

CIRCULAR DE OPERACIONES Nº 008 – Sub Gerencia Estándares de Vuelo

22.02.94 INFORMES DE VUELO

1.-Todo atraso que ya tenga un código anotado en el Flight Log no debe generar un informe de vuelo, a no ser que dicho atraso, derive en situaciones anormales que deban ser informadas. Un atraso por arrastre, se anota sólo en el Flight Log como 93 y nada más, excepto cuando origine por ejemplo, una pérdida de conexión a uno o más pasajeros, un exceso de horas de servicio y/o período de vuelo que deba ser informada, etc etc.

2.-Todo atraso por mantenimiento no programado, debe ser informado en detalle, aunque tenga su código, dado que este informe sirve para advertir a la próxima tripulación y permite investigar con mantenimiento su origen y trabajo realizado en su corrección.

3.-Como aún persiste la costumbre de identificar cada avión por su número, deberá anotarse junto a la matrícula también el número del avión en el informe de vuelo.

4.-Deberán evitarse todos los juicios SUBJETIVOS, en los informes de vuelo, dado que lo normal es fotocopiarlos y enviarlos a otros destinatarios ajenos a esta Jefatura de flota, por lo que debemos ser cuidadosos en nuestras apreciaciones.

TRANSPORTE DE TRIPULANTES

1.-Debo reiterar lo advertido en el memorándum de la Sub-gerencia de operaciones, OG-118/93 del 17 de noviembre recién pasado, en relación a los problemas que se tienen con el sistema Navett. Debe ser anotado claramente el nombre del chofer, el número de la camioneta y en lo posible solicitar al chofer una explicación del atraso.

Si el problema es durante un zarpe, previa identificación como capitán o copiloto de la empresa y con su nombre, solicitar el nombre del jefe de turno y reportarlo en un informe de vuelo posterior, dejando establecido el tiempo de espera y/o la explicación dada por este funcionario.

2.-Todos los movimientos de las camionetas Navett y/o las que reemplacen ese servicio, están previamente planificadas. Ningún tripulante está facultado para alterar los recorridos establecidos por la Central del servicio de transporte tanto en los zarpes como en las recogidas. Si algún piloto estimara que los recorridos

adolecen de fallas o que su diseño ocasiona demoras injustificadas debe recurrir a la Jefatura de Flota vía informe de vuelo.

COMBUSTIBLE

1.-Todo aumento en el carguío de combustible que a juicio del capitán, sea código 6, debe explicarse en 'Remarks', de lo contrario la unidad de combustible la anota como extra fuel en la cuenta del capitán del vuelo. Las veces que este combustible no se anota como extra fuel del capitán, son muy escasas. Por lo tanto, el uso del código 6, debe limitarse a casos muy puntuales, como huelga en los ATC, o en las compañías que nos dan el apoyo terrestre, huelga de Lan, una congestión prevista del ATC en el destino o en la salida, etc...

2.-Un carguío adicional por "WXS EN RUTA", es considerado como extra fuel en la cuenta personal. Para que esto no se registre como tal, el capitán del vuelo debe re planificar el combustible en el ítem de TRIP FUEL, aumentando ahí lo que estima será su gasto adicional, dejando constancia de la modificación que afecta al combustible requerido, en la columna de corrección que posee el plan de vuelo operacional y anotar este nuevo valor en la casilla de trip fuel plan en el flight log.

3.-Con el fin de dar cumplimiento a la reglamentación aeronáutica vigente, y al MOV, toda modificación que afecte el combustible mínimo requerido, deberá ser anotada en la columna de corrección del plan de vuelo operacional, frente al ítem que se modificó. No debe realizarse ningún cambio que pueda ser interpretado como injustificado, y en caso que así ocurra, el capitán del vuelo dejará expresa constancia en el plan de vuelo operacional, de las razones de esa disminución del combustible mínimo requerido, informando a esta jefatura vía informe de vuelo. El despachador de vuelo deberá emitir un informe en donde se deje constancia de los motivos de la rebaja del combustible mínimo requerido, con el fin de investigar la justificación del mismo. Si la modificación afecta al trip fuel, este nuevo valor deberá ser anotado en el flight log correspondiente como trip fuel plan.

