



División Colombiana

Briefings y Checklists	Versión 1.0	03 de agosto de 2015
------------------------	-------------	----------------------

INTRODUCCIÓN

Las operaciones aéreas, por su complejidad, necesitan ser claras y precisas, siguiendo procedimientos estándares y asegurando que toda la tripulación esté informada y de acuerdo con todo lo concerniente a un vuelo, una manera de hacer partícipe y comprometer a la tripulación es mediante el Briefing; su importancia no puede ser menospreciada

BRIEFING

Se entiende por briefing, la información e instrucción preliminar, presentada de manera clara, precisa y concisa, concerniente a aspectos importantes dentro de la operación diaria, información que se transmite entre personas capacitadas e idóneas en sus cargos.

Un briefing se divide en tres partes

Briefing de Despacho

Briefing de Despegue

Briefing de Aproximación y aterrizaje

Briefing de despacho:

Es en el despacho, donde se recibe toda la información concerniente al vuelo, específicamente de:

- Plan de Navegación y Plan de vuelo
- Información de Diferidos y Notas MEL aplicables a la aeronave
- Información Meteorológica en aeropuertos de Origen, destino y alternos
- Información de Peso y Balance
- Información de NOTAMs
- Información de Mercancías Peligrosas y/o Especiales

Previo a la realización de todo vuelo, la tripulación debe familiarizarse y obtener tanta información como sea posible para determinar el curso de acción para llevar de una manera segura el vuelo, especialmente en aquellos elementos cruciales como la información Meteorológica la cual puede determinar si la aeronave puede salir a vuelo o no, teniendo en cuenta la operabilidad de los aeropuertos afectados por diversas circunstancias meteorológicas.

Briefing de despegue:

El piloto deberá realizar el Briefing de Despegue cuando la carga de trabajo lo permita, la cabina haya sido preparada y completada y antes de iniciar el remolque atrás. Este debe ser relevante, cronológico y conciso. Cuando el piloto se refiera a un parámetro específico, ambos pilotos deberán hacer un crosscheck (chequeo cruzado) de que ese parámetro ha sido programado correctamente



División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015

El briefing de despegue, incluirá lo siguiente, pero no estará limitado a:

Misceláneos

- Tipo de aeronave y modelo
- Estatus técnico del Avión (MEL)
- NOTAMs aplicables
- Meteorología
- Condiciones de pista
- Uso de Sistemas de Anti hielo
- Remolque atrás e instrucciones de rodaje previstas
- Otra información que se considere importante

Datos del avión

- ZFW/ZFWCG si aplica
- Combustible en bloques
- Peso de Despegue
- Peso de aterrizaje estimado (En caso de un eventual retorno para consideraciones de overweight procedures)
- Combustible mínimo al alterno (Alternativo + Reserva)

Datos de rendimiento

- Pista de Despegue
- Flaps para despegue
- Uso de potencia
- V1, VR, V2 (Si aplica)
- Altitud de Transición

Plan de vuelo

- Altitud Mínima de Sector/Seguridad
- Primer altitud o nivel de vuelo asignado
- Briefing procedimiento de salida SID

Descripción SID

La Carta aeronáutica siempre debe ser identificada de modo que se asegure que ambos tripulantes tienen la misma carta, esto se hace mediante el INDEX que tiene cada carta Jeppesen lo que permite identificarla, para nuestro ejemplo, tenemos una SID del aeropuerto José María Córdova (SKRG). Antes de iniciar la descripción de la Carta es necesario verificar si hay un MSA (Minimum Sector Altitude) aplicable al sector específico, por donde se desarrolla nuestra Salida Normalizada, esto nos permite mejorar la



División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015

consciencia situacional sobre todo si hay alguna situación justo posterior al despegue. Para el ejemplo de hoy, vamos a realizar la Salida Normalizada ISVAT1A. Vamos a ver pues, como debe ser el briefing de la Carta.



