

# Llamadas tácticas y procedimientos de emergencia

## 12. Llamadas tácticas

### SYSTEM CHECK

Durante el tránsito a la zona de operaciones, el Líder ordenará una verificación de los equipos necesarios para la misión.

### FENCE IN

Tiempo prudencial antes de llegar a la zona de operaciones (ej. calentamiento AGM65. 3 minutos aprox) se realizará el **FENCE IN** a la orden del Líder, y se encenderán los equipos según sean necesarios para la misión.

### FENCE OUT

Se realizará a la orden del Líder de la formación en crucero de regreso, comprobando la integridad física del avión (Damage check).

### DAMAGE CHECK

Procedimiento por el cual, cada piloto de aeronave, hará las verificaciones necesarias para saber si su aeronave está dañada o no. Una vez finalizado se le dará la correspondiente novedad al líder del vuelo.

#### EJEMPLO:

#### (RADIO 2)

1: "1, DAMAGE CHECK/ VERIFICACION DE DAÑOS"

2: "2 SIN NOVEDAD"

3: "3 SIN NOVEDAD"

4: "4 PERDIDA DE HIRDAULICO EN EL CIRCUITO 1"

## 13. Procedimientos de emergencia.

Los procedimientos de emergencia vienen especificados detalladamente en el **MANUAL DE LA AERONAVE**, y su conocimiento y, aplicación debe ser suficiente para resolver cualquier situación anormal generada por el fallo de alguno de los sistemas.

En cualquier caso este capítulo contiene algunas normas que, dentro del marco pueden

complementar los anteriormente citados y, asegurar una mejor coordinación entre pilotos y atc.

No obstante, en lo posible se seguirá el procedimiento que a continuación se relaciona:

1. Se declarará emergencia a la torre (**RADIO 1**).
2. El avión en emergencia irá apoyado por otro de su mismo vuelo (o de otro distinto) que será el que realizará las comunicaciones con torre para descargar al piloto en emergencia de esta tarea.
3. Si no tiene radio (**NORDO**) y no va acompañado, realizará previamente una pasada sobre la pista alabeando a un lado y al otro para que los demás usuarios de la base puedan advertir su situación y puedan darle prioridad.
4. El avión acompañante, siempre que sea posible, comunicará e informará del tipo de emergencia (tren dañado, fuel, etc.) al ATC y al resto de usuarios del espacio aéreo que estén en el mismo canal.
5. Antes de aterrizar se procederá a comprobar si es necesario realizar una eyección de las cargas o "Fuel Dumps", según esté establecido en los protocolos de emergencia académicos.
6. Empleará (siempre que sea posible) la pista larga y estrecha.
7. En caso de quedar la pista bloqueada, y si no hay más pistas operativas, el resto de vuelos deberán desviarse al alternativo.

### **13.1 FALLO DE COMUNICACIONES.**

Si las comunicaciones se pierden durante un cambio de frecuencia, el punto informará al líder del hecho en la frecuencia común (**RADIO 2**) y le pedirá confirmar la nueva frecuencia.

### **13.2 MOTOR PARADO SIMULADO**

Como norma general se usará el siguiente diagrama para realizar las prácticas del SFO (Simulated Flame Out)

