



VUELO VFR

PLAN OPERACIONAL

Ó

COMO PREPARAR UN VUELO

Club Aéreo del Personal Banco Estado de Chile

05 de septiembre

Versión 6.1

4) Nunca asumas nada en aviación, efectúa tu los chequeos

3) Las dudas también matan ¡¡¡ debemos chequear todo para no tener sorpresas

5) Si estas apurado, detente, apurado solo llegaras mas rápido al cementerio

2) La improvisación mata ¡¡¡ tengamos un plan B

1) Los Pilotos somos humanos y nos vamos a equivocar ¡¡¡ debemos estar atentos a detectar y corregir errores

CINCO REGLAS PERSONALES PARA UN VUELO SEGURO



POR QUE HACER PLAN OPERACIONAL?

1. Porque lo exige la normativa.
2. Porque el escenario es cambiante y debo saber con que me encontraré mas adelante.
3. Porque improvisar mata
4. Porque es aquí donde se produce la mayor cantidad de errores.
5. Por lo mismo, es donde mas accidentes ocurren en Aviación General.
6. Porque la mayoría de las veces, es justo esta área donde menos se nos prepara, mientras estamos en instrucción y donde menos hay bibliografía de apoyo.
7. Esta es la parte donde la vemos para pasar un examen Operacional Oral ante la DGAC, por ende nos preparamos en ese momento y luego de ello no lo seguimos ejercitando.
8. Porque siempre andamos apurados y tener que preparar algo antes me da lata, además tengo GPS!!!! Además basta la vieja frase “Rumbo y Fé”!!!!
9. PERO.... Estarán de acuerdo conmigo que entre mas sepamos de adonde vamos a ir, mejor estaremos preparados y seguro mejor nos va a ir.

CÓDIGO AERONÁUTICO

Artículo 67. Son obligaciones del comandante: a) Verificar que la aeronave y la tripulación tengan los libros y documentos exigidos por las leyes o reglamentos; b) Cerciorarse de que la aeronave esté apta para iniciar la operación de vuelo, de acuerdo con los manuales correspondientes; **c) Recabar los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviere predicción favorable hasta el siguiente punto de aterrizaje por lo menos, la seguridad del vuelo;** d) Inspeccionar y aprobar la estiba de la aeronave, e impedir un mayor peso que el autorizado o una distribución del mismo contraria a las **especificaciones técnicas;** e) Impedir el embarque de personas que puedan constituir un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga. Asimismo impedir el embarque o transporte de aquella carga que constituya un peligro para la aeronave, pasajeros o carga; f) Cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo que ello resultare peligroso para la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo, caso en el cual notificará a esos servicios las medidas que adopte; g) Cumplir y hacer cumplir las normas jurídicas que regulan las operaciones de vuelo, y los manuales técnicos aprobados por la autoridad aeronáutica; h) Dar al control de tierra la información necesaria para la seguridad del vuelo, e i) Adoptar, durante el vuelo, las medidas que estime necesarias para la seguridad de la aeronave, de los pasajeros y de la carga.

A yellow and blue aircraft is shown on a runway, viewed from a low angle. The aircraft has a yellow fuselage and blue wings and tail. A large, semi-transparent red oval is visible on the upper part of the aircraft's fuselage. The text "PLAN OPERACIONAL" is overlaid in the center of the image in a bold, black, sans-serif font.

PLAN OPERACIONAL

PLAN OPERACIONAL

(BRIEFING GENERAL de las 7P)

1. **Path** (ruta y distancia total a recorrer desde Origen, Destino y Alternativa en NM o Millas)
2. **Pronósticos** (la Meteo de ruta) Metar, TAF, Gamet (vientos/temp y FZLVL) de Ori., Dest., Alt
3. **Publicaciones**
Permanentes: (AIP Chile vol 1 y 2) características pistas, elev, largo, serv., horarios, frec, fuel, FCCV
Temporales: Notams (Ori, Dest., Alt, mas Ruta)
4. **Provisión combustible** (Endurance Range Autonomia) Distancia vs VT vs Fuel, para Destino, Alternativa mas 30 min (VFR)
5. **Peso y Balance** verificar ubica CG, ver estiba config., nariz pesada, cola pesada, bien estiba?
6. **Planificación de vuelo (navegación)** ver cartilla con datos de navegación (rumbos, tiempos)
7. **Plan de Vuelo** (Acorde a la planificación de la navegación)

Nota: antes de subirse al avión, se debe realizar todos estos puntos completamente, debido a que cada uno de estos puntos podrían impedir realizar el vuelo deseado, si no están las condiciones. Verificado todo lo anterior, recién en ese momento corresponde dirigirse al avión para efectuar pre vuelo y check visual del fuel.



PLAN OPERACIONAL EJEMPLO DE UNA CARTILLA

NOMBRE

FECHA

PLANIFICACION DE VUELO

CHECK LIST RAID

ver 5.1

1) RUTA

| ORIGEN | DEST | ALT |
|--------|------|-----|
| | | |

DISTANCIA NM

| DEST | ALT |
|------|-----|
| | |

2) METEOROLOGÍA

| | ORIG | DEST | ALT |
|-------|------|------|-----|
| Metar | | | |
| TAF | | | |

| GAMET | FIR 1 | FIR 2 |
|--------------|-------|-------|
| wind/t FL020 | | |
| wind/t FL050 | | |
| wind/t FL070 | | |
| wind/t FL100 | | |
| wind/t FL150 | | |
| FZLVL | | |
| QNH | | |