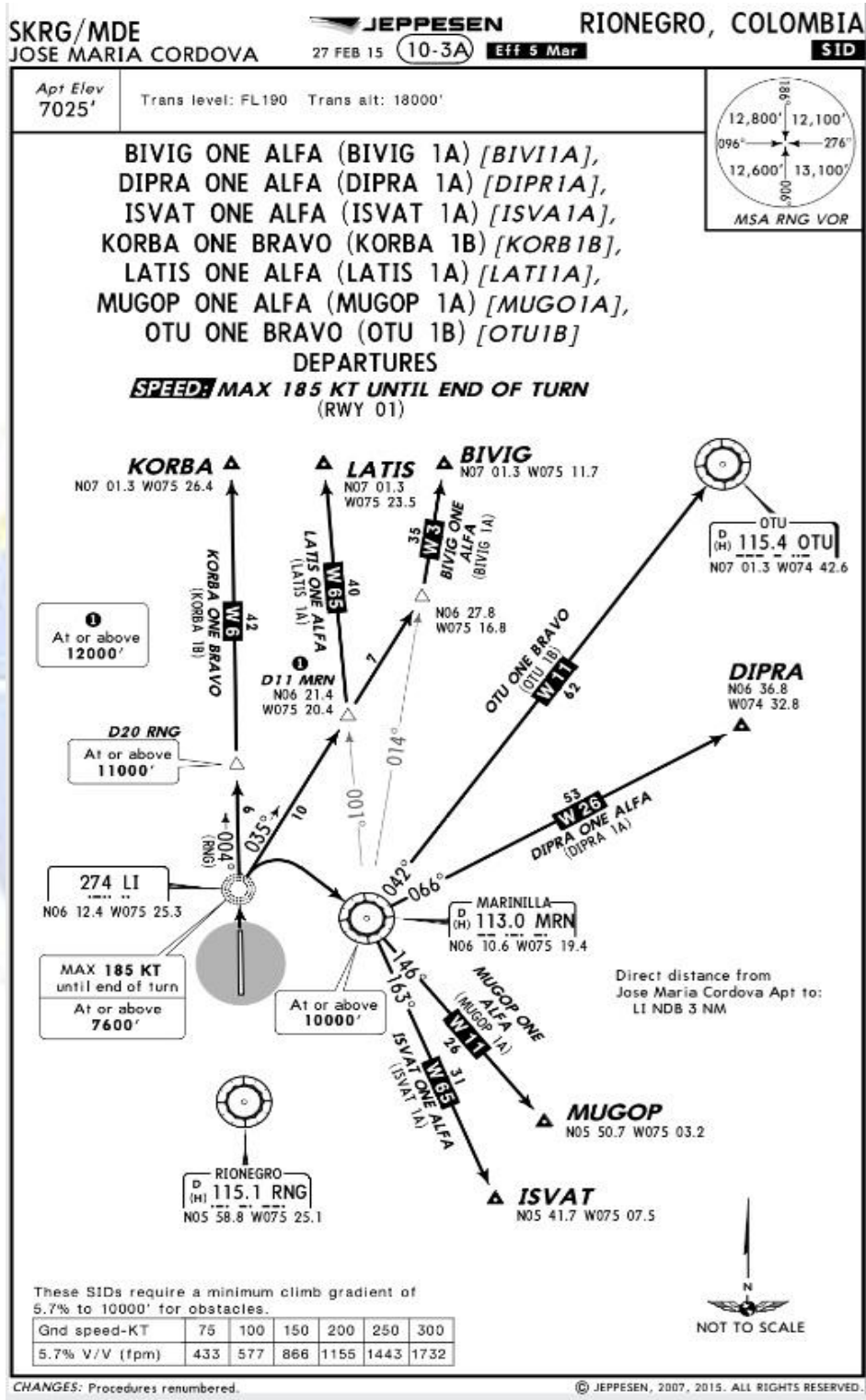


División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015





División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015

Briefing textual

Carta Jeppesen **10-3A** del 27 de Febrero de 2.015 y es **efectiva a partir del 5 de Marzo del 2.015**, del Aeropuerto José María Cordova del Municipio de Rionegro, Colombia, es una SID.

La elevación del Aeropuerto es de **7.025ft**, La Altitud de Transición es de **18,000ft** y el Nivel de Transición es de **FL190**.

Es la Salida Normalizada **ISVAT1A** de la **pista 01** y con **máxima velocidad de 185 KTS** hasta completar el viraje.

Se despegará de la pista 01, manteniendo rumbo de pista hasta cruzar **LI** con **7,600ft o superior**, viramos por la izquierda hacia **MRN** manteniendo 185 KTS máximo hasta terminar el viraje, para cruzar **MRN** con **10,000ft o superior**, posterior abandonamos por el radial 163° del **VOR MRN** hacia la intersección **ISVAT** y continuamos con la ruta establecida en el plan de vuelo.