4.-Se está estudiando la modificación del combustible para el tramo ARI-LPZ, con el fin de que el plan de vuelo operacional refleje el peso real de salida en ese tramo para lo cual se operará con un combustible no superior a los 5400 kilos, que es lo usual.

MINIMUM EQUIPMENT LIST

En referencia a la Advisory Circular, 120-42A, que aparece mencionada en el MEL, página 9, N°7, y que tiene que ver con la operación ER, para el despacho del avión, por ejemplo sin piloto automático, y dado lo extensa de la misma, transcribo para ustedes la parte que nos afecta:

"4.-Definitions.

e.-Extended Range Operations. For the purpose of this Advisory Circular, extended range operations are those flights conducted over a route that contain a point further than one hour flying time at the approved one-engine inoperative cruise speed (under standard conditions in still air) from an adequate airport.

a.-Airport.

(1) Adequate. For the purpose of this Advisory Circular, an adequate airport is an airport certified as an Far Part 139 airport or is found to be equivalent to Far Part 139 safety requirements.

(2) Suitable. For the purpose of this Advisory Circular, a suitable airport is an adequate airport with weather reports, or forecasts, or any combination thereof, indicating that the weather conditions are at or above operating minima, as specified in the operation specifications, and the field condition reports indicate that a safe landing can be accomplished at the time of the intended operation."

Esta circular está vigente desde el 30/12/88 y tiene relación con las operaciones ETOPS, las que no nos afectan.

LIBRO DE MANTENIMIENTO

Con el fin de mantener informados a los pilotos se agregará en breve en los Libros de Mantenimiento (semanalmente) un listado actualizado de las fallas reportadas para cada avión.

ROLES

1.-Considerando que el Piloto de Turno debe estar a disposición inmediata de la empresa, el Depto. de Roles reitera que los turnos deben ser cumplidos físicamente en el lugar de residencia permanente registrado por el tripulante. El Depto. de Roles reportará como no ubicable a todo tripulante de turno que no responda al contacto en el lugar de su residencia registrada.

2.-El tripulante debe chequear su vuelo con Roles antes de las 22:00 horas LT. De no efectuarse de este modo, la oficina de Roles activará el tripulante de turno registrándose al piloto omiso como fallado a su vuelo. Un llamado a movilización no sustituye la obligación del chequeo con Roles.

El piloto afectado deberá concurrir en la primera oportunidad a la oficina del Jefe de Flota a dar las explicaciones correspondientes.

3.-Las solicitudes de vuelo o días libres, deben hacerse a más tardar el día 20 del mes anterior. Las que Roles reciba con posterioridad, aun cuando estén fechadas con anterioridad, no serán aceptadas.

SISTEMAS Y OPERACION

1.-Motores JT8D con filtro principal de aceite de 15 a 40 micrones:

La luz de aviso de presión diferencial puede encenderse por material contaminante en el filtro, por aceite frío, viscoso o una combinación de ambos. Con el motor en idle y el aceite a temperatura por sobre los 25° C (77°F) la iluminación de la luz indica la presencia sólo de contaminantes y el filtro debiera ser "serviceado" inmediatamente. Si la temperatura del aceite está a 25° C o menos, la luz puede quedar encendida después de la partida, pero debiera apagarse en la medida que se caliente el aceite. El aceite normalmente se calentará lo suficiente dentro de 5 minutos como para extinguir la luz de aviso.

2.- Sistema antiskid de avión CC-CJW (B-734)

Se recuerda que este avión está certificado bajo la norma CAA que no incluye una certificación con anti-skid inoperativo. Por tanto en este avión no está técnicamente permitida la operación con antiskid inoperativo. Se hará una actualización al MEL con el objeto que refleje esta limitación.

