

Recomendaciones generales

A continuación se ofrecen algunos consejos para una buena gestión de la aproximación radar

Recomendaciones generales

- **Briefing:** Estudiar bien el aeropuerto y espacio aéreo en el que vamos a controlar. **MRVA**, terreno circundante, tipos de aproximación, pistas preferentes, **posibles conflictos entre salidas y llegadas o dos salidas**, procedimientos locales, etc.
- **Saber anticiparse al tráfico** y a los potenciales conflictos: vigilancia radar
- Mantener el tráfico **ordenado** y manejarlo con **rapidez** (no demorarlo de manera innecesaria) dentro de los **márgenes de seguridad** adecuados.
- No es recomendable que las aeronaves se encuentren distanciada por la separación mínima en ningún momento **¡Establece márgenes de seguridad!**
- **Tener un plan** y ejecutarlo con las **herramientas** a tu disposición y la **flexibilidad** adecuada.
- Realizar las **transferencias en tiempo** (punto de transferencia correcto, con antelación al límite horizontal o vertical) **y forma** (separación acordada)
- Facilitar las **aproximaciones estabilizadas**
- Mejorar la **conciencia situacional de las tripulaciones** (informar de los motivos de las demoras o de la guía vectorial, información de tránsito, etc.). ¡Trabajo en equipo!
- Utilizar **fraseología** impecable, que no de lugar a dudas y sea concisa.
- Gestionar la frecuencia de forma que se evite que "petaqueo", priorizando comunicaciones y anticipándose a las necesidades del tráfico.
- Actuar con **decisión y seguridad**.
- Siempre tener un **"Plan B"** ante posibles imprevistos.

Guía vectorial y secuencia de aproximación

- Tener muy presente la **MRVA** antes de sacar a una aeronave de un procedimiento publicado. ¡No vectorizar por debajo de mínimas!
- **Decidir una secuencia** de aproximación con antelación: según la situación, valorar si merece la pena «colar» aviones en secuencia; o si, por el contrario, es más conveniente ponerlos "a la cola" aún empeorando la mínima demora media.

- Usar vectores para separar y ajustes de velocidad para mantener esa separación.
- Ajustar la velocidad del tráfico si vemos que, a la velocidad actual, su viraje va a ser demasiado abierto.
- **No dar vectores finales que formen más de 45º** (idealmente 30º), con respecto a rumbo de aproximación final, ni demasiado cerca de la interceptación de la senda o tramo de descenso final.

Control de la velocidad:

- **No utilizar el control de velocidad salvo que sea necesario.** ¡Deja volar a la tripulación!
- En entornos congestionados, ejecuta un **control de velocidad sistemático** como forma de trabajo, siendo flexible en casos que lo permitan. Evita alternar reducciones y aumentos de velocidad excepto cuando sea absolutamente imprescindible.
- **Asiste al piloto** proveyendo información (millas hasta la toma, localizador, millas o minutos hasta vector final...)
- Abusar del control de velocidad es contraproducente, ya que el efecto que tiene un ajuste de velocidad en concreto no tiene lugar de forma inmediata.
- **¡RECUERDA!** Toda restricción de velocidad instruida por ATC ha de ser cancelada explícitamente por ATC cuando ya no se necesite.

Esperas

- **Utiliza las esperas** siempre que sea necesario. No utilices las esperas cuando no sea necesario: ni más, ni menos.
- Instruye las esperas con **antelación** y da información de las mismas cuando no estén publicadas.
- **Proporciona una EAT** lo más pronto posible, y siempre si la espera va a ser de más de **10 minutos**.
- Ten en cuenta el **área** que abarcan las aeronaves en esperas, incluyendo si pueden ser **conflicto** con otras rutas o con despegues.