

Procedimientos Embarcados

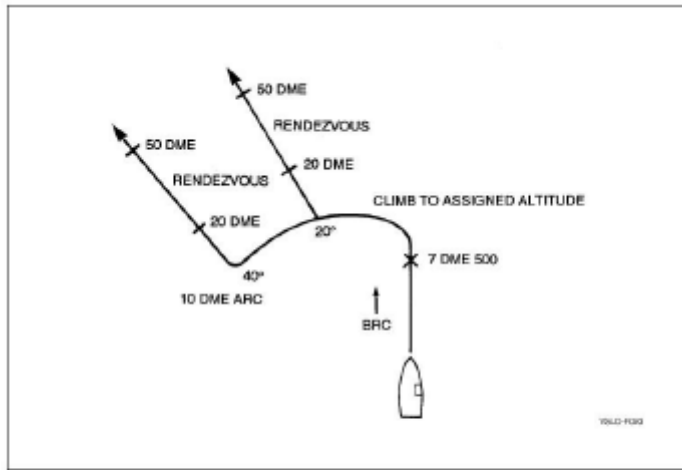
Ala fija

18. Procedimientos embarcados Ala fija

18.1 LANZAMIENTO DE AERONAVES

Se establecen los siguientes casos, que serán aplicados dependiendo de las condiciones meteorológicas:

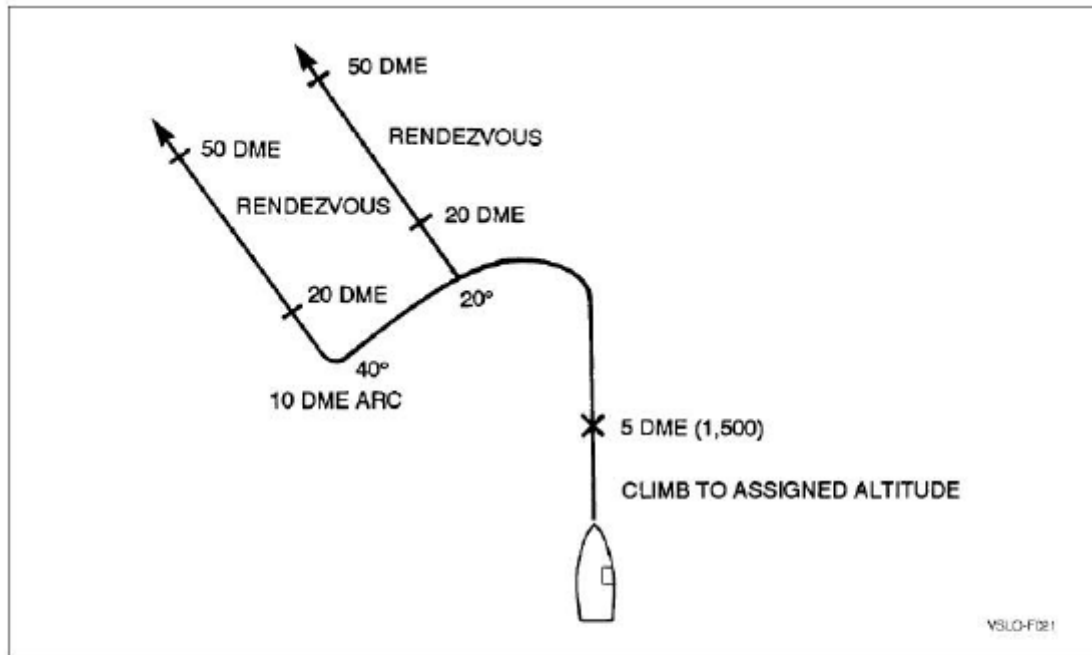
- **Caso I.** Será de aplicación cuando las condiciones meteorológicas en la zona de control sean iguales o superiores a un techo de 3000 pies y 5 millas de visibilidad (VFR). Después del despegue ascenderán a un máximo de 500 pies a rumbo de lanzamiento, una vez y a la altitud deseada se virará 20 grados a la derecha durante 20 segundos, pasado el tiempo se volverá a poner rumbo de lanzamiento hasta pasar las 7 millas. Continuarán su ascenso sin restricciones hasta la altura ordenada, manteniéndose en condiciones visuales. El vuelo efectuará la reunión de acuerdo con los procedimientos.
- **Caso II.** Será de aplicación cuando las condiciones meteorológicas en la zona de control sean iguales o superiores a un techo de nubes de 800(D)/1000(N) pies y 5 millas de visibilidad, e inferiores a las de Caso I. Tras el despegue, continuarán a rumbo de lanzamiento sobre el BRC (Base Recovery Course) ascendiendo a un máximo de 500 pies AGL. A partir de la milla 7 comenzarán el ascenso si se prevé continuar en VMC. Interceptarán el arco de la milla 10 y procederán hacia el radial de salida. Las aeronaves se reunirán entre 20 y 50 DME del buque. El radial de salida y la altura serán asignados antes del despegue. Como norma general, será de 20 a 40 grados a la izquierda del rumbo de lanzamiento.
Si no se adquiere VMC "on top", los miembros del vuelo notificarán establecidos a las alturas asignadas, que serán normalmente las que figuran en la Tabla siguiente Salidas en Caso II, realizando una espera en el radial de salida entre 20 y 30 DME.



