

# CONSEJOS PARA UN VUELO SEGURO

2026



## 1 Planificación



## 2 Gestión Combustible



## 3 Aproximación Estabilizada



## 4 Condiciones Meteorológicas



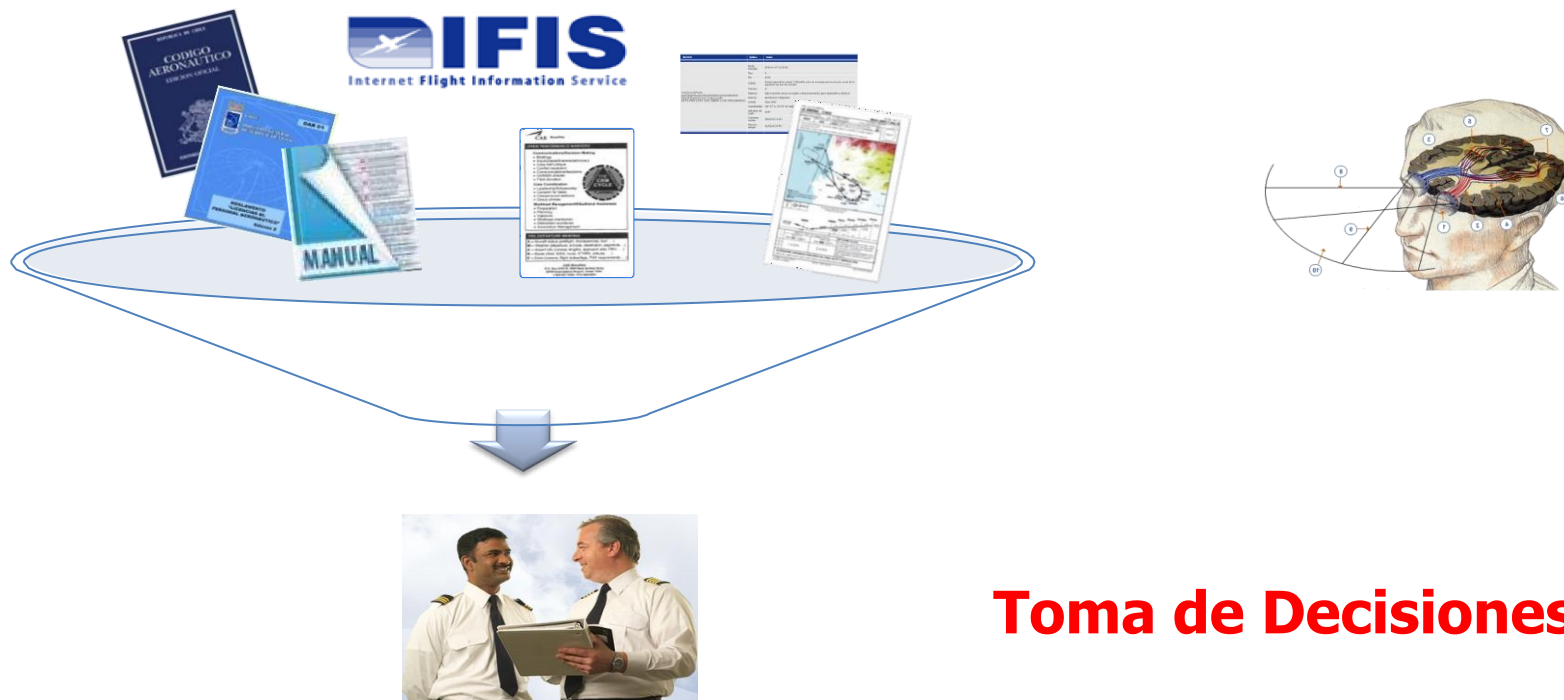
## 5 Capacitación y Entrenamiento Continuo



# 1. PLANIFICACIÓN INTELIGENTE

Implica las acciones requeridas para concluir exitosamente nuestro vuelo, requiriendo un **proceso de recopilación de datos e información** que potencie una correcta toma de decisiones.

Posibles Fuentes de Información y Ayudas: IFIS, AIP, NOTAMs, METAR, Reglamentación, Manual del Avión, Checklists.



