

# Perdida de Visual

## 16. Perdida de Visual

Una de las principales responsabilidades del punto es ajustar al líder. A no ser que las circunstancias/tácticas dicten otra cosa, deberá mantener contacto visual con el mismo, así como la formación (posición relativa respecto al mismo) que corresponda en función de la fase en la que se encuentre del vuelo.

Por lo tanto, mantener el visual en primer lugar (y la correcta formación, en segundo lugar), deberá ser una de las tareas/responsabilidades prioritarias del punto, que deberá combinar oportunamente con otras tareas secundarias.

Esto implica una gran disciplina en la técnica de la realización de las distintas tareas a realizar en la cabina (procedimientos, búsqueda radar, chequeos de sistemas, monitorizar comunicaciones y navegación, situación táctica, etc), cambiando la distribución del tiempo que se requiera oportuno a cada tarea, sin descuidar la prioridad asignada de las mismas.

1. Ante una situación en que el punto mantenga visual con dificultad con su líder (por llevar una formación lejana, evolución agresiva del líder, sol, etc), el punto se esforzará todo lo posible por mantener el visual (desechando tareas no críticas), y avisando de estas circunstancias al líder: "2, padlock". Ante esta circunstancia el líder, si la situación táctica lo permite, hará lo posible para facilitar que el punto recupere la formación requerida.
2. Si el punto pierde visual tras un padlock (o por negligencia), y no lo recupera en menos de 5 segundos, lo cantará por la radio "interflight" (RADIO 2): "2, blind".
3. El líder si tiene visual con el punto, lo anunciará y le dará indicaciones o instrucciones según corresponda hasta la recuperación del visual por parte del punto. "1, visual, at your 2 o'clock, 2 miles, 1000 feet low".
4. En caso de que el líder no tenga visual, lo anunciará cantando su altura y rumbo (o rumbo final de viraje, si está en maniobra). "1, blind, maintaining 10000 feet, heading 060".
5. El punto colacionará "2, 9000/11000 feet (líder alt +/-1000), heading 060".

Controlada la situación de peligro por colisión, se intentará restaurar el apoyo visual, si ello procede, mediante:

- Confirmación de velocidad de referencia por parte del líder (para evitar una separación mayor en distancia).

**En cuanto se recupere el visual se dará por finalizada esta incidencia y se proseguirá con el vuelo”.**

## **16.1 PERDIDA. DE VISUAL DURANTE VUELO RECTO.**

- Virar 30º hacia fuera del líder y mantener el rumbo durante un minuto.
- Virar paralelo al rumbo del líder.
- Unirse al líder cuando este está a la vista o continuar individualmente tal y como indique el líder o el controlador.
- Nivelar si se estaba ascendiendo o descendiendo.

## **16.2 PERDIDA DE VISUAL DURANTE UN GIRO**

- El Punto, si se está dentro del giro, continuar el giro mientras se reduce ligeramente la potencia si es posible. El líder nivelará en el momento de la llamada de pérdida de vista.
- Si se está fuera del giro, el punto nivelará. El líder continuará el giro inicialmente y luego ordenará volar a rumbos paralelos como en el caso anterior.
- Nivelará si se estaba ascendiendo o descendiendo.

## **16.3 PERDIDA DE VISUAL DURANTE APROXIMACIÓN**

- Si se está en aproximación, procederá a realizar el procedimiento de aproximación frustrada según carta (publicada).