1ª	Altura asignada	FL 220
2ª	Altura asignada menos 1.000	FL 210
3ª	Altura asignada menos 2.000	FL 200
4ª	Altura asignada menos 3.000	FL 190

- **Caso III.** Será de aplicación cuando las condiciones meteorológicas en la zona de control sean inferiores a un techo de nubes 800(D)/1000(N) pies y 5 millas de visibilidad. No se efectuarán cambios de frecuencia hasta que la aeronave se encuentre nivelada y a un mínimo de 2.500.

Tras el despegue, acelerarán a 300 nudos sobre el BRC para atravesar la milla 5 a 1500 pies o superior, en ascenso para la altura asignada. Interceptarán el arco de la milla 10 y volarán hacia el radial de salida asignado. Efectuarán el “Rendez-vous” de acuerdo con los procedimientos del Caso II. El intervalo normal entre aviones durante el lanzamiento será de un minuto. La Figura 5-9 representa la salida en Caso III.



LÍMITES DE BALANCE Y CABEZADA			
BALANCE		CABEZADA	
DIA	NOCHE	DIA	NOCHE
±5°	±4°	±1,5°	±1,5°

Informe del piloto

Durante la salida en los Casos II y III el piloto informará de lo siguiente:

- En el aire.
- Arco.
- En radial.
- Condiciones visuales (Si procede).

18.2 RECUPERACIÓN DE AERONAVES

Se denomina RECUPERACIÓN aquella parte del vuelo de una o varias aeronaves desde que comienza su aproximación hasta que se encuentra en cubierta de vuelo, con motores parados. Se puede dividir en dos fases:

- Aproximación:** Son las maniobras que efectúa la aeronave para situarse a la vista y en la proximidad del portaaviones en condiciones de efectuar una toma segura. La aproximación puede ser visual o instrumental.
- Toma:** Son las maniobras que efectúa la aeronave desde que finaliza la aproximación hasta que se encuentra en cubierta de vuelo.

Una vez finalizada la misión las aeronaves enlazarán con el Coordinador Aéreo (GCI, en caso de

que no haya se hará en frecuencia BASE). El líder de la formación pasará la siguiente información siempre que la situación EMCOM lo permita y no tenga otras instrucciones:

- a. Distintivo y número de aeronaves (cuando corresponda).
- b. Situación y altitud.
- c. Combustible (el más bajo de la formación).
- d. Personas a bordo.
- e. Armamento.
- f. Cualquier otra información pertinente.

El Controlador de la unidad embarcada autorizará a las aeronaves a proceder en acercamiento una vez sean identificados positivamente y las aeronaves cambiarán a frecuencia de Torre del Portaeronaes.

Forma de indicar la posición con respecto al CVN.

