

# BRIEFING GENERAL IFR

## CARTILLA EXPLICATIVA (ver 1.1)

### 1) RUTA

Niveles a usar en la aerovía (awy), en atención al MRA y MCL  
Distancia a recorrer en NM (considerar salida, ruta hasta destino mas alternativa)  
Tiempo estimado en vuelo (usar velocidad por manual, en crusero)

### 2) METEOROLOGIA

**METAR** Verificar que aeródromo de salida cuenta con al menos los mínimos meteo rológicos para salida IFR y tal vez, de ser necesario, los mínimos para aterrizar, en caso de ser alternativa post despegue.  
Para los aeródromos de destino y alternativas, los cuales pueden estar a varias horas de arribar a ellos, con los últimos 5 Metares de cada pista, se podría efectuar una "predicción" de como podrían estar las condiciones al momento del arribo a destino o a la alternativa.

**TAF** Para este tipo de pronóstico ocurre lo mismo, el cual podría entregarnos un aproximado de como estarán las condiciones a nuestra llegada.

**GAMET** Si bien, en la Sección I de este pronóstico de FIR, nos entrega una visión general de la ruta, la información mas importante esta en la sección II, en la cual encontraremos los vientos el "altura", con su respectiva temperatura a FL020, 050, 070, 100 y 150. Este dato es muy importante para poder estimar como nos afectará en ruta el viento y de las posibles correcciones que deberemos aplicar para mantener un track deseado. Pero el dato mas importante es el FZLVL (Isiterma Cero ó Punto de Engelmiento) el cual nos condicionará tal vez a no poder realizar el vuelo, en atención a que el el FZLVL puede estar mas abajo del FL a volar, por el tipo de aerovía elegida.

### 3) PUBLICACIONES

#### PERMANENTES

En el [AIP Chile Vol 1](#) debemos buscar información realacionada con las características de los ad. que usaremos, es decir Origen Destino y Alternativas, relacionado con las pistas, elevación, dimensiones, horarios de servicio, combustible, otros y las frecuencias APP, Twr y Gnd. Otro dato importante es las posibles limitaciones que puede tener un ad., ejemplo "se prohíben despegues de una cierta pista", tal como ocurre con Tobalaba.

Respecto al [AIP Chile vol 2](#), allí buscaremos las SID, AWY, STAR y IAC que usaremos mas adelante. Igual es importante revisar los horarios de los servicios ATS para tener en cuenta, en caso de requerirlos.

#### TEMPORALES

Los NOTAMs son la unica forma de enterarse de posibles cierres de aeródromos, radioayudas innoperativas, aerovías fuera de servicio, etc. Por lo mismo, se debe tomar conocimiento de los Notams de Origen, Destino, Alternativa y Ruta.

### 4) PESO Y BALANCE

Verificar Peso Máximo Despegue en manual (PMD)  
Efectuar calculo de Peso al Despegue  
Determinar dato del CG  
Importante es determinar ubicación del CG  
Verificar ubicación del CG para determinar si tendremos Nariz Pesada, o una acct estibada al Centro o por el contrario, Cola Pesada.

### 5) AUTONOMIA

En base a lo calculado respecto al combustible máximo posible de llevar, en la determinación del Peso & Balance, se debe considerar el consumo Gal / Hora de la tabla de consumo, en el capitulo PERFORMANCE, del manual de la aeronave (POH).  
Con ese valor, mas el tiempo de vuelo obtenido en el punto 1), se debe verificar que se tiene combustible necesario para destino, mas alternativa, mas 45 minutos de reserva, como mínimo. En caso de ser así se puede seguir adelante con el Briefing. De no ser así, se debe verificar posible reabastecimiento en ruta o acortar vuelo.

### 6) PROCEDIMIENTOS IFR

Salida (SID)  
Aerovías (Awy)  
Arribo ( STAR)  
Aproximacion (IAC)  
Como proceder a la Alternativa, luego la Awy, STAR e IAC a usar para llegar a la alternativa.