El gradiente mínimos de ascenso es de 5.7% hasta 10,000ft

No hay restricción de ascenso inicial.

Es importante chequear las fechas en las cuales las cartas fueron publicadas, de modo que nos aseguremos dicha carta ya está vigente y aprobada para ser utilizada.

En algunas cartas hay anotaciones o información adicional, la cual podemos observar en la parte inferior de la carta, para nuestro ejemplo, no hay información adicional, pero en procedimientos como ZIP2H en SKBO, podemos ver que hay restricciones de ascenso inicial para aeronaves turbohélices como jets. (Ver carta ZIP2H SKBO)

Briefing de Aproximación:

El briefing de aproximación deberá ser realizado una vez se ha finalizado la preparación de cabina (ajuste de radios de navegación, cómputo del landing performance, análisis de meteorología, etc.) el objetivo principal es informar al otro piloto el curso de acción a seguir durante la aproximación, debe incluir lo siguiente, pero no está limitado:

Misceláneos

- Tipo de aeronave
- Condiciones técnicas de la aeronave (si hubiere alguna variación durante el vuelo)
- MEA y GRID MORAs aplicables
- Condiciones meteorológicas al destino y alternos
- NOTAMS aplicables
- Condiciones de pista
- Otros a consideración

Aproximación

- Tiempo y distancia al TOD (Top of Descent)
- Ruta a el destino, incluyendo MEA o MORA,
- descripción de la llegada normalizada STAR
- Tipo de Aproximación (Precisión o No Precisión) y descripción del procedimiento



División Colombiana

Briefings y Checklists	Versión 1.0	03 de agosto de 2015
------------------------	-------------	----------------------

- Información de pista de aterrizaje: Longitud, condición (seca, mojada), consideraciones de performance incluyendo Landing distance
- Uso de los reversos o autobrakes según tipo de aeronave
- Ruta de rodaje prevista posterior al aterrizaje

Anormales

Anuncie cualquier anomalía que pudiera afectar la aproximación o aterrizaje, considere las maniobras a realizar en caso de falla de motor, si existiese un procedimiento de falla de motor este deberá ser “bribeado”, de lo contrario, se considerará, que el procedimiento de Aproximación frustrada cumple con la navegación lateral y vertical así como el sobrepaso de obstáculos.

Nota: El briefing de la llegada normalizada STAR es igual a la SID, por lo tanto no se hará la descripción del briefing de dicha carta





