most closely studied by the United States Air Force (USAF). These studies have shown that, in general, fuel jettisoned above 5,000 to 6,000 feet will completely vaporize before reaching the ground.



GROSSWEIGHT -1,00 lbs

annonnonnon of annonnon of

Therefore, Boeing's general recommendation is to jettison fuel above 5,000 to 6,000 feet whenever possible, although there is no restriction on jettisoning at lower altitudes if considered necessary by the flight crew.

Fuel jettison studies have indicated that the most significant variables related to fuel vaporization are fuel type and outside air temperature. Some studies found that temperature can have a very significant effect on the altitude needed to completely vaporize fuel. For example, one USAF study found that a 36-degree Fahrenheit (20-degree Celsius) reduction in temperature can change the amount of liquid fuel reaching the ground by as much as a factor of 10. Other factors such as fuel jettison nozzle

Other factors such as fuel jettison nozzle dispersion characteristics, airplane wake, and other atmospheric conditions can affect the amount of fuel that reaches the ground.

Even though fuel is vaporized, it is still suspended in the atmosphere. The odor can be pronounced, and the fuel will eventually reach the ground. Boeing is not aware of any ecological interest promoting a prohibition on fuel jettisoning. Because of the relatively small amount of fuel that is jettisoned, the infrequency of use, and the safety issues that may require a fuel jettison, such regulations are not likely to be promulgated.

Airplane structural capability

Overweight landings are safe because of the conservatism required in the design of transport category airplanes by FAR Part 25. FAR criteria require that landing gear design be based on:

- A sink rate of 10 feet per second at the maximum design landing weight; and
- A sink rate of 6 feet per second at the maximum design takeoff weight.

Typical sink rates at touchdown are on the order of 2 to 3 feet per second, and even a "hard" landing rarely exceeds 6 feet per second. Additionally, the landing loads are based on the worst possible landing attitudes resulting in high loading on individual gear. The 747-400 provides an excellent example. The 747-400 body gear, which are the most aft main gear, are designed to a 12-degree nose-up body attitude condition.

In essence, the body gear can absorb the entire landing load. The wing gear criteria are similarly stringent: 8 degrees roll at 0 degrees pitch. Other models are also capable of landing at maximum design takeoff weight, even in unfavorable attitudes at sink rates up to 6 feet per second. This is amply demonstrated during certification testing, when many landings are performed within 1 percent of maximum design takeoff weight.

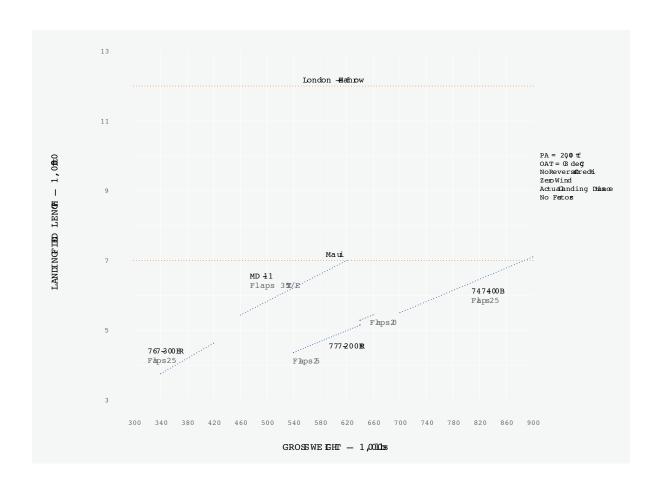
When landing near the maximum takeoff weight, flap placard speeds at landing flap positions must be observed. Due to the conservative criteria used in establishing flap placard speeds, Boeing models have ample approach speed margins at weights up to the maximum takeoff weight (see fig. 1).

In addition to specifying a maximum landing weight, the FAA -approved airplane flight manual (AFM) for some 747-400 and MD-11 airplanes includes a limitation on the maximum in-flight weight with landing flaps. This weight is conservatively established to comply with FAR 25.345, flaps down maneuvering to a load factor of 2.0.

Compliance with FAR 25.345 is shown at a weight sufficiently above the maximum design landing weight to allow for flap extension and maneuvering prior to landing. Because the loads developed on the flaps are primarily a function of airspeed and are virtually independent of weight, the flaps will not be overstressed as long as airspeed does not exceed the flap placard speed.

If the maximum in-flight weight with landing flaps is exceeded, no special structural inspection is required unless the flap placard speed or the maximum landing weight is also exceeded. Generally, if the maximum in-flight weight with landing flaps is exceeded, the maximum design landing weight will also be exceeded and, by definition, an overweight landing inspection will be required.

