

CIRCULAR OPERATIVA #7 - 2025

15/05/2025

Asunto: Actualización Lista de Chequeo Tecnam P2002JF – **Revisión 3 del 20 de marzo de 2025** y adición modelo TEM.

Dirigido a: Pilotos, Instructores y Estudiantes de la Escuela de Aviación FLYING

Objetivo:

Con el fin de mantener la estandarización operativa y fortalecer la seguridad operacional en nuestras operaciones de instrucción, se informa la actualización oficial de la **Lista de Chequeo** para aeronaves **Tecnam P2002JF**, correspondiente a la **Revisión 3, con fecha del 20 de marzo de 2025**.

Modificaciones Implementadas:

A continuación, se detallan los cambios relevantes introducidos en esta versión:

1. AFTER TAKEOFF – 1000FT

- **Antes:** Punto 4 – "Propeller – 2550RPM"
- **Ahora:** Punto 4 – "**Propeller – 2250 RPM**"
Este cambio tiene como objetivo establecer una referencia clara y específica para la configuración de potencia continua recomendada después de la fase inicial del ascenso, en concordancia con el manual de vuelo del fabricante (AFM) y boletines recientes emitidos por ROTAX.

○
2. TAKEOFF & LANDING BRIEFING

- Se añade el: "**TEM – Threat and Error Management**"
Esta adición busca incorporar una conciencia operacional anticipada ante posibles amenazas y errores durante la fase crítica de despegue, aproximación y aterrizaje.
-

TEM – Threat and Error Management (Manejo de Amenazas y Errores):

El TEM (por sus siglas en inglés, Threat and Error Management) es un modelo de gestión de seguridad operacional que permite a los pilotos **anticiparse, reconocer**

y **mitigar amenazas y errores** antes de que afecten negativamente la operación del vuelo.

Amenazas pueden ser externas (clima, tráfico, NOTAM, etc.) o internas (fatiga, presión de tiempo, inexperiencia). **Errores** son acciones u omisiones no intencionales que pueden derivarse de esas amenazas (ej. selección incorrecta de flap, velocidad mal calculada, etc.).

Durante el **Takeoff & Landing Briefing**, se debe incluir una evaluación anticipada de:

- Condiciones meteorológicas relevantes para el despegue, aproximación y aterrizaje.
- Procedimientos en caso de falla de motor.
- Decisión de abortar o continuar el despegue o aterrizaje según punto de no retorno.
- Operación en pistas contaminadas o con obstáculos.
- Coordinación en cabina para roles y comunicación.

Este enfoque fomenta una **cultura de seguridad proactiva**, reduce la carga mental y mejora la toma de decisiones en momentos críticos del vuelo.

Disposiciones Generales:

- La revisión 3 de la Lista de Chequeo es de **uso obligatorio a partir del 21 de marzo de 2025**.
- La circular debe ser leída y comprendida por todos los **pilotos, instructores y estudiantes** antes de ejecutar vuelos en aeronaves Tecnam P2002JF.
- Se recomienda reforzar su implementación durante los briefings pre-vuelo y en las fases prácticas.

Metodología de Aplicación del TEM en Cabina (P/F y P/M)

La implementación efectiva del modelo TEM se basa también en una distribución funcional entre el Piloto Volando (P/F) y el Piloto Monitoreando (P/M). Esta cooperación estructurada permite una mejor identificación y mitigación de amenazas y errores durante la operación del vuelo.

La metodología recomendada es la siguiente:

- El **P/F (Piloto Volando)** identifica amenazas potenciales relacionadas con su tarea directa de control de la aeronave, y el **P/M (Piloto Monitoreando)** sugiere formas de mitigarlas o asistencias operacionales.
- Luego, el **P/M** realiza su propio análisis para identificar amenazas adicionales que el P/F pueda no haber considerado, y en ese caso, el **P/F** decide o implementa la mitigación correspondiente.

Este modelo de trabajo promueve una conciencia situacional compartida, reduce la posibilidad de omisiones y fortalece la toma de decisiones en equipo.

Ejemplo práctico durante el Takeoff Briefing:

- **P/F:** “Viento cruzado desde la derecha con ráfagas, y pista húmeda.”
- **P/M:** “Sugiero estar listo para aplicar corrección de deriva y tener especial precaución con la carrera de despegue. En caso de desviación, abortamos antes de 45 KIAS.”
- **P/M:** “Hay una aeronave ingresando a rodaje desde plataforma, podría generar demoras.”
- **P/F:** “Recibido, estaremos atentos en frecuencia y preparados para mantener posición si es necesario.”

Este intercambio estructurado debe mantenerse en todas las fases del vuelo (taxi, despegue, crucero, aproximación y aterrizaje), y debe ser reforzado durante los briefings. La aplicación disciplinada de este enfoque mejora la gestión de riesgos, refuerza la estandarización y eleva el nivel de seguridad operacional.

Para consultas o aclaraciones, comuníquese con el Área de Formación Operacional.

Cordialmente,



Capitán OSCAR JULIÁN SÁNCHEZ V.
Responsable Instrucción Vuelo **FLYING S.A.S.**