

# Despegue, ascenso y recuperaciones

## 7. Despegue.

Están prohibidos los **Section TakeOff** de aviones con diferente configuración.

- Aviones con diferente combustible se consideran con diferente configuración.
- El tipo de despegue para cada vuelo se elegirá por el líder de la formación en el "briefing" y se repetirá una vez se entre en pista; también dependerá de las condiciones meteorológicas, longitud disponible de pista y de las necesidades de adiestramiento propias de cada vuelo.
- Las llamadas en pista serán para ambos tipos: una vez en posición en pista cada uno de los aviones de la formación, llamada en secuencia desde el último avión hasta el avión punto 2 con la fraseología "X posición"

Por ejemplo, "tres posición.

El líder ordenará "pruebas", y una vez completadas las pruebas por todos los aviones en la formación se pasarán las llamadas de listo en orden desde el avión punto 2 hasta el último avión de la formación diciendo "X listo".

Por ejemplo, "dos listo.

A partir de ahí el líder emitirá "Rolling Rolling Go" o "El uno en carrera" según sea un despegue STO o DELAYED TAKEOFF respectivamente.

### 7.1 DESPEGUE INDIVIDUAL.

Según lo descrito en cada VSOG.

EJEMPLO DE DESPEGUE:

Una vez en el punto de espera y todas las aeronaves llegando con la separación indicada en el punto anterior se solicitará el despegue en frecuencia de torre (RADIO 1).

Torre: (Indicativo) listo salida / ready for departure.

### **“RESPUESTA DE TORRE.”**

Una vez entremos en pista y el último esté alineado se notificará de atrás adelante.

#### **(RADIO 2)**

4: “4 posición”

3: “3 posición”

2: “2 posición”

1: “1 prueba de motor”.

En caso de que haya algún problema se indicará tan pronto como se verifique.

Una vez se haga la prueba de motor y esté todo listo, los puntos notificarán.

#### **(RADIO 2)**

4: “4 todo ok”

3: “3 todo ok”

2: “2 todo ok”

1: (aquí se dirá el modo de despegue indicado en el briefing sombreado en rojo) y luego sin esperar respuesta iniciará carrera de despegue.

**(RADIO 2)** “El uno en carrera/Rolling Rolling Go”

Ya no se hablará hasta que el último punto diga:

**(RADIO 2)** 4: “4 en el aire/ airborne.”

## 7.2 DESPEGUE ESTANDAR EN FORMACIÓN:

- El despegue estándar (STO) será el según la VSOG para cada aeronave. El despegue alternativo estándar será el DESPEGUE INDIVIDUAL descrito a continuación.

El líder indicará el lado donde formar al entrar en pista.

- La distancia entre aviones será la que ordene el líder antes del despegue, la normal será de 5 segundos o 1500 pies.
- Los aviones tendrán la misma configuración. Si no es así, se hará un Delayed Takeoff.

## 8. Ascensos

En condiciones VMC normales los ascensos se realizarán a potencia militar (el líder dejará un dedo en el throttle para que los puntos puedan estar cómodos y no tener que consumir excesivo combustible), a menos que se brefinee lo contrario.

Una vez se ascienda a 6.000 pies o más alto según el aeródromo, el líder ordenará pasar el altímetro a estándar 29.92hp o 1013.25mb.

### (RADIO 2)

1: PASAR A QNE (QNH ESTÁNDAR).

2: dos:

3: tres.

4: cuatro.

## 9. Recuperaciones visuales

### 9.1 Descensos

Para descender normalmente el líder dejará el motor en idle más un dedo.

Al descender de FL070 (7,000 pies) o al nivel de transición del aeródromo, el líder mandará pasar a altímetro de inicio ejemplo QNH29.95).

### (RADIO 2)

1: PASAR A QNH 29.95.

2: dos:

3: tres.

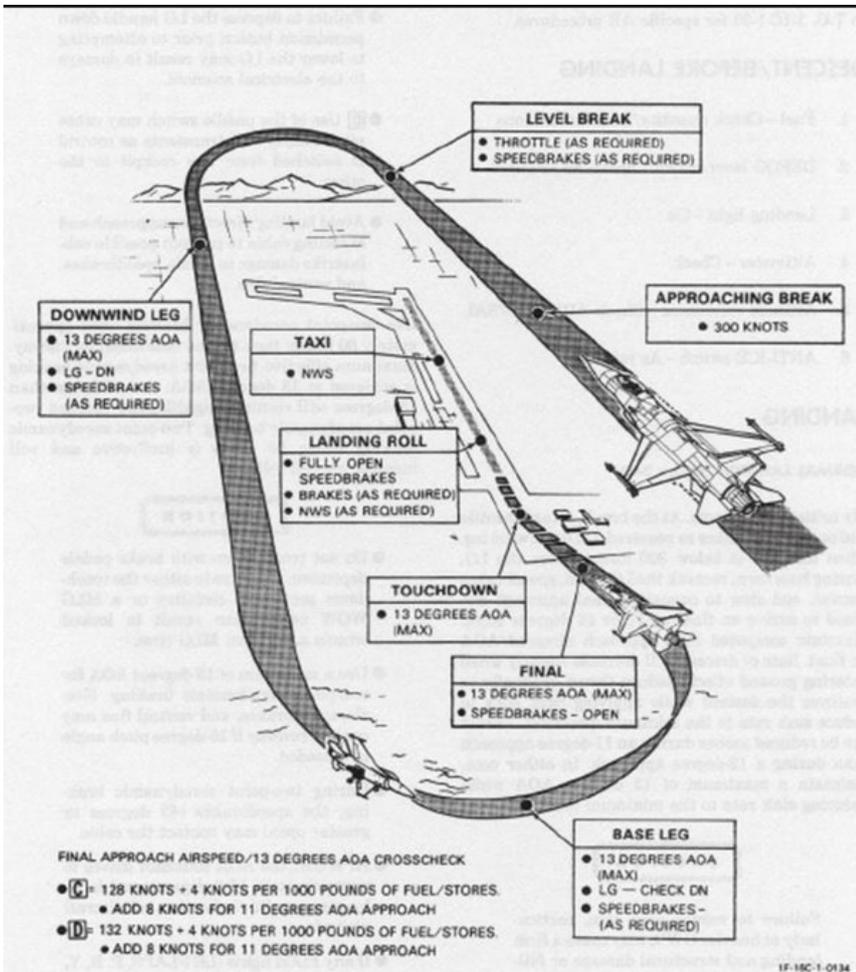
4: cuatro.