**Toma de Decisiones**



# 1. PLANIFICACIÓN INTELIGENTE

## SE DEBE CONSIDERAR:

### A. CONTEXTO ACTUAL DE:

- **Piloto/Copiloto:** Última operación, número de horas en vuelo la última semana/mes/año, nivel de experiencia en el material y familiarización con la ruta y aeródromos.
- **Meteorología:** Lectura y estudio del METAR, TAF y GAMET, analizar los pronósticos y vientos de altura, de la ruta que desea volar, y considerar las condiciones de las alternativas y el aeródromo de destino.
- **Luz Solar:** En algunos casos, la luz solar puede ocasionar dificultad visual y provocar complicaciones en cualquiera fase del vuelo.
- **Aeronave:** Funcionamiento de los instrumentos, últimas inspecciones, nivel de experiencia con el material, peso y balance, performance, limitaciones, manual y cartas.
- **Ruta:** Servicios de información, jurisdicción, frecuencias, tipos de espacios aéreos y tráficos. Aeródromo de Destino, Ruta y Alternativos.  
Potenciales peligros/condiciones de aeródromos y pistas. Revisar NOTAMs y cámaras.



# Algunas fuentes de información disponibles online:

En cada una de ellas, puede realizar una búsqueda simple por aeródromo.

➤ NOTAMs:

[https://aipchile.dgac.gob.cl/notam?aerodromo\\_sel=aerodromo&designador=SCTB&popup=&metodo=aerodromo](https://aipchile.dgac.gob.cl/notam?aerodromo_sel=aerodromo&designador=SCTB&popup=&metodo=aerodromo)

➤ Consultar Meteorología Aeronáutica: <https://www.meteochile.gob.cl/PortalDMC-web/metaer/home.xhtml>

➤ METAR: <https://aipchile.dgac.gob.cl/metar>

➤ Cámaras de Aeródromos: <https://aipchile.dgac.gob.cl/camara/>

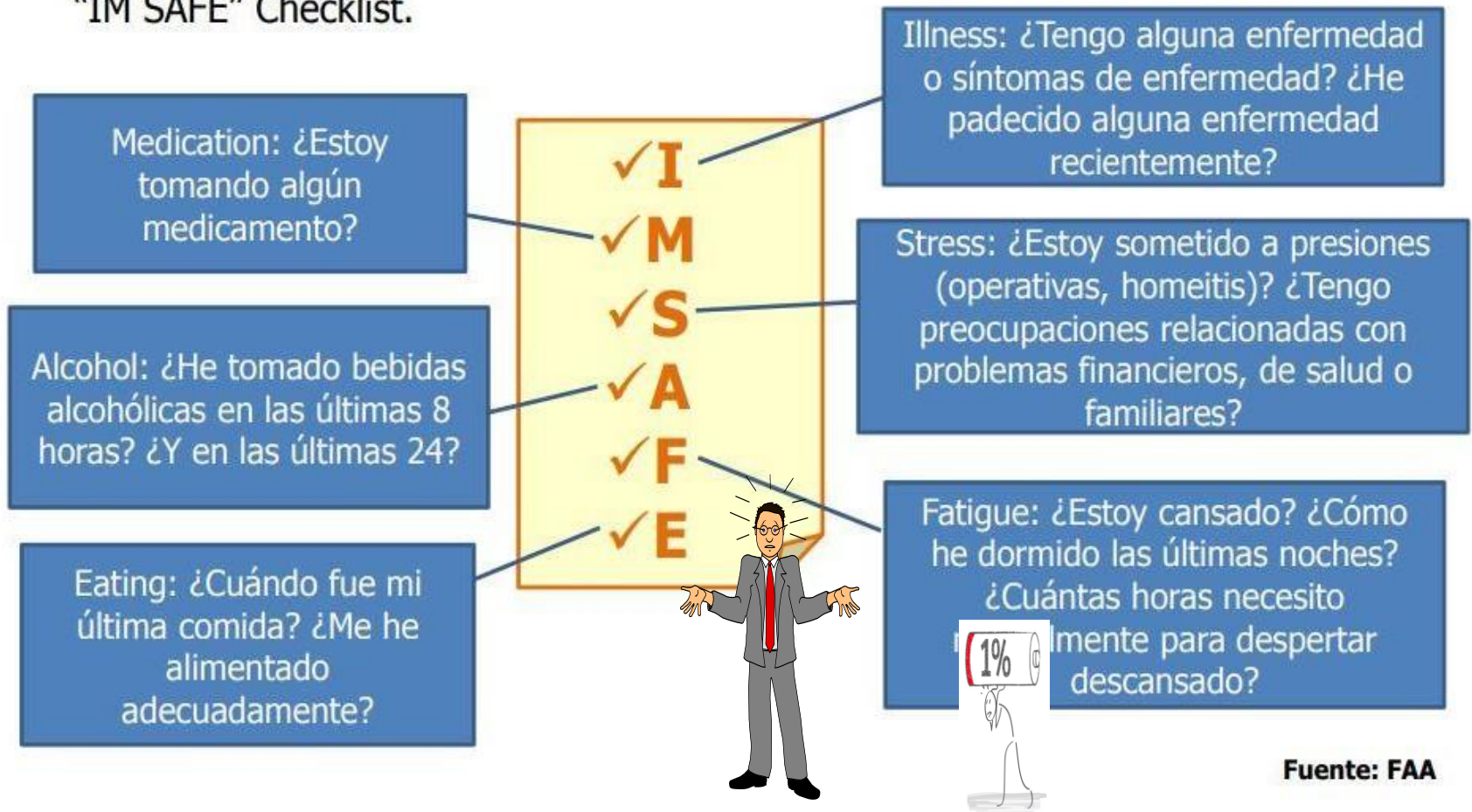
➤ Mapa interactivo: <https://aipchile.dgac.gob.cl/symfony/map#/>