División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015

SKBO/BOG
ELDORADO INTL

JEPPESEN

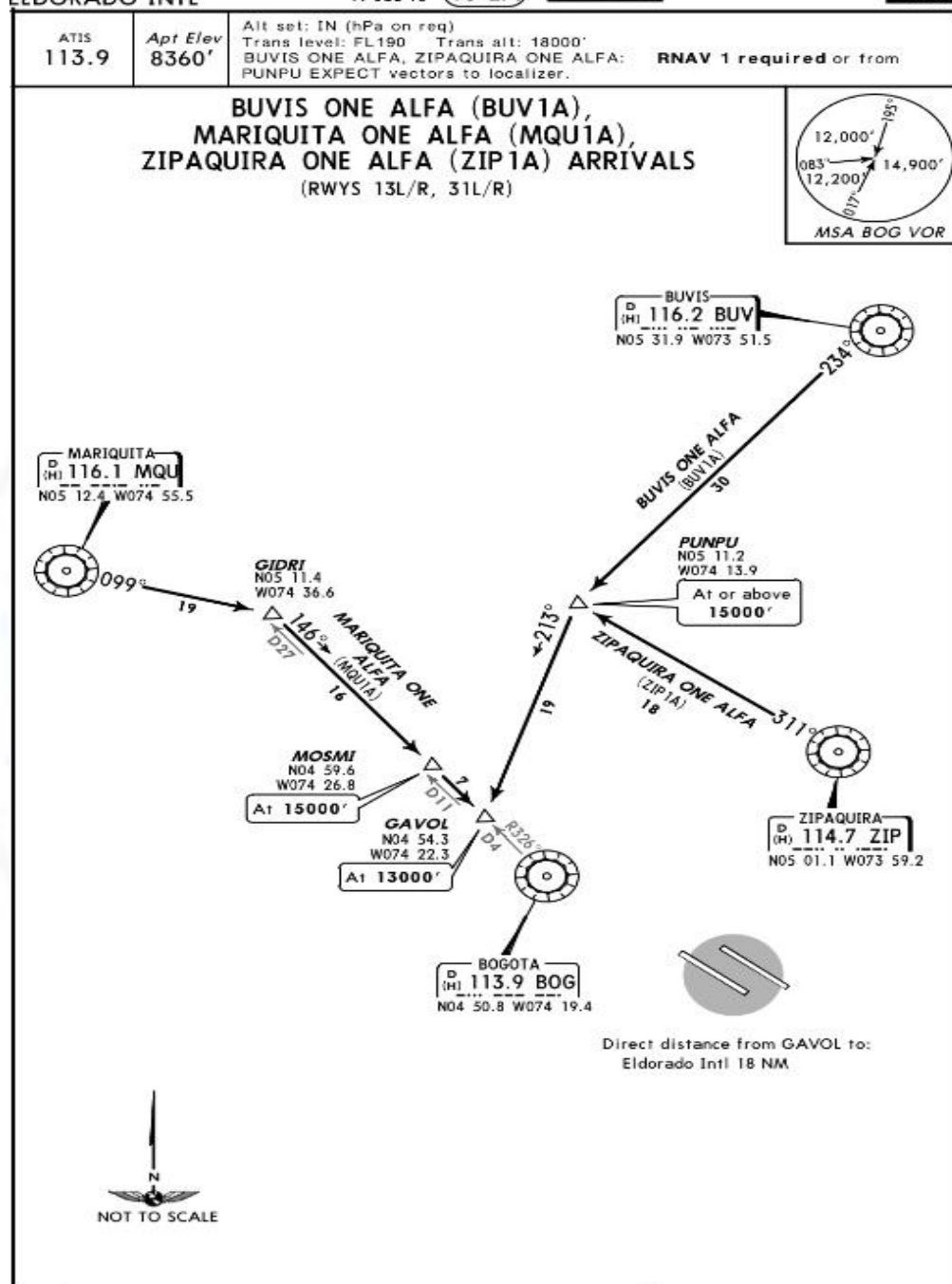
19 JUL 13

(10-2A)

Eff 25 Jul

BOGOTA, COLOMBIA

STAR





División Colombiana

Briefings y Checklists	Versión 1.0	03 de agosto de 2015
------------------------	-------------	----------------------

Briefing Carta de Aproximación Instrumentos

El briefing de la carta de aproximación es muy similar a los briefings de la SID, pero en esta hay que prestar especial atención a la maniobra de sobrepaso, las limitaciones de altitud y velocidad, debido a que estas garantizan el franqueamiento de obstáculos.

Es imperativo seguir a cabalidad cada una de las instrucciones descritas en el procedimiento, de modo que el ATC puede separar de forma segura y organizada el tráfico. Vamos pues a ver como es un briefing de una Carta de Aproximación.



