

**OPS-ADM 05**  
**“BITÁCORA DE VUELO DEL AVIÓN”**

**I. ANTECEDENTES.**

1. Las actividades de vuelo en el CACAMB se deben registrar para el control administrativo del cumplimiento de diferentes programas de vuelo que realizan los pilotos del club, control realizado por el área de operaciones. Por otra parte el CMA del club necesita controlar la utilización de los aviones con fines de mantenimiento.
2. La DGAC en el DAP 06 01 recomienda la utilización de una Bitácora de Vuelo del Avión que persigue los mismos fines antes descritos. Adicionalmente, también establece en la DAN 92 VOL I 92.803; que la bitácora de vuelo (flight log), es un documento que el piloto al mando debe mantener a bordo de la aeronave, convirtiéndose de este modo en un documento de uso público, instrumento de respaldo legal para las horas de vuelo de los pilotos que regulan sus habilitaciones; y respaldo para las horas de servicio de los aviones que regulan su mantenimiento.
3. DAN 91 y DAR 08 respectivamente:
  - a) Tiempo de vuelo. (Piloto). Tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse por su propia fuerza con el objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.
  - b) Tiempo en servicio (Avión). Para efectos de registro de mantenimiento es el tiempo transcurrido desde el momento que la aeronave deja la superficie de la tierra hasta que vuelve a tocarla en el próximo punto de aterrizaje.

**II. PROPÓSITO.**

Definir el formato y uso del formulario Informe de Vuelo y Mantenimiento o Bitácora de Vuelo del Avión para su empleo por pilotos y mecánicos del Club Aéreo C.A.M.B.

**III. DISPOSICIONES.**

**A. Generales.**

1. La función de este formulario es recolectar la información operacional básica de los vuelos que los pilotos realizan en el club aéreo, para ser utilizada en la administración de las operaciones y el control de mantenimiento de las aeronaves.
2. El formato para utilizar es el indicado en el anexo A.
3. Las instrucciones de llenado se especifican en el anexo B.

**B. CMA.**

1. Tendrá la responsabilidad de imprimir el formulario y distribuirlo en los aviones del club en el archivador dispuesto para ello junto al resto de la documentación a bordo, manteniendo la o las copias que corresponden al mes en curso, más algunas copias adicionales para recambio.
2. Dispondrá el retiro de los formularios utilizados de los aviones en vuelo registrando los totales de horas de cierre de los formularios del

mes, pero teniendo la precaución de mantener a bordo la última conformidad de mantenimiento, tal como lo dispone la DGAC.

3. Al término de cada mes o a medida que se vayan completando, abrirá un nuevo formulario para el mes en curso o para el mes siguiente según sea el caso, registrando los datos del avión, del mes, los totales de horas e información de inicio del nuevo formulario.
4. También abrirá un nuevo formulario cuando se completen los espacios disponibles para los vuelos del mes o para las anotaciones de discrepancias de cada hoja, conservando la secuencia de "folio correspondiente".
5. Controlará el uso adecuado de los casilleros respectivos por los mecánicos del CMA.
6. Mantendrá el historial de vuelo (horas de servicio) de cada avión en un archivo especial con los formularios utilizados y separados por cada avión en orden cronológico en la oficina de control de mantenimiento.

#### C. Operaciones.

1. Instruirá a los socios pilotos sobre el uso del formulario y controlará que lo utilicen de acuerdo a este procedimiento.
2. Utilizará la información operacional registrada para el control y administración de las operaciones de vuelo del club.
3. En coordinación con el C.M.A., determinará las actualizaciones del presente procedimiento.

#### D. Pilotos del Club.

1. Llenarán los datos correspondientes de un vuelo que hayan efectuado o abortado en el anverso y reverso del informe de vuelo y mantenimiento según se especifica en el anexo B.

Curacaví, Enero de 2020.

