



CUATRO IMPERDIBLES DE LA FIDAE 2014:

- 1.- Jetman por primera vez en Chile.
- 2.- El avión de pasajeros más grande del mundo.
- 3.- Sebastián "Ardilla" Alvarez.
- 4.- La "bestia" dará una conferencia.



MENOS DE 1% TERMINA EN UN ACCIDENTE AEREO:

Es más probable que te caiga un rayo o que te ganes la lotería. Aun así muchos temen que se estrelle el avión en el que viajan.



FI HOMENAJEARÁ A LAS VÍCTIMAS DE AVIÓN MALASIO

Mercedes llevará este fin de semana el lema "Tributo al MH370" ("Tributo al MH370") en su bólido, confirmó un portavoz del equipo alemán.



AEROLATIN NEWS

Siguenos en:



www.aerolatinnews.com



aerolatinnews@iata.org



+56 2 2592 1270



[aerolatin-news](https://www.linkedin.com/company/aerolatin-news)



[@aerolatinnews](https://twitter.com/aerolatinnews)



[aerolatinnews](https://www.facebook.com/aerolatinnews)

"NO ESTAMOS OCULTANDO INFORMACIÓN SOBRE EL MH370"

El presidente de Malaysia Airlines, Ahmad Jauhari Yahya, le dijo a la BBC que no oculta ningún dato a los investigadores. El ejecutivo decidirá si dimite o no más adelante porque "hay demasiado por hacer".

Ahmad Jauhari Yahya es el presidente ejecutivo y responsable último de Malaysia Airlines, la compañía del avión perdido el pasado 8 de marzo. Yahya fue acusado por las familias de los pasajeros del avión de falta de sensibilidad después de que el lunes fueran informados por mensaje de texto en sus celulares de que los investigadores consideran a sus seres queridos muertos "más allá de cualquier duda razonable".

El mensaje fue enviado tan sólo 30 minutos antes del anuncio oficial en rueda de prensa.

Un día más tarde del anuncio, entrevistado por el periodista de BBC Alastair Leithead, Yahya asegura que dimitir es "una decisión personal" y que lo considerará "más tarde", porque en este momento "hay demasiadas cosas por hacer".

Aseguró también que su compañía no esconde nada y que está convencido al 100% de que el avión se perdió.

La aeronave desapareció de los radares el pasado 8 de marzo con 239 personas a bordo, una hora después de haber despegado de Kuala Lumpur hacia Pekín. Las autoridades anunciaron este lunes que lo dieron por perdido y asumen que no hay sobrevivientes pese a no haber encontrado restos físicos del aparato.

Esta es la conversación del directivo con BBC.

El piloto del vuelo MH370, Zaharie Ahmad Shah, de 53 años, trabajó con su compañía aérea durante mucho tiempo.

¿Puede darnos más información sobre él y el copiloto de ese vuelo? Basándome en nuestros informes, ambos han sido trabajadores ejemplares. El piloto es también un examinador de vuelo para el avión Boeing 777 (el modelo del avión perdido). No hay ningún tipo de registro que desacredite su trabajo o fuera de lo común.

¿Dirigió su piloto el avión hacia el océano? No lo sabemos.

¿Han ocultado alguna prueba? No, estamos cooperando en todo con el equipo investigador. Hay que darse cuenta de que este equipo ha incluido grupos de investigación procedentes de otras naciones: un equipo estadounidense, otro británico y de otros países. No estamos ocultando nada.

Los familiares de los pasajeros piensan lo contrario...

Nuestro principal cometido en esta tragedia es asegurarnos de que los familiares de los pasajeros están bien atendidos. En mi opinión hemos ido incluso más allá de nuestras responsabilidades.

Creo que ellos dirían que no han ido suficientemente lejos. La respuesta a su actuación ha sido de un gran enfado y es precisamente usted el foco de este enojo.

En mi opinión eso es injusto. Hemos hecho todo lo posible para encontrar una respuesta. Algo que hay que tener en cuenta es que en este tipo de accidentes suele haber pruebas, indicios. En este caso no hemos tenido ninguna hasta ayer por la noche (por el lunes).

Fuente: <http://www.caracol.com.co>

WINGS OF CHANGE VIII

CHARTING THE REGION'S FUTURE

Portfolio Integrado de Soluciones para Líneas Aéreas
Plataforma de Distribución y Comercialización Global
Fully Integrated Airline Solutions Portfolio
Global Sales & Distribution Platform
www.kiusys.com

Calidad en Impresión Digital y Offset



Traslaviña 1928 - P. A. C. Santiago, Chile
+56 2 2352 13 10
www.feyser.cl

América Latina demandará 2.300 aviones en próximos 20 años

Una demanda de 2.300 aviones generará Latinoamérica en las próximas dos décadas, lo que implicará un desembolso de unos US\$ 400 mil millones, según estimaciones de la fabricante europea Airbus.