3.- Operación con pista recortada en Puerto Montt.

Se recuerda que en esta situación de pista se debe aplicar procedimiento con pista contaminada: usar autobrake y flap 40° durante el aterrizaje. No está autorizado Tail Wind para despegue ni aterrizaje. Se recomienda el uso de autobrake en MIN en todos los aterrizajes y el uso de flaps 5° para el despegue.

AVISO "CINTURONES Y NO FUMAR"

A partir de una fecha muy próxima, se extenderá a toda la flota Lan, el procedimiento de encender los avisos de Cinturones y de No Fumar, a los 10.000 pies, por lo tanto, es conveniente incluirlo desde ahora en los briefing a los jefes de cabina.

cc: Sub-Gerencia de Operaciones; Sub-Gerencia de Estándares; Jefe del C.C.G.

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 009 – Sub Gerencia de Estándares de Vuelo

28.02.94 REF: CAA EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE 004-02-94
TEMPORARY REVISION 42 (Nº1-FEB, 94)

ANTECEDENTES

A raíz de nueve casos de reducciones de potencia no comandadas (rollback) en la proximidad de nubosidad cumuliforme (thunderstorms), se decidió imponer una limitación operacional de precaución. Esta es una limitación de altura para vuelos en condiciones de formación de hielo, que se mantendrá hasta que se logre entender más cabalmente el fenómeno del "roll back" y se establezca una solución alternativa al problema.

APLICABILIDAD

A todas las series de las aeronaves Bae-146

CUMPLIMIENTO

A partir del 25 de Febrero de 1994.

REQUERIMIENTO

Incorporar y cumplir la Revisión Temporal Nº 42 al Flight Manual (AFM) :

SE PROHIBE TODA OPERACION EN CONDICIONES DE FORMACION DE HIELO SOBRE LOS 26.000 PIES, EXCEPTO CUANDO SEA NECESARIO PARA EL DESCENSO.

CC: Sub-Gerencia de Operaciones: Jefe de Aeronavegabilidad

CIRCULAR DE OPERACIONES Nº 010 – Sub Gerencia de Estándares de Vuelo

28.02.94 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Con el objeto de superar reiterados incidentes por falta de estandarización de procedimientos, el Depto. de Seguridad y los pilotos Jefes de Flota en coordinación con el Área de Tripulantes de Cabina han dispuesto la aplicación de los siguientes procedimientos:

1.-Antes del inicio del taxeo o remolque todos los toboganes deben estar armados conforme a la orden del Jefe de Cabina, efectuándose el crosscheck correspondiente

En caso de tener que abrirse una puerta cuyo tobogán ya fue armado, el Tripulante de Cabina asignado será responsable de verificar previamente que el tobogán esté desactivado, antes de abrir la puerta. Al volver a cerrar la puerta el mismo Tripulante de Cabina será responsable de armar nuevamente el tobogán reportando tal condición vía Jefe de Cabina al Comandante del vuelo

2.-Una vez estacionado en el punto de desembarque y con los motores detenidos, a la orden del Jefe de Cabina se desactivarán los toboganes efectuándose el crosscheck correspondiente.

3.-Durante las fases de ascenso y descenso bajo los 10.000 pies, el aviso de "Fasten Seat Belts" permanecerá encendido.

4.-El aviso de "No Smoking" estará iluminado en las siguientes condiciones:

En tierra,

Durante el despegue,

Durante el ascenso inicial y descenso final,

Durante el suministro de oxígeno a algún pasajero o tripulante.

Con respecto al último punto, será responsabilidad del Jefe de Cabina informar previamente al Comandante de tal suministro.