➤ Tablas de Comienzo y Fin del Crepúsculo Civil Vespertino (CCCM/FCCV): [CCCV-FCCV 2017 \(dgac.gob.cl\)](https://www.dgac.gob.cl/CCCV-FCCV_2017)

# 1. PLANIFICACIÓN INTELIGENTE

## CONSIDERAR:

**B. FACTORES INTERNOS:** estado general de salud, nutricional y emocional de la tripulación. Nivel de Fatiga y Estrés. Puede evaluar estos aspectos con la "IM SAFE" Checklist.



# 1. PLANIFICACIÓN INTELIGENTE

## CONSIDERAR:

**C. FACTORES EXTERNOS:** Recuerde que ningún vuelo es igual a otro. Revise NOTAMs y SPECI. Considere posibles contingencias y programe alternativas. Infórmese acerca de la situación de tráfico y servicios de tránsito aéreo. ¿Existen presiones externas que puedan afectar su vuelo (Síndrome de querer volver, presiones relacionadas con el tipo de operación, el horario programado de vuelo, o el tipo de pasajeros, afanes. etc.)?



**TODOS ESTOS FACTORES (A, B y C) PUEDEN AFECTAR EL DESARROLLO SEGURO DE SU VUELO. CONSIDÉRELOS Y GESTIONE LOS RIESGOS ASOCIADOS.**

## 2. GESTIÓN DE COMBUSTIBLE

### VERIFIQUE:

- ✈ Que su aeronave cuente con el combustible suficiente para realizar el vuelo. Esto implica considerar una alternativa y un remanente no inferior de 30-45 minutos al finalizar el vuelo.
- ✈ La información de las indicaciones de combustible y directamente desde el estanque (utilice una regla calibrada).

### RECUERDE:

- ✈ Durante el vuelo, el viento en contra disminuye la velocidad terrestre (VT). Por ello, la hora estimada de arribo (ETA) puede aumentar significativamente y agotar el combustible del avión.
- ✈ Si corresponde, alternar los estanques cada 20-30 minutos.



# 3. APROXIMACIÓN ESTABILIZADA

Todo aterrizaje exitoso requiere mantener:

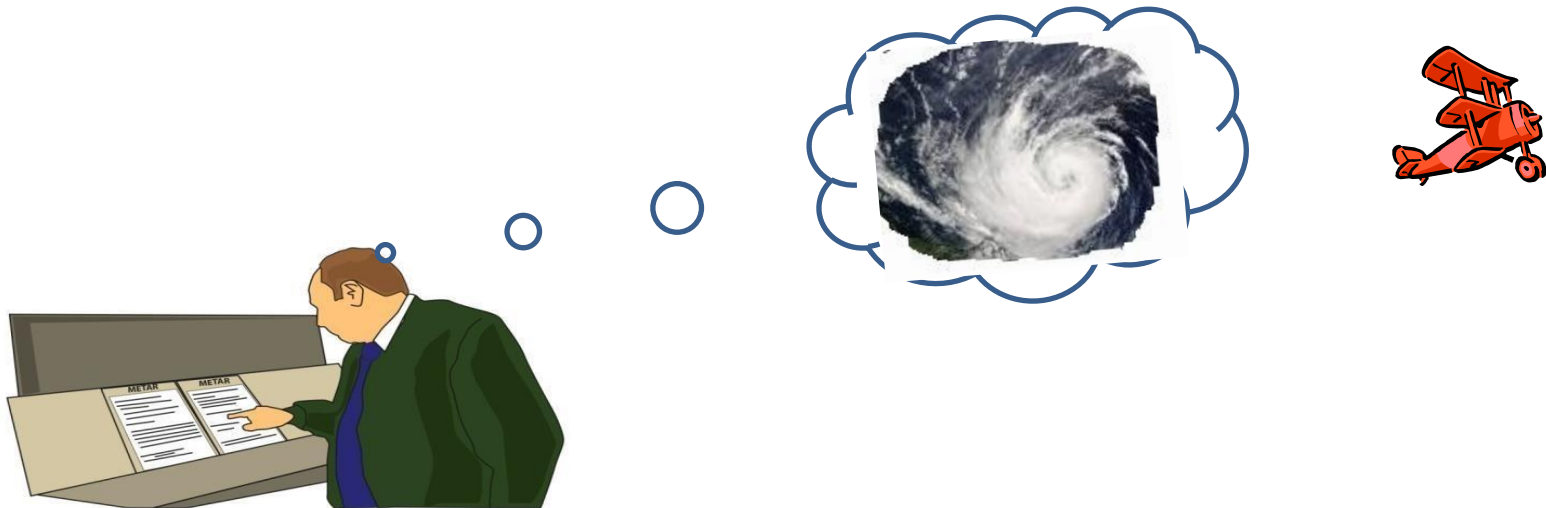
- Velocidad de aproximación por manual.
- Rumbo del eje de pista.
- Alas niveladas.
- Tocar dentro del primer tercio de pista.
- Chequear condiciones de la pista.
- Considerar e incluir en el briefing, la posibilidad de una **frustrada** o **rehusada**.
- Ejecutar una frustrada **NUNCA** debe ser considerado como una falla o un fracaso. Por el contrario, es un acierto ya que permite mantener la operación en márgenes aceptables de seguridad operacional y evitar un evento ALA (*approach and landing accident*).



*NOTA: Los talleres ALAR y CFIT se realizan anualmente por parte de los profesionales del Departamento Prevención de Accidentes*

## 4. METEOROLOGÍA

- ✈ Durante el vuelo esté atento a la nubosidad y visibilidad.
- ✈ Si usted experimenta incomodidad, por favor regrese. En caso contrario, y de continuar volando en condiciones marginales, usted será candidato a un evento del tipo **CFIT** (Impacto Controlado Contra el Terreno).
- ✈ Verifique las condiciones meteorológicas de su aeródromo de salida, destino y alternativas (METAR, cámaras meteorológicas, [www.meteochile.cl](http://www.meteochile.cl)).