La vicepresidente senior para América Latina de Airbus, Anne Tauby, explica que ello estará impulsado por la creciente demanda de los vuelos comerciales. "Lo que ha crecido mucho a nivel regional son los vuelos domésticos, ahí está el fuerte... Más que aviones de fuselaje ancho crecerá la venta de naves de un pasillo, aunque los más grandes también registrarán un aumento", aseguró.

Agregó que la aerolínea ya está madura como para incorporar el Airbus 380, no obstante el único problema que vislumbra, es que los aeropuertos de la región no tienen la capacidad de recibir al mismo tiempo los 800 pasajeros que transporta este avión.

Rafael Alonso, presidente de Airbus para A. Latina y el Caribe, explica que "Cada compañía tiene su política de mercado y nosotros la respetamos. Creemos que el A380 tendrá cabida en la región en su momento y no descartamos que lo veremos volando acá, eso sí, no en el corto plazo", recalca.

Fuente: Economianegocios.cl



¿Cómo Sabre asiste a líneas aéreas para crear una experiencia enfocada en clientes?

Por Mike Douglass, Gerente General Sabre Airline Solutions Las Américas

Una solución tecnológica productiva para la experiencia de clientes permite que una línea aérea se posicione mejor en la cuota de mercado y además personalice anticipadamente opciones para cada cliente, en base a preferencias y antecedentes integrados en perfiles. La solución Customer Centricity incorporada al sistema de reservas SabreSonic Customer Sales & Service permite que una aerolínea tenga alcance directo a los clientes entregando más oportunidades, enriqueciendo la experiencia de vuelo, recompensando a viajeros frecuentes y segmentando datos a nivel personal. La solución está creada para dar una visión integrada de datos de clientes, permitiendo disponer de perfiles con datos de pasajeros (preferencias, patrones de consumo, etc.) con un motor que extrae datos para decisiones específicas. Así, la aerolínea estará equipada para asignar varios valores a un cliente en base a características específicas. Esto puede ser segmentado, como en reacomodo durante operaciones irregulares, promociones según mercados o procedimientos especiales en aeropuertos, para comercializar con mayor nivel de personalización.

Argentina- Ministro Rossi:

"En 2004 sólo teníamos cuatro aeropuertos con radares, hoy se sumaron 22"

"La ventaja de contar con un desarrollo autónomo de los radares es enorme. El Estado nacional tiene propiedad intelectual, mantenimiento inmediato, el desarrollo tecnológico fue hecho en Argentina", sostuvo Rossi en Santiago de Chile, donde participa en la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE), en donde se encuentra minutouno.com.

El ministro de Defensa enfatizó: "Nosotros estamos orgullosos con el desarrollo que hemos hecho en materia de radares. Estamos orgullosos porque esta fue una decisión que tomo Néstor Kirchner hace 10 años".

"En el año 2004 solo existían cuatro aeropuertos con radares: Mar del Plata, Ezeiza, Córdoba y Mendoza. Hoy a esos cuatro se suman 22 aeropuertos más que son los radares secundarios monopolio argentino, que fueron fabricados también por Invap, y ahora estamos instalando el Radar Primario Argentino (RPA) en Las Lomitas, provincia de Formosa, tenemos un contrato por 6 que nos van entregando uno por semestre. El segundo va a ser en Ingeniero Juárez, provincia de Formosa", informó.

Y agregó: "Hoy presentamos Mamboreta que es el radar secundario transportable que puede servir de auxilio en distintas circunstancias en distintos aeropuertos".

FIDAE es considerada la plataforma de mayor influencia en las decisiones de renovación e inversión en tecnologías aeroespaciales y de defensa de Latinoamérica, constituyéndose con ello, en la vitrina de las grandes marcas y punto de encuentro de ejecutivos con alto poder de decisión.

"Estamos contentos en esta oportunidad ya que es la vez que más productos trajimos y trabajamos con Cancillería para tener un stand para nosotros mismos. Esta feria es una oportunidad para mostrar lo que estamos haciendo, coordinar alguna experiencia conjunta y para adentro del país tener marco donde exponerlo visto por especialistas de la región y de otras partes del mundo", señaló Rossi.

El ministro recordó que "muchísimos países tienen problema de contratar radares a extranjeros", y en tal sentido afirmó: **"Nosotros en lo que se refiere a rutas aéreas tenemos el 95 por ciento cubierto, eso significa el 60 por ciento de superficie terrestre de nuestro país"**.