**MARCO SCIOLLA TABILO**  
**DIRECTOR DE OPERACIONES**  
**C.A.C.A.M.B.**

**FABIAN URBINA GATICA**  
**DIRECTOR O.M.A.**  
**C.A.C.A.M.B.**

# ANEXO A

## Al procedimiento OPS-ADM 05



### INFORME DE VUELO Y MANTENIMIENTO

(OBSERVACIONES AL DORSO)

MES \_\_\_\_\_ AÑO \_\_\_\_\_

FOLIO \_\_\_\_\_

D I A	S A L I D A S	MATRICULA	MECÁNICO	CONTROL DE		TIEMPO		RE G L A S	CONDICIÓN	CAN'T. APCH	LECCIÓN DE VUELO	PROGRAMA	ATERRIJAJES	CARGIOS		CONFORMIDAD PREVUELO FIRMA Y Nº DE LICENCIA
		CC-		HOROM	TACH	Tach y Horóm								COMB.	ACEITE	
		PILOTO/ALUMNO	INSTRUCTOR / PAX	HPI	Partida Motor	Despegue	Piloto	VFR	Diur.	Diur.	Noct.					
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																

Programas de Vuelo:

CPP	FOR	MEV: Eficencia de Vuelo.
CPC	NOC	TRA: Travesía.
CVI	ACRO	MAN: Vuelo de mantenimiento.
CIV	HABxx	
CIVI	REE	

NOTA: Reglas Vuelo VFR e IFR en blanco se asume VFR.

Condición Diurno y Nocturno en blanco se considera diurno.

TOTAL DE HORAS SERVICIO DE LA PAG. 27

REVISE REVERSO POR CONDICIÓN AVIÓN

### INFORME DE VUELO Y MANTENIMIENTO (Reverso)

VUELO No.	CONDICIÓN DEL AVIÓN	OBSERVACIONES DEL VUELO	ACCIÓN CORRECTIVA		
			FECHA	DESCRIPCIÓN	FIRMA Y LICENCIA

FIV= Fuera de Vuelo; N/A= No afecta; V=Vuelo

#### HRS. DE SERVICIO

	AVIÓN	MOTOR	HELICE
Total Hrs. al Cierre Pág previa			
Prox. Insp. Programada			
Horas Disponibles			
Fecha Cumplimiento x tiempo			
Horas Servicio del anverso (Cas. 29)			
Total Horas de Cierre			

#### Control Prevuelos CMA

Licencia N°	Fecha	OBS	Licencia N°	Fecha	OBS

#### PERSONA QUE CIERRA LA BITÁCORA

Nombre/Firma	Fecha



**INFORME DE VUELO Y MANTENIMIENTO**  
(OBSERVACIONES AL DORSO)

FOLIO 2

D I A	S A L I D A S	MATRÍCULA	MECÁNICO	5)	CONTROL DE		TIEMPO	RE GLAS	COMBIC	CANT. APCH	LECCIÓN DE VUELO	PROGRAMA	ATERRIJAJES	CARGUIOS		CONFORMIDAD PREVUELO FIRMA Y N° DE LICENCIA
		CC- 3)	4)		HOROM	TACH	Tach y Horóm							VFR	Diur.	
		PILOTO/ALUMNO	INSTRUCTOR / PAX		HPI	Partida Motor	Despegue	Piloto	VFR					Diur.	Noct.	
6)	1	7)	8)	9)	10)	12)	14)	16)	18)	20)	21)	22)	23)	24)	25)	26)
	2				11)	13)	15)	17)	19)							

Descripción de llenado del formulario.