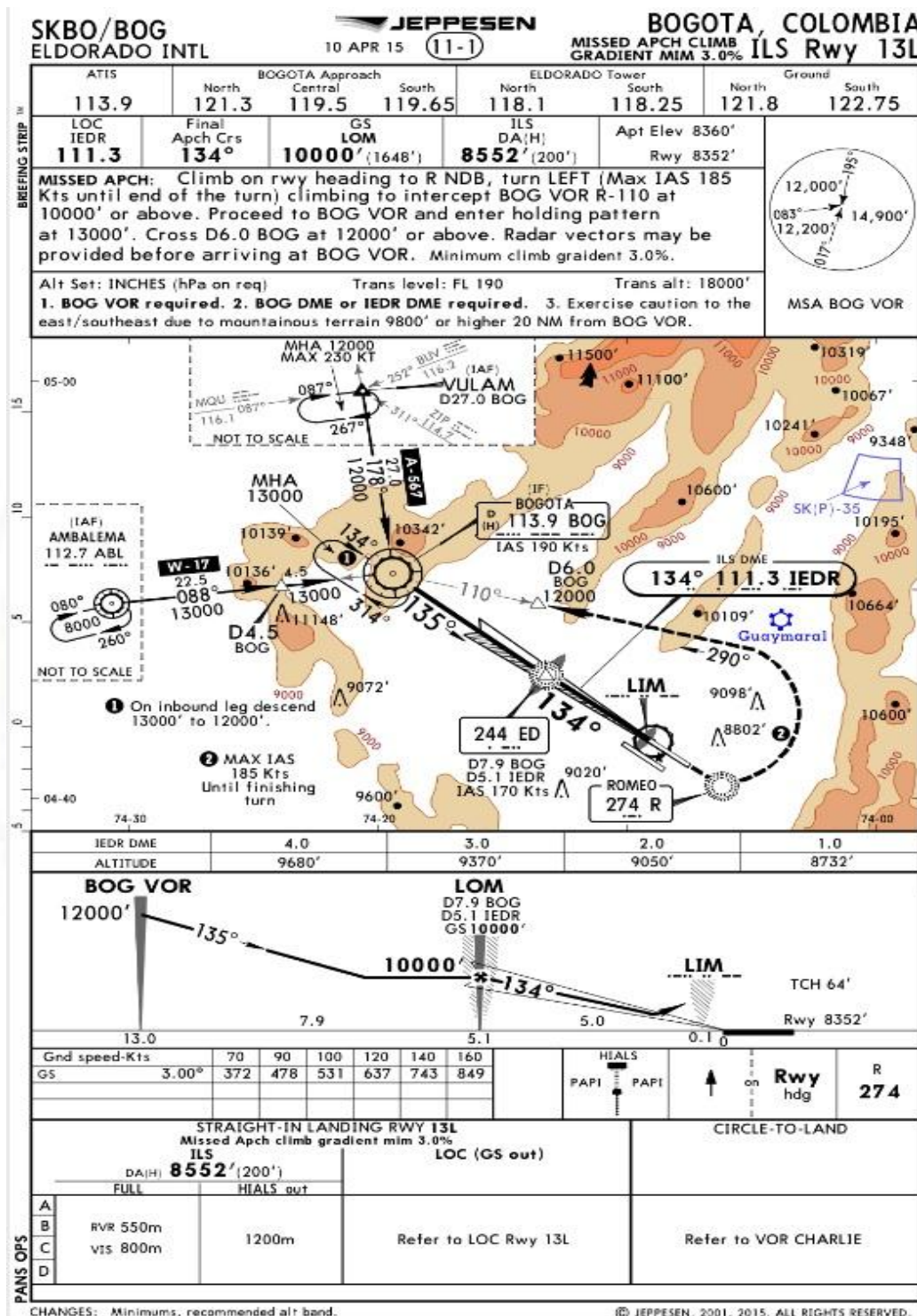


División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015





División Colombiana

Briefings y Checklists

Versión 1.0

03 de agosto de 2015

Briefing textual Carta Aproximación

Carta Jeppesen 11-1 del 10 de Abril del 2.015 El Dorado, Bogotá Colombia, es una aproximación **de precisión ILS para la pista 13L**. El mínimo gradiente de aproximación frustrada es **3.0%**

ATIS X (según aplique A, B, C etc), frecuencias (Norte, Sur Según aplique), Frecuencia del **Localizador 111.300Mhz**, **IEDR** (Verificar identificación en PFD), curso final de aproximación es **134, DH o MDA** (según aplique) para este caso **8,552 ft**, Elevación de la pista

Aproximación frustrada

El procedimiento en caso de aproximación frustrada (De acuerdo al procedimiento ver Carta)

Requerimientos del procedimiento

Los requerimientos para esta aproximación son el VOR BOG, DME VOR BOG o IEDR DME. Debemos ejercer precaución en un radio de 20 nm del VOR BOG al S/SE por terreno montañoso de 9,800ft elevación o superior

Descripción del procedimiento

Dejamos el **VOR BOG 12,000ft** en descenso para **10,000ft** a través del radial **135** donde en el **OM** (Outer marker) **ED** interceptaremos el glide slope que es de un ángulo de **3°** hasta el **MDA/DH**

Descripción pista

La pista 13L tiene **HIALS (High Intensity Approach Light System) PAPI** a ambos lados

Mínimos y Requerimientos de Visibilidad

Mínimos de **8,552 ft** y una visibilidad requerida de **800 mts** (con todas las luces de la pista funcionando).

LISTAS DE CHEQUEO

Es de vital importancia entender que es una lista de chequeo y cuál es su aplicabilidad. Existen muchas listas de chequeo para diversas actividades o equipos, sin que esto quiera decir que podemos tomar una de estas y aplicarlas en un equipo o actividad similar.

La lista de chequeo se usa para verificar que todas las acciones que pueden afectar la seguridad de la aeronave han sido realizadas.

No se deberá omitir ninguna lista de chequeo, esto podría afectar gravemente la seguridad del vuelo.