Loading on the basic wing structure due to increased landing weight can be controlled by limiting the bank angle. To maintain reasonable structural margins, Boeing recommends that operating load factors be limited to those corresponding to a stabilized 30-degree banked turn. All Boeing airplanes have adequate strength margins during overweight landings when normal operating procedures are used, bank angle does not exceed 30 degrees, and flap placard speeds are not exceeded.



Airplane performance capability

Increased gross weight can have a significant effect on airplane performance. Whenever possible, it is strongly recommended that normal FAR landing performance margins be maintained even during overweight landing. The AFM typically provides landing performance data at weights significantly above the maximum design landing weight and can be used in conjunction with landing analysis programs to calculate landing performance.

The landing field length capability of Boeing airplanes is such that, even ignoring reverse thrust, excess stopping margin is available at weights well above the maximum design landing weight (see fig. 2). The data in figure 2 are based on a dry runway with maximum manual braking. Wet and slippery runway field-length requirements, as well as autobrake performance, should be verified from the landing distance information in the performance section of the flight crew operations manual (FCOM) or quick reference handbook (QR H).

Climb performance exceeds the FAA landing climb gradient requirements (3.2% gradient with all engines operating, landing flaps and gear down), even at the maximum design takeoff weight as shown by the Landing Climb symbols in Figure 3. Climb performance generally meets the FAA approach gradient requirements (one engine inoperative with approach flaps and gear up) at weights well above maximum design landing weight as shown by the App Climb curves in figure 3, and a positive approach climb gradient is available with one engine inoperative even at the maximum design takeoff weight.

Normally, landing brake energy is not a problem for an overweight landing because the brakes are sized to handle a rejected takeoff at maximum takeoff weight. When using normal landing flaps, brake energy limits will not be exceeded at all gross weights. When landing at speeds associated with non-normal procedures with nonstandard flap settings, maximum effort stops may exceed the brake energy limits. In these cases, Boeing recommends maximizing use of the available runway for stopping. For Boeing 7-series models other than the 717, techniques for accomplishing this are provided in the overweight landing discussion in the "Landing" chapter of the Boeing flight crew training manuals (FCTM).

The stability and control aspects of overweight landings have been reviewed and found to be satisfactory. Stabilizer trim requirements during approach are unchanged provided normal Vref speeds are flown. Speed stability, the control column force required to vary airspeed from the trimmed airspeed, is slightly improved. Pitch and roll response are unchanged or slightly improved as the increased airspeed more than compensates for increased mass and inertia effects. Additional information on overweight landing techniques for Boeing 7-series models other than the 717 can be found in the "Landing" chapter of the FCTM.

Overweight automatic landings are not recommended. Autopilots on Boeing airplanes are not certified for automatic landing above the maximum design landing weight.

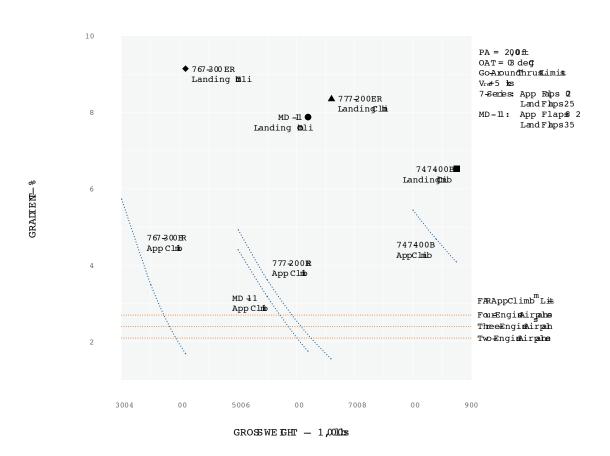
Automatic landings

Overweight automatic landings are not recommended. Autopilots on Boeing airplanes are not certified for automatic landing above the maximum design landing weight. At higher-thannormal speeds and weights, the performance of these systems may not be satisfactory and has not been thoroughly tested. An automatic approach may be attempted; however, the pilot should disengage the autopilot prior to flare height and accomplish a manual landing.

In an emergency, should the pilot determine that an overweight autoland is the safest course of action, the approach and landing should be closely monitored by the pilot and the following factors considered:

- Touchdown may be beyond the normal touchdown zone; allow for additional landing distance.
- Touchdown at higher-than-normal sink rates may result in exceeding structural limits.
- Plan for a go-around or manual landing if autoland performance is unsatisfactory; automatic go-around can be initiated until just prior to touchdown and can be continued even if the airplane touches down after initiation of the go-around.