### 9.2 Rotura (Overhead)

La rotura en lo posible será entre 300 y 350 nudos y a la altura dictada por las reglas de vuelo locales.

Como norma general, las alturas de los diferentes tramos serán los siguientes:

- Inicial: Entre la milla 3 y 5 a 1500 pies.
- Rotura: abeam Torre y 1500 pies.
- Base: entre 500 y 700 pies.



- El intervalo estándar entre aeronaves será de 4 seg.
- El líder dirá en frecuencia de torre las intenciones.

Ejemplo de entrada a un aeródromo:

Procedemos de la zona de operaciones y el líder indica

**(RADIO 2)**

1: "1 RADIO 1 CANAL 15 / RADIO 1 15 POGO"

2: "2"

3: "3"

4: "4"

1: "1"

Y SE REALIZARÁ EL CAMBIO.

PASADO UN TIEMPO PRUDENCIAL (5 SEGUNDOS).

Se hará un chequeo en la frecuencia de torre.

(RADIO 1)

1: "(indicativo aeronave),CHECK"

2: "2"

3: "3"

4: "4"

Una vez el check positivo del vuelo, el líder hablará en la frecuencia de torre.

TORRE (INDICATIVO) NUMERO DE AERONAVES, EN DONDE ESTAMOS, PARA (TIPO APROXIMACIÓN)

Torre buenos días/tardes/noches Halcón 01, 4 aeronaves, en punto November, para circuito de reactores/overhead/ inicial y rotura.

Una vez en inicial diremos por el :

(RADIO 1)

1: "(Indicativo aeronave) en inicial Pista XX / Initial Runway XX

Y se procederá para rotura, una vez en rotura se dirá por Canal 15:

(RADIO 1)

1: "(Indicativo aeronave) en rotura para... [lo que vayamos a hacer (toma final, toma y despegue, stop and go, options)]"

Hay más tipos de circuitos.

## 9.3 Toma por derecho (Larga final / Corta final)

El líder ordenará formación TRAIL separación de 2nm entre unidades.

Una vez separado, el líder bajará velocidad por debajo de 250kts, una vez ordenará bajar el tren y flaps.

# 10. Aproximaciones Instrumentales

## 10.1 Aproximaciones en sección/división.

Las aproximaciones en sección hasta mínimos de circuito serán realizadas con la intención de efectuar toma independiente. El número máximo de aviones para penetraciones instrumentales es de dos para la sección y cuatro para la división.

Después de romper el punto permanecerá por encima de la senda del líder después de la separación y ambos tomarán en el centro de la pista hasta alcanzar velocidad normal de rodaje en cuyo momento se posicionaran en el lado de salida.

## 10.2 Aproximaciones individuales.

Las aproximaciones individuales se realizarán como una toma por derecho, una vez alcanzados los mínimos de la aproximación.

## 11. Toma

Las tomas Individuales se efectuarán en el centro de la pista. Una vez asegurada la toma, se efectuará un desplazamiento hacia el lado de la salida de pista dejando el otro lado libre para el resto de los aviones de la formación que pudieran venir detrás.

Todos los aviones estarán en tierra con el mínimo que se exija en la VSOG.

La llamada de **COMBUSTIBLE MÍNIMO** se hará cuando un avión en el tráfico VFR tenga mínimo que exija cada VSOG. Y no tenga autorización para tomar. También deberá hacerse si un avión esta con vectores radar o en aproximación instrumental con mínimo que exija cada VSOG. no tenga autorización para tomar.

Se declarará **EMERGENCIA DE COMBUSTIBLE** cuando no se puedan cumplir con los mínimos de combustible. Para pilotos en adiestramiento inicial y básico, el mínimo combustible en tierra mínimo que se exija en la VSOG.. Cada piloto debe de ser capaz de evaluar la situación (meteorología, posición hasta la toma, posibles tráficos etc.) y hacer las llamadas de combustible que considere necesarias para asegurar la toma.