- 1) Mes en curso que debe registrar el mecánico o en su defecto el piloto al abrir un nuevo formulario.
- 2) Número de folio correlativo para un nuevo formulario dentro del mismo mes que debe ingresar el mecánico o el piloto.
- 3) Matrícula del avión que registra el mecánico al abrir un nuevo formulario en el respectivo avión.
- 4) Nombre del mecánico o piloto que abre el nuevo formulario.
- 5) Horas de servicio que le restan al avión para la próxima inspección programada (HPI) registradas por el mecánico (o el piloto cuando sea el caso) al abrir una nueva hoja de registro.
- 6) Día del mes en curso que debe ingresar el piloto cuando utiliza la línea para registrar los datos de su vuelo; o que lo ingresa el mecánico para una actividad de carguío de combustible o aceite o prueba de motor.
- 7) Inicial del nombre de pila y apellido del piloto al mando o piloto alumno.
- 8) Inicial del nombre de pila y apellido del instructor o el número del manifiesto de pasajeros cuando sea el caso (PAX N°.....)
- 9) Registro del piloto de las horas para la próxima inspección disponibles para el vuelo a realizar. En la primera salida es copiar el HPI que registró el mecánico en 5) pero en las otras se debe restar al HPI del vuelo anterior el tiempo de servicio utilizado en ese vuelo.
- 10) El piloto registra el horómetro previo a la partida de motor del vuelo proyectado.
- 11) El piloto registra el horómetro después de detener el motor del vuelo realizado.
- 12) El piloto registra el tacómetro del momento inmediatamente previo al despegue.
- 13) El piloto registra el tacómetro del momento inmediatamente posterior al aterrizaje.
- 14) El piloto registra la diferencia entre los registros de horómetro 10) y 11) como tiempo **de vuelo** del piloto.
- 15) El piloto registra la diferencia entre los registros de tacómetro 12) y 13) como tiempo **de servicio** del avión.
- 16) El piloto registra cuando el tiempo de vuelo realizado como VFR es parcial y compartido con 17).
- 17) El piloto registra el tiempo de vuelo realizado como IFR.
- 18) El piloto registra cuando el tiempo de vuelo realizado en condiciones diurnas es parcial y compartido con 19).
- 19) El piloto registra el tiempo de vuelo realizado en condiciones nocturnas.
- 20) El piloto registra la cantidad de aproximaciones instrumentales realizadas durante el vuelo.
- 21) El piloto registra la sigla identificatoria de la lección de vuelo del programa de vuelo que está cumpliendo. Se exceptúa cuando el programa no tiene lecciones predefinidas.

22) El piloto registra la sigla identificatoria del programa de vuelo que está cumpliendo.

- CPP: Curso de Piloto Privado.
- CPC: Curso de Piloto comercial
- CVI: Curso de Vuelo por Instrumentos
- CIV: Curso de Instructor de Vuelo
- CIVI: Curso de Instructor de Vuelo por Instrumentos
- FOR: Curso de Vuelo en Formación
- NOC: Programa Habilitación de Vuelo Nocturno
- ACRO: Curso de Vuelo Acrobático
- HABxx: Programa de Habilitación por Tipo de Material
- REE: Programa de Reentrenamiento.
- STD: Programa de Estandarización.
- MEV: Programa de Mantenimiento de Eficiencia en Vuelo
- TRA: Programa de vuelo de Travesía
- MAN: Programa de vuelos de Mantenimiento

23) Cantidad de aterrizajes o toques y despegue realizados.

24) Cantidad de combustible en litros cargados al avión previo al vuelo por el piloto o el mecánico. O la cantidad de litros con signo negativo cuando es descargada del avión por el mecánico o el piloto. Cuando el piloto carga combustible inmediatamente después de su vuelo debe registrar la cantidad en la línea del vuelo siguiente.

25) Cantidad de aceite en litros cargada por el mecánico o el piloto previo al vuelo.

26) En este casillero se registra la firma del piloto que realizó el prevuelo y su número de licencia.