5.-El anuncio del Comandante de la proximidad del despegue o aterrizaje se hará vía P.A. evitando dar un tiempo perentorio en minutos para la maniobra como asimismo usar una orden de corte militar. Bastará con un "TRIPULACION DE CABINA PROXIMOS AL DESPEGUE / ATERRIZAJE". Sin embargo esta simple frase implica que los Tripulantes de Cabina ocupen DE INMEDIATO sus posiciones de seguridad.

cc: Sub-Gerencia de Operaciones; Jefe de Tripulantes de Cabina

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 011 – Sub Gerencia de Operaciones

01.03.94 REF: REGLAMENTO DE PASAJES LIBERADOS (OCT 18/93)

Se recuerda que están vigentes las siguientes normas para la solicitud de pasajes liberados:

- 1.-El documento de Solicitud de Pasaje Liberado (ABL) tiene una duración de 30 días sin renovación.
- 2.-La persona que haga uso de un pasaje liberado debe hacer su reserva sujeto a espacio (SA) o con espacio positivo (OK), según corresponda, en el Departamento de Interlíneas. Lo anterior para el control de comidas a bordo y agilizar el procedimiento de embarque.
- 3.-La solicitud de Pasaje Liberado al Departamento de Interlíneas debe efectuarse con una anticipación de al menos 2 días hábiles y deberá estar autorizada por el Gerente del área, con el visto bueno del Jefe Directo.
- 4.-Los pasajes no son acumulativos y tienen una duración de 180 días, sin renovación.
- 5.-Deben observarse las normas que figuran en la contratapa del boleto.
- 6.-La persona que viaje con boleto SA debe contar con VISA y todos los documentos necesarios para cada uno de los países en que su vuelo haga escalas antes de su destino final.
- 7.-La persona que viaje haciendo uso del beneficio de pasaje liberado debe respetar las normas de comportamiento y vestimenta dispuestas por la empresa :
 - a) Varones: Terno o combinación de pantalón y chaqueta sport con corbata.
 - b) Mujeres: Vestido, traje dos piezas, falda con blusa o sweater.
- 8.-El tripulante que haga uso de los beneficios establecidos en el Reglamento de Pasajes Liberados debe adoptar todas las medidas que resulten necesarias, aún a su propio costo, para lograr retornar a su lugar de trabajo en el día que corresponda y no verse expuesto, por ausencia injustificada, al incumplimiento de sus deberes laborales.

cc: Subgerencia de Estándares

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 013 – Sub Gerencia Estándares de vuelo

11.03.94 REF: PUESTA EN MARCHA DE TERMINAL INTERNACIONAL DE PASAJEROS - PROCEDIMIENTO DE DEVOLUCION DE MALETINES

Con la puesta en marcha del nuevo terminal (Internacional), el sitio donde deben ser devueltos los maletines de manuales JEPPESEN y ETOPS, fue trasladado también a este terminal. Se instaló el mismo estante que estaba en la oficina de Despacho Comercial en el terminal antiguo (Nacional), en la nueva oficina.

La oficina de Despacho Comercial está ubicado en el segundo nivel, de modo que después del ingreso por Inmigración y Aduana (1er. Nivel), debe subirse un piso. Cualquier problema que hubiera para acceder a esa oficina sírvase contactar al Supervisor de Despacho de turno.

Queda estrictamente prohibido dejar el/los maletines abandonados en el avión o entregarlos a personal no autorizado. Es responsabilidad de cada tripulante dejar a su regreso a SCL cada maletín en el sitio indicado. Debe recordarse que nuestro personal de Manuales recoge diariamente dichos manuales de la referida oficina de Despacho Comercial.

Solicitamos su cooperación con el objeto que se pueda garantizar a todos los vuelos un servicio adecuado de manuales.

cc: Subgerencia de Operaciones

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 015 - Sub Gerencia Estándares de vuelo

21.03.94 REF: BOECOM M-7240-94-0637 18-MAR-94

ATA 2822-50 MODEL 767 (CC-CEU, CC-CEY)

SUMMARY: This message advises operators of a manufacturing defect in the center tank fuel override/jettison pump assembly that may create a potential ignition source. The preliminary Boeing and Sundstrand corrective action plans and recommendations are discussed. An interim flight crew procedure will be released. The FAA has been advised of the condition. All 767 airplane override/jettison pump configurations are affected.

OPERATOR ACTION

INTERIM FLIGHT CREW PROCEDURE

To preclude operation of fuel pumps operating dry, turn the center tank pumps off promptly when low pressure is indicated. An operations manual bulletin is being prepared which will contain the following interim operating instructions:

When using fuel from the center tank, select both center tank fuel pump switches to OFF as soon as either of the center tank fuel pump PRESS lights illuminate or related EICAS messages are observed.

If the fuel jettison NON-NORMAL checklist is being used to empty the center tank, complete the jettison procedure and select the center tank pump switches to OFF as soon as either of the center tank fuel pump PRESS lights illuminate or related EICAS messages are observed.

The scavenger system, as installed, will transfer any fuel remaining in the center tank to the main tanks.

These interim procedures remain in effect until the service bulletins have been accomplished.

cc: Subgerencia de Operaciones

CIRCULAR DE OPERACIONES Nº 016 - Jefe de flota DC-8

25.03.94 REF: Combustible extra por error de indicadores de cantidad

Habiéndose comprobado que los aviones de nuestra flota han tenido un comportamiento satisfactorio en cuanto al cumplimiento de los consumos previstos en los planes de vuelo y que tampoco se han detectado recientemente situaciones que demuestren errores en el sistema de indicación de cantidad de combustible, se suspende con esta fecha el carguío de 3.100 lb de 'extra fuel' de acuerdo al párrafo 10.5.5.2 del CAP.10.5 del Manual de Operaciones de Vuelo.

La correspondiente modificación se publicará junto a la próxima actualización del referido Manual.

No obstante lo anterior, los capitanes seguirán aplicando los criterios de carguío de 'extra fuel' cuando hubiera evidencia que no se cumplen las condiciones antedichas.

cc: Subgerencia de Operaciones; Subgerencia de Estándares

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 017 - Subgerente de Operaciones

28.03.94 REF: PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO DE ITINERARIO.

Con el objeto de optimizar el cumplimiento de los itinerarios en todas las rutas de la compañía, a partir del 1º de abril del año en curso, el capitán al mando deberá efectuar todo lo que esté a su alcance dirigido a estar en condiciones de iniciar la puesta en marcha de motores con 5 minutos de antelación a la hora del itinerario publicado.

Cualquier impedimento ajeno a su gestión deberá ser informado objetiva y detalladamente vía informe de vuelo. También se hará, en caso de situaciones que pudiendo haber provocado demoras o atrasos, ello no ocurrió gracias a su personal intervención.

cc: Gerente General Área Técnica; Jefes de Base Nacionales; Jefes de Base Internacionales

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 018 - Subgerente de Operaciones

30.03.94 REF: REGISTRO DE CODIGO PARA CONTROL DE COMBUSTIBLE.

Con el objeto de que el sistema de control de combustible efectúe una correcta asignación del consumo cuando se trate de tripulaciones integradas por dos capitanes, se dispone lo siguiente, a partir del 01 de Abril de 1994:

El capitán que efectúa el aterrizaje en destino será el responsable del despacho en origen. Asimismo será quien al arribo firme el Maintenance Flight Log con su respectivo código.

cc: Subgerencia de Estándares; Unidad de Combustible

CIRCULAR DE OPERACIONES N° 019 - Jefe de flota B-737

30.03.94 REF: PAGO DE MENU EN ARICA

Se recuerda a los señores Comandantes que el pago, por parte de LAN, de un menú diario en la Hostería de Arica sólo corresponde en el caso que el (la) Tripulante de Cabina perciba un viático diario inferior a \$ 10.000 m/n.

Por lo tanto, se ruega a los señores Comandantes tener presente esta condición al momento de firmar la cuenta de consumos.

cc: Subgerencia de Operaciones; Subgerencia de Estándares