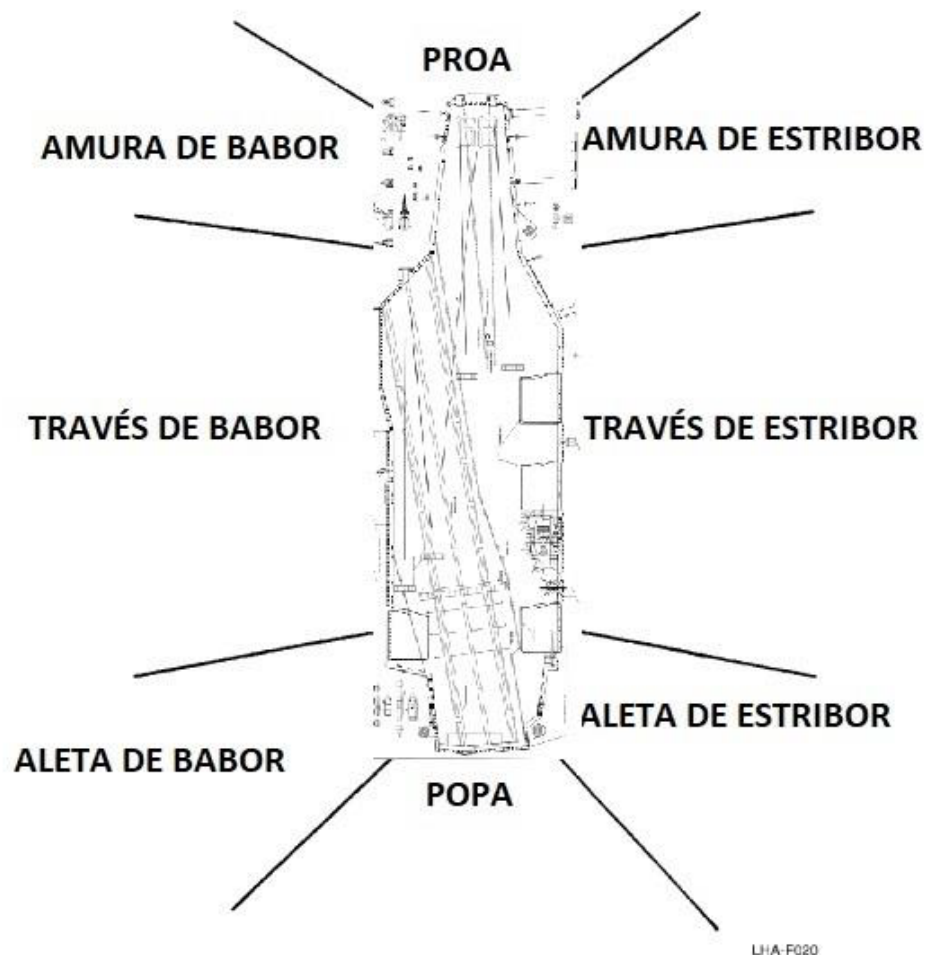
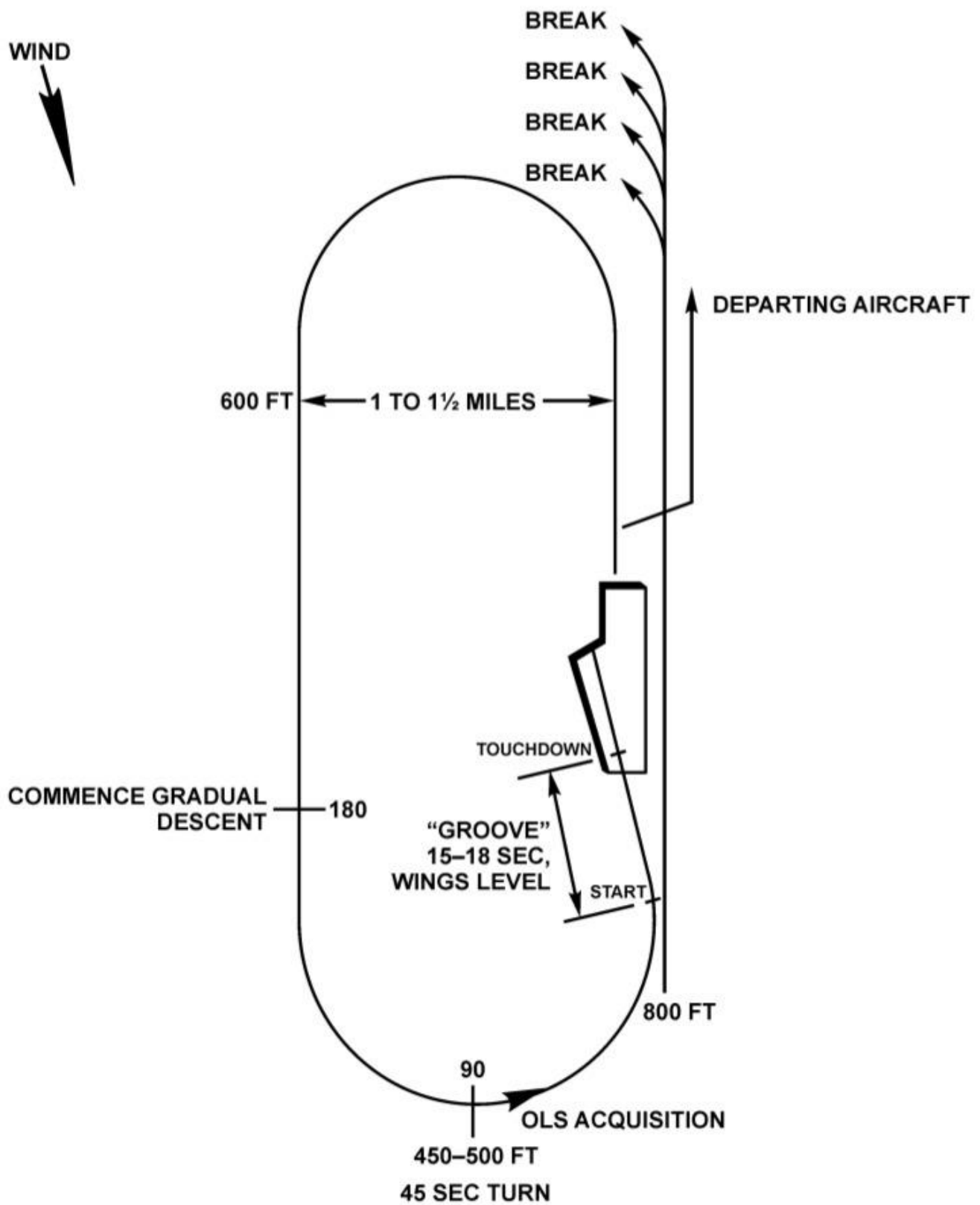