11																				
12																				
13																				

Programas de Vuelo: CPP FOR MEV: Eficiencia de Vuelo. NOTA: Reglas Vuelo VFR e IFR en blanco se asume VFR. REVERSE REVERSO POR  
 CPC NOC TRA: Travesía. Condición Diurno y Nocturno en blanco se considera diurno. CONDICIÓN AVIÓN  
 CVI ACRO MAN: Vuelo de TOTAL DE HORAS SERVICIO DE LA PAG. 27  
 CIV HABxx mantenimiento.  
 CIM REE

27) Al cerrar la hoja para abrir una nueva el mecánico o piloto deberá registrar la sumatoria del tiempo en servicio del avión de los vuelos anotados en la misma para ser sumados a los totales de horas al momento de apertura de una nueva página.

**INFORME DE VUELO Y MANTENIMIENTO (Reverso)**

VUELO No.	CONDICIÓN DEL AVIÓN	OBSERVACIONES DEL VUELO	ACCIÓN CORRECTIVA		
			FECHA	DESCRIPCIÓN	FIRMA Y LICENCIA
1)	2)	3)	4)	5)	6)

**Descripción de llenado.**

- 1) Casillero donde el piloto o el mecánico registran el N°secuencial de la salida de referencia cuando exista una observación que registrar del vuelo efectuado o proyectado.
- 2) Casillero donde el piloto en coordinación con el mecánico registran el estado operacional en que queda el avión considerando la anomalía encontrada. Ante la duda deben consultar al jefe de operaciones o al jefe del CMA
- 3) Casillero donde el piloto o el mecánico registran la observación que da origen a la discrepancia.
- 4) El mecánico o el piloto registra la fecha de la acción correctiva.
- 5) El mecánico registra la acción correctiva respecto de las discrepancias. El piloto puede también registrar acciones que haya tomado en las actividades de mantenimiento que le están autorizadas por la DGAC según la DAN 43 Párrafo 43.103 y su Apéndice "F" dejando consignada la licencia de quien registra.
- 6) Firma y N° licencia del mecánico o piloto que ejecuta la acción correctiva.

F/V= Fuera de Vuelo; NA= No afecta; V=Vuelo				Control Prevuelos CMA								
HRS. DE SERVICIO				Licencia N°			Fecha			OBS		
				AVIÓN	MOTOR	HELICE	13)	14)	15)	Licencia N°	Fecha	OBS
Total Hrs. al Cierre Pág previa	7)											
Prox. Insp. Programada	8)											
Horas Disponibles	9)											
Fecha Cumplimiento x tiempo	10)											
Horas Servicio del anverso (Cas. 29)	11)											
Total Horas de Cierre	12)											

  

PERSONA QUE CIERRA LA BITÁCORA	
Nombre/Firma	Fecha


- 7) Horas totales del avión (del motor y hélice en las columnas siguientes) que registra el mecánico al momento de abrir el formulario y que se traspasan del casillero 12) (y columnas correspondientes motor y hélice) del formulario anterior.
- 8) Tipo de inspección y Horas de servicio avión (motor y hélice en la columna respectiva) a la que corresponde la próxima inspección programada.
- 9) Horas disponibles del avión hasta la próxima inspección.
- 10) Tipo y Fecha de la próxima inspección por tiempo calendario (Avión, motor y Hélice) donde corresponda.
- 11) Horas de servicio acumuladas en el anverso al momento de cerrar el formulario.
- 12) Total de horas de servicio al cierre del formulario obtenidas de la suma de los casilleros 7) más 11) y que se traspasa al casillero 7) del nuevo formulario.
- 13) Número de la licencia del mecánico que efectuó el prevuelo.
- 14) Fecha del prevuelo realizado.
- 15) Casillero observaciones donde el mecánico establece si encontró una observación que amerite una acción correctiva con la palabra "Si" y describirá el problema en el casillero 3) especificando la condición del avión el casillero 2) e introduciendo la sigla "PRE" en el casillero 1) del reverso. Una vez corregida la anomalía se completarán los casilleros 4), 5) y 6) de acuerdo a lo anteriormente ya establecido para ellos.  
Si en el prevuelo realizado no encontró observaciones registrará la palabra "No" lo que indicara que el prevuelo fue realizado sin observaciones.