## 5. CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO CONTINUO

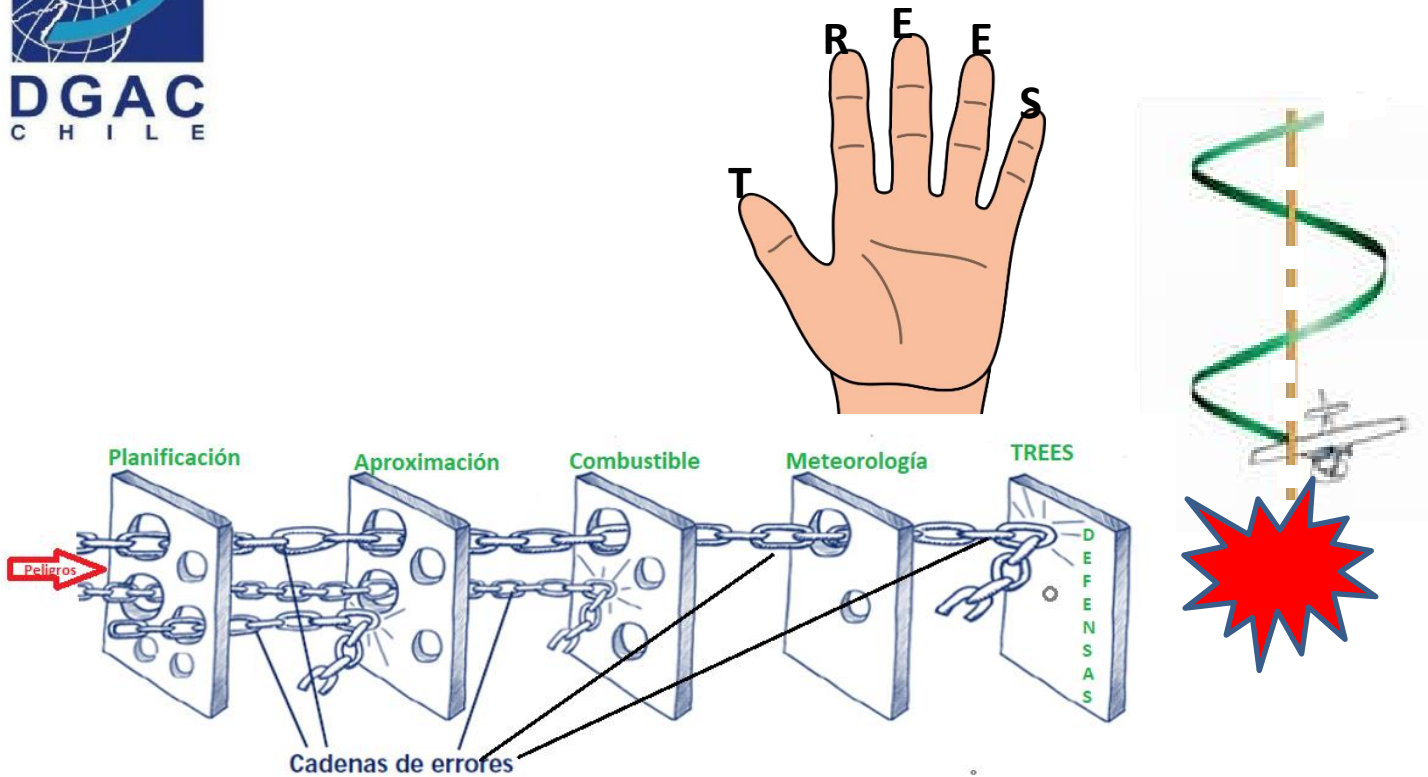
Todo piloto debe realizar un esfuerzo continuo para actualizar sus conocimientos y perfeccionar sus habilidades y destrezas, para un óptimo desempeño en vuelo.

Durante los años 2025/2026, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) mantendrá su programa de capacitación a los usuarios del Sistema Aeronáutico, con temas relacionados con:

- *Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)*
- *Factores Humanos (FFHH)*
- *Manejo del Riesgo Operacional (MAROP)*
- *Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM)*
- *Gestión de recursos de Mantenimiento (CRM)*
- *Gestión de Amenazas y Errores (TEM)*
- *CFIT-ALAR*

LA CAPACITACIÓN ES GRATUITA PARA PILOTOS, MECÁNICOS, DESPACHADORES...

## 5. CAPACITACIÓN



La capacitación busca entregar conocimientos, habilidades y actitudes del Personal de Operaciones (pilotos, mecánicos, tripulaciones de cabina, ATC, EOv, SEI, TSV, etc.).