3) PUBLICACIONES

| | ORIG | DEST | ALT | RUTA |
|------------|----------|------|-----|------|
| AIP vol I | Desig | | | |
| | Elev Ad | | | |
| | Pistas | | | |
| | Largo | | | |
| | Frec Twr | | | |
| | Frec Gnd | | | |
| AIP vol II | NDB | | | |
| | VOR | | | |
| | ILS | | | |
| NOTAMS | | | | |

4) PESO/BALANCE

| | PMD | ACTUAL |
|-------------------|-------|-------------|
| Peso | | |
| | | Libras |
| Balance (ubicado) | NARIZ | CENTRO COLA |

| | | | |
|----------|----|----|--|
| AERONAVE | PM | LD | |
| | TO | CM | |

PLANIFICACION DE VUELO
CHECK LIST RAID
ver 5.1

| 5) AUTONOMIA | DEST | ALT | TOTAL |
|-----------------------|------|--------------------|---|
| DISTANCIA (NM/Millas) | | | |
| GS / VT (KNotS) | | | |
| TIEMPO (horas) | | | TTOTAL |
| FUEL USABLE | | (GAL O LTS) | |
| CONSUMO (lts/hr) | | (GAL O LTS / HORA) | |
| ENDURANCE | | Horas | |
| RESERVA | 0:45 | Minutos | |
| AUT. MAX (AMAX) | | | AMAX DEBE SER MAYOR O IGUAL A TTOTAL |

6) PLAN VUELO **PRESENTADO ACORTE A PLANIFICACION**

7) PLANIFICACION DE VUELO A DESTINO

| | CV | RV | RM | RC |
|----------------------------|------|-------|-----|------|
| Trayectoria Destino | | | | |
| Nivel de vuelo | feet | FL | FL | feet |
| Frecuencias | INFO | RADIO | ACC | APP |
| FL min por obstáculos Ruta | FL | | | |

APOYO GPS Puntos ingresados
 Track ingresado

A LA ALTERNATIVA

| | CV | RV | RM | RC |
|----------------------------|------|-------|-----|------|
| Trayectoria Destino | | | | |
| Nivel de vuelo | feet | FL | FL | feet |
| Frecuencias | INFO | RADIO | ACC | APP |
| FL min por obstáculos Ruta | FL | | | |

APOYO GPS Puntos ingresados
 Track ingresado

VERIFICACIONES EN EL AVION

1. La primera verificación para TODO vuelo comienza en la cabina, luego de encender el motor, al llamar a la torre, éstas nos dará las condiciones del campo, es allí donde debo ingresar el QNH del aeródromo en la ventanilla de [Kollsman](#), verificando con ello la elevación conocida respecto a la indicada por el instrumento. Existe una tolerancia máxima de ± 75 pies. En caso de exceder esa tolerancia NO SE PUEDE realizar el vuelo, la aeronave no esta aeronavegable.
2. El segundo chequeo se hace durante el rodaje, al verificar los compases (derecha aumentan, izquierda disminuyen, en coordinador de viraje ala hacia el viraje y “bola” desplazamiento contrario).
3. Efectuar el briefing del despegue y los briefing de las emergencias al despegue (durante el despegue, posterior al despegue con pista remanente y posterior al despegue sin pista remanente).

EMERGENCIAS AL DESPEGUE

- ✓ DURANTE CARRERA DE DESPEGUE:
 1. Acelerador todo atrás
 2. Frenos aplicar, detener en la recta
 3. Una vez detenida la aeronave cortar mezcla, magnetos, master (aplicar POH)
- ✓ POSTERIOR DESPEGUE CON PISTA REMANENTE
 1. Bajar nariz avión para mantener velocidad sobre stall
 2. Acelerador todo atrás
 3. Aplicar full flaps
 4. Al aterrizar aplicar full frenos
 5. Una vez detenido cortar mezcla magnetos master (aplicar POH)
- ✓ POSTERIOR DESPEGUE SIN PISTA REMANENTE
 1. Bajar nariz avión para mantener velocidad sobre stall
 2. Acelerador todo atrás
 3. No tratar de volver a la pista
 4. Utilizar terreno ya seleccionado ubicado hacia adelante (30 grados max) de trayectoria
 5. Destrabar puesta, pasajeros cubrirse cara con manos
 6. Si tiene tiempo notificar a ATC
 7. Corte mezcla magnetos master (aplicar POH)
 8. Poner full flaps
 9. Aterrizar de emergencia

Nota: solo se notificará a ATC una vez controlado el avión

REHUSADA ATERRIZAJE PASADA DE LARGO

DURANTE CARRERA DE DESPEGUE:

1. Acelerador FULL
2. Actitud acft ASENSO 5° NARIZ ARRIBA
3. Aire caliente VERIFICAR CORTADO – OFF - PERILLA ADENTRO (si tiene)
4. Altitud y velocidad AUMENTANDO EN ASCENSO
5. Flaps SACAR UN PUNTO Y ESPERAR
6. Altitud y velocidad AUMENTANDO EN ASCENSO
7. Flaps SACAR UN PUNTO Y ESPERAR
8. Notificar ESTABLECIDO EL ASCENSO, INFORMAR A LA TORRE
9. Compensador AJUSTAR

MUCHAS GRACIAS

CEL +56 9 9818 0872

eMail esantander@dgac.gob.cl

Twitter: @e_santanderc

Facebook: Eco Sierra Charlie

Instagram: eco_sierra_charlie

Otras publicaciones

- Manual Examen Operacional Oral Piloto Privado de Avión
- Manual Cálculo Peso y Balance aviones livianos
- Manual Examen Operacional Oral Piloto Comercial de Avión
- Vuelo VFR Nocturno
- Procedimiento TIBA
- Manual Examen Operacional Oral Habilitación IFR (próxima a publicar)