22 FLOTA WIDE BODY / JULIO 2014 FLOTA WIDE BODY / JULIO 2014 23



Overweight landing inspection requirements

The Boeing airplane maintenance manual (AMM) provides a special inspection that is required any time an overweight landing occurs, regardless of how smooth the landing. The AMM inspection is provided in two parts. The Phase I (or A-check) conditional inspection looks for obvious signs of structural distress, such as wrinkled skin, popped fasteners, or bent components in areas which are readily accessible. If definite signs of overstressing are found, the Phase II (or B-check) inspection must be performed. This is a much more detailed inspection and requires opening access panels to examine critical structural components. The Phase I or A-check conditional inspection can typically be accomplished in two to four labor hours. This kind of inspection is generally not a problem because an airplane that has returned or diverted typically has a problem that takes longer to clear than the inspection itself.

Summary

When circumstances force a pilot to choose between an overweight landing or jettisoning fuel, a number of factors must be considered. The information in this article is designed to facilitate these decisions. For more information, please contact Boeing Flight Operations Engineering at FlightOps.Engineering@boeing.com.

787 Technology highlight

The 787 design incorporates onboard structural health management technologies which will mitigate the operational impact and costs associated with structural inspections after an overweight or hard landing.

This technology will greatly simplify the process of determining whether or not a landing has exceeded the capabilities of the airplane structure and will significantly reduce the inspection burden on the operator.

This capability will reduce the overall downtime and maintenance costs associated with overweight and hard landing events without impacting flight crew workload or operational procedures. More information on this new technology will be covered in a future issue of AERO.

CARTAS AL DIRECTOR

En respuesta a la permanente solicitud de espacios de participación y comunicación para la flota, hemos desarrollado una sección de Cartas al Director para el nuevo Informativo de Flota.

A través de este espacio ustedes podrán hacernos llegar y compartir con la flota sus comentarios, impresiones, sugerencias y críticas respecto de lo que ocurre en nuestra operación. Estas serán publicadas mes a mes.

Queremos que ustedes se sumen y hagan suya esta iniciativa escribiéndonos al correo mariafernanda.landea@lan.com

Junto con enviarles un cordial saludo, tengo el agrado de dirigirme a ustedes para contarles sobre la marcha de nuestra compañía, en este primer semestre de 2014. En primer lugar, las noticias positivas: esta semana LAN y TAM fueron elegidas como las mejores líneas aéreas de la región por SkyTrax, en los reconocidos World Airlines Awards.

Asimismo, en este período hemos tenido un muy buen desempeño en la evaluación de satisfacción de nuestros clientes, especialmente por la puntualidad y el servicio. Realmente estamos orgullosos de estos logros, que son resultado de una batalla que damos diariamente y en la cual ustedes tienen mucha injerencia.

Sin embargo, y como ya saben, nuestra compañía está enfrentando un difícil escenario externo: a la mayor competencia y desaceleración de la economía nacional y mundial, se suma la presión cada vez más fuerte de los costos.

Tal como ya lo hemos comunicado públicamente, los resultados 2014 a la fecha se mantienen por debajo de lo esperado, situándonos en un escenario desafiante, donde se vuelve fundamental desarrollar ventajas competitivas de largo plazo, para recuperar nuestros márgenes operacionales y llegar a ser una de las tres mejores compañías aéreas del mundo.

Es por ello que como Compañía hemos puesto

en marcha una serie de iniciativas que buscan avanzar en este sentido como por ejemplo el trabajo que realizan los equipos comerciales para aumentar la fidelización de nuestros clientes, a través del desarrollo de nuevos productos y servicios como la incorporación de Wifi en nuestros vuelos nacionales.

Como Compañía hemos definido el "Pilar de Costos" como uno de los principales para el éxito y sustentabilidad futura. Si hace diez años éramos más eficientes que la competencia, hoy ya no lo somos. Las ventajas de costos con otros operadores -por flota, financiamiento, uso de tecnología (lan.com, RNP, etc.) o remuneracioneshan desaparecido. Tenemos el gran desafío de ser más eficientes que nuestros competidores para volver a recuperar el liderazgo en esta dimensión.

La industria aeronáutica es compleja. Ustedes lo saben y conocen muy bien. Pero confiamos en que su apoyo y compromiso permanente a la Compañía, que se refleja en el trabajo profesional en cada vuelo y a su aporte en todas las iniciativas que nos permitan avanzar con seguridad y eficiencia, nos permitan alcanzar nuestros sueños.

Enrique Elsaca Gerente General Chile.

Efemérides

NUESTRA HISTORIA: DE LOS CARAVELLE VI-R A LOS AVRO HS-748

Hace 50 años llegaron a nuestra Compañía los primeros Jets de pasajeros. La incorporación del Gran Caravelle, significo un enorme desafío para los pilotos y un tremendo avance para la aviación comercial del momento.

La llegada del primer Caravelle significaba el ingreso de las alas comerciales chilenas a la era del jet y concitó enorme interés en todo el país, por lo que la prensa dedicó sus principales titulares a este acontecimiento.

Por su parte, la empresa inició de inmediato el entrenamiento de otras tripulaciones en el país y el reconocimiento de las rutas, a Puerto Montt el 9 de Mayo de 1964 y a Punta Arenas el día 11.

Mientras tanto el 6 de Mayo a las 17:00 hrs. había arribado a Los Cerrillos el segundo Caravelle, matricula CC-CCP. piloteado por A y Vicente Valjalo, trayendo como ingeniero de vuelo a Adrian Vilca.

A esa fecha eran ya Pilotos Instructores Jorge Jarpa y Mario Riedemann, capitanes al Mando Vicente Valjalo, Julio Mattich y Ronald Lowery y próximos a finalizar su período de instrucción, Manuel Zuñiga, Jorge Perez y Hernan Perez.

Con la experiencia adquirida en el nuevo material, el 18 de Mayo se iniciaron los vuelos comerciales a Punta Arenas, despertando enorme admiración en la austral ciudad, el arribo del veloz jet.

Que lejanos estaban los días en que los Lockheed Electra y los Douglas C-47 habían abierto la ruta experimental a Magallanes. Con la puesta en servicio de los Caravelle, LAN estableció tres frecuencias semanales a Antofagasta y cuatro a Punta Arenas.

La llegada de estos aviones a los Aeropuerto de Cerro Moreno y Chabunco era motivo de atracción para los habitantes de estas ciudades, los cuales iban a los respectivos campos aéreos nada más que verlos.

Cosa curiosas, con los años se repetía lo que a comienzos de la década del 30 había acontecido con la incorporación de los trimotores FORD a las rutas de LAN, en que aquellos lentos aviones de aluminio corrugado fueron causa de admiración en todas las ciudades donde hacían escalas.

En el intertanto, el 31 de Julio salía de Estado, Unidos el Douglas Nº 406, con que habla sido transformado en versión carguera DC-6ª, con lo cual LAN quedaba en condiciones de competir con mayores posibilidades en el transporte de carga por vía aérea.



Arribo del Caravelle VI-R matrícua CC-CCO

Contando la empresa con tres Caravelle, pues el tercero, matricula CC-CCQ habla aterrizado en Santiago el 11 de Julio, tripulado por Jorge Jarpa, Julio Mattich y Adrian Vilca, se decidió incorporar estos aviones a la ruta a los Estados Unidos.

El 28 de Agosto un Caravelle hizo el reconocimiento de ruta con escalas en Arica, Lima y Tocumen, arribando a Miami en medio de la alegría del personal de LAN basado en dicha ciudad, quienes veían con agrado que su empresa pasaba a competir en mejores condiciones con otras que desde hacía ya un tiempo, cubrían los servicios a Sudamérica con material jet.

Habiéndose incorporado a comienzos de Octubre como Capitanes al mando del Caravelle, Jorge Verdugo, Alejandro Gary. Kurt Pfeffer, Gustavo Cid, Gaston Veloso, Guillermo Macqueen, Kurt Thiele, Jose Sierra, Patricio Puga y Humberto Boellert, LAN estableció un servicio bisemanal a los Estados Unidos con escalas en Perú y Panamá.

Días después, e 4 de Noviembre de 1964, asumía la Presidencia de la República Don Eduardo Frei Montalva, quien con fecha 13 del mismo mes nombraba Vicepresidente de Línea Aérea Nacional a Eric Campaña Barrios.

Campaña, joven ingeniero aeronáutico y piloto comercial, había prestado anteriormente servicios en LA, por lo que su rodaje operacional y administrativo no le era ajeno.

La flota de la empresa al momento de hacerse cargo de ella se encontraba compuesta de los siguientes tipos de aviones:

- -3 Caravelles VI-R
- -6 Douglas DC -6B
- -1 Douglas DC-6A
- -1 Convair 340/440
- -11 Douglas DC-3
- 1 Cessna 310-D

Buenos Aterrizajes para TODOS