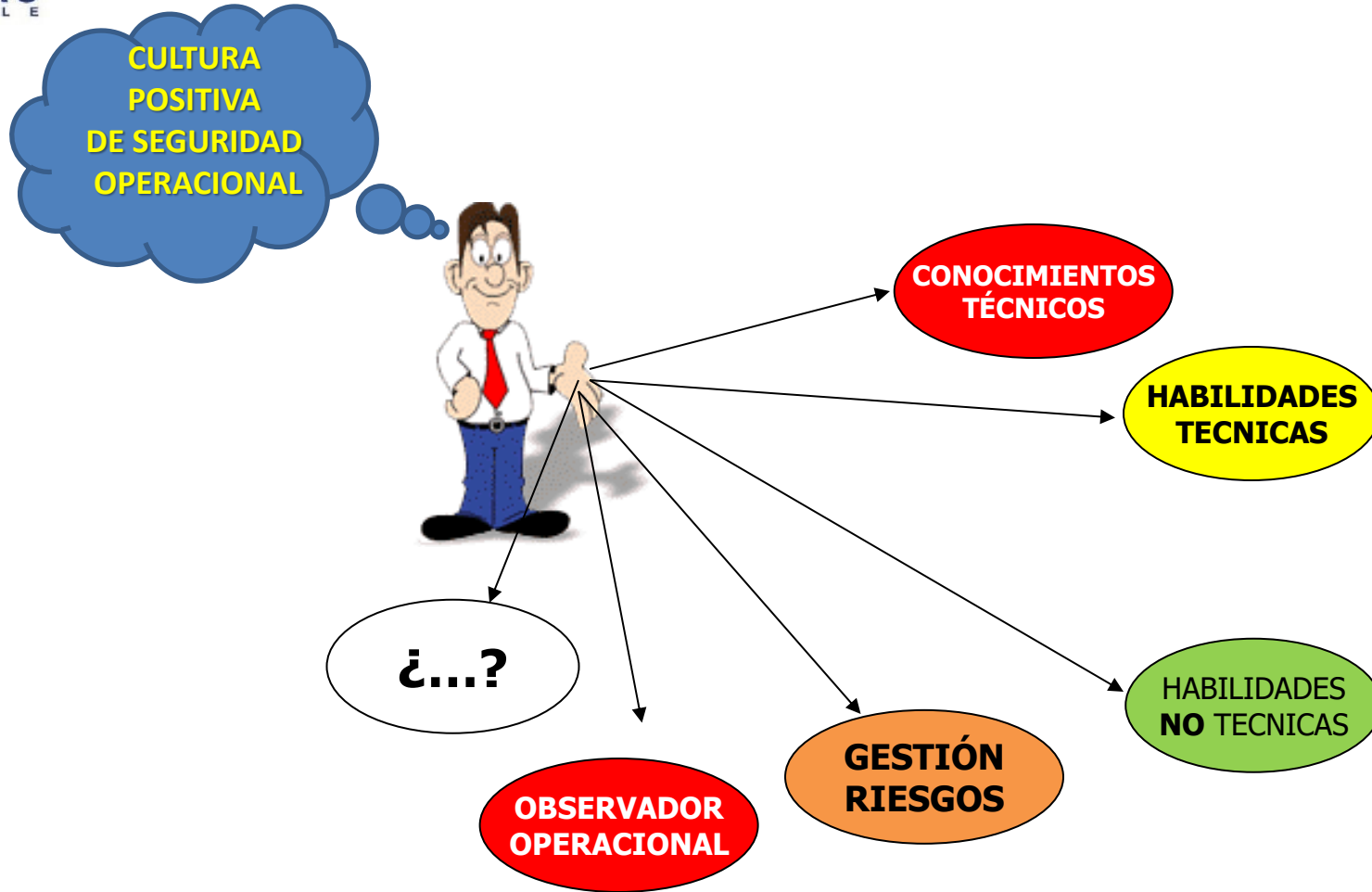


## 5. CAPACITACIÓN

### RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO SOBRE EL TRÁNSITO AÉREO (TIBA) DAN 11 10

- Consiste en que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios pertinentes, en una frecuencia radiotelefónica (RTF) designada (VHF), para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren:
- **En un aeródromo NO controlado y/o en sus proximidades, ni cuente con servicio de información de vuelo de aeródromo.**
- La frecuencia a utilizar corresponde a VHF **118,2** MHZ
- Toda aeronave deberá transmitir a ciegas y mantener escucha en la frecuencia VHF 118,2 MHZ, cuando opere en tierra, vuele o vaya a sobrevolar ...

# COMPETENCIAS DEL PERSONAL DE OPERATIVO



# Contacto

Si requiere información en relación a los temas de capacitación, puede contactar al DPA en los siguientes correos :

[aastorga@dgac.gob.cl](mailto:aastorga@dgac.gob.cl) Andrea Astorga

[cristian.nunez@dgac.gob.cl](mailto:cristian.nunez@dgac.gob.cl) Cristian Núñez

[prevac@dgac.gob.cl](mailto:prevac@dgac.gob.cl) Prevención de Accidentes

Fonos: (+56 2)2 439 2148 (+56 2)2 439 2766