"Además tenemos radares aéreos en el norte argentino: radares en Santiago del Estero, Posadas, Resistencia, ahora en Las Lomitas, después irá otro a Ingeniero Juárez y creo que tenemos uno más. También vamos a poner radares primarios al sur pero el objetivo es seguir creciendo en todo lo que significa procesos de radarización", señaló.

Los productos que presenta la Argentina en FIDAE:

Radar Primario Argentino 3D (RPA- sistema de detección tridimensional de larga distancia), hecho por Fabricaciones Militares, Invap y Fuerza Aérea Argentina.

Radar Secundario Monopulso Argentino (RSMA- tecnología de punta para el control del espacio aéreo), realizado por Invap y Fuerza Aérea Argentina.

Radar Secundario Transportable Mamboretá (RSMA- T- Dispositivo de localización de alta complejidad), realizado por Invap y Fuerza Aérea Argentina.

Una Lidar (estación de monitoreo atmosférico con tecnología láser) , hecha por Citedef.

Fuente: minutouno.com

socialweb
www.socialweb.cl

Agencia Digital
amante de las
Buenas Ideas

App Móvil
Branding
Consultorías
Desarrollo
Diseño
Marketing Digital

www.socialweb.cl
contacto@socialweb.cl

socialweb

VUELO 370, CON INDEMNIZACIÓN MILLONARIA

Malaysia Airlines dio un pago de 5,000 dólares por cada pasajero, una cifra que puede multiplicarse; la demanda de los familiares de los pasajeros podría incluir a Boeing, fabricante del avión perdido.

Malaysia Airlines ofreció el martes un apoyo financiero inicial de 5,000 dólares a cada una de las familias de los pasajeros del vuelo 370, y prometió una compensación adicional. Los pagos ayudarían a las familias a lidiar con la presión financiera inmediata causada por la larga búsqueda de la aeronave. Pero la compañía aérea seguramente terminará entregando a los familiares más cercanos una indemnización que ronda los millones de dólares por pasajero. Según estipula el tratado internacional conocido como el Convenio de Montreal, la compañía aérea deberá pagar a los familiares de cada pasajero fallecido una suma inicial de alrededor de 150,000 a 175,000 dólares. Los deudos de las víctimas también pueden exigir una compensación por daños ulteriores, a menos que la aerolínea pueda demostrar que adoptó todas las medidas necesarias para evitar un accidente o cualquier otro incidente que impidiera que los pasajeros llegaran salvos. La responsabilidad también podría extenderse más allá de la línea aérea hasta afectar al fabricante del avión, Boeing, si una falla mecánica se dictamina como causa. Pero ese sería un caso difícil de probar si no se recupera el avión. Una abogada del bufete Ribbeck Law Chartered que planea presentar una demanda en contra de Malaysia Airlines y Boeing, Monica Kelly, cree con base en su experiencia que las familias podrían recibir entre 400,000 dólares y 3 millones de dólares en daños y perjuicios. Pero mucho depende del lugar donde se presenten las demandas. Los demandantes suelen recibir sumas mucho mayores en los tribunales de Estados Unidos que en otros países, explica un legista especializado en aviación de la firma Danko Meredith, Mike Danko. Él estima que algunas indemnizaciones podrían alcanzar los 8 millones de dólares. La incertidumbre sobre la suerte de los pasajeros podría retrasar el proceso legal. Pero si pasan los meses y no hay indicios de los pasajeros, la mayoría de los países permitirán que los jueces determinen que un pasajero sea dado por muerto, permitiendo que las reclamaciones avancen, como los seguros de vida y otros asuntos ligados con la muerte de una persona.

Fuera de los tribunales
Un profesor de Derecho y director del Instituto de Derecho Aeronáutico Internacional de la Universidad DePaul, Brian Havel, señala que la mayoría de las reclamaciones se resolverán fuera de los tribunales. Es muy posible que las demandas se tramiten en varios países, ya que personas de 14 nacionalidades diferentes viajaban a bordo del avión. Desde la semana pasada, por ejemplo, fiscales de Estados Unidos llegaron a Beijing, donde muchas de las familias aguardan noticias de sus seres queridos. Muchos de los gastos de Malaysia Airlines serán cubiertos por la maraña de pólizas de seguro que cubren a un avión y sus pasajeros. La cobertura promedio oscila entre 2,000 millones y 2,500 millones de dólares por aeronave, incluidos cerca de 10 millones de dólares por pasajero, indicó Havel. Las primeras reclamaciones que atañen al avión desaparecido ya han sido pagadas. La aseguradora Allianz Global Corporate & Specialty informó la semana pasada que ella y otras firmas "han efectuado pagos iniciales" de un monto no especificado por las denominadas pólizas de responsabilidad civil y por daños al casco de la aeronave que forman parte de "nuestras obligaciones contractuales cuando una aeronave se reporta como desaparecida".

Fuente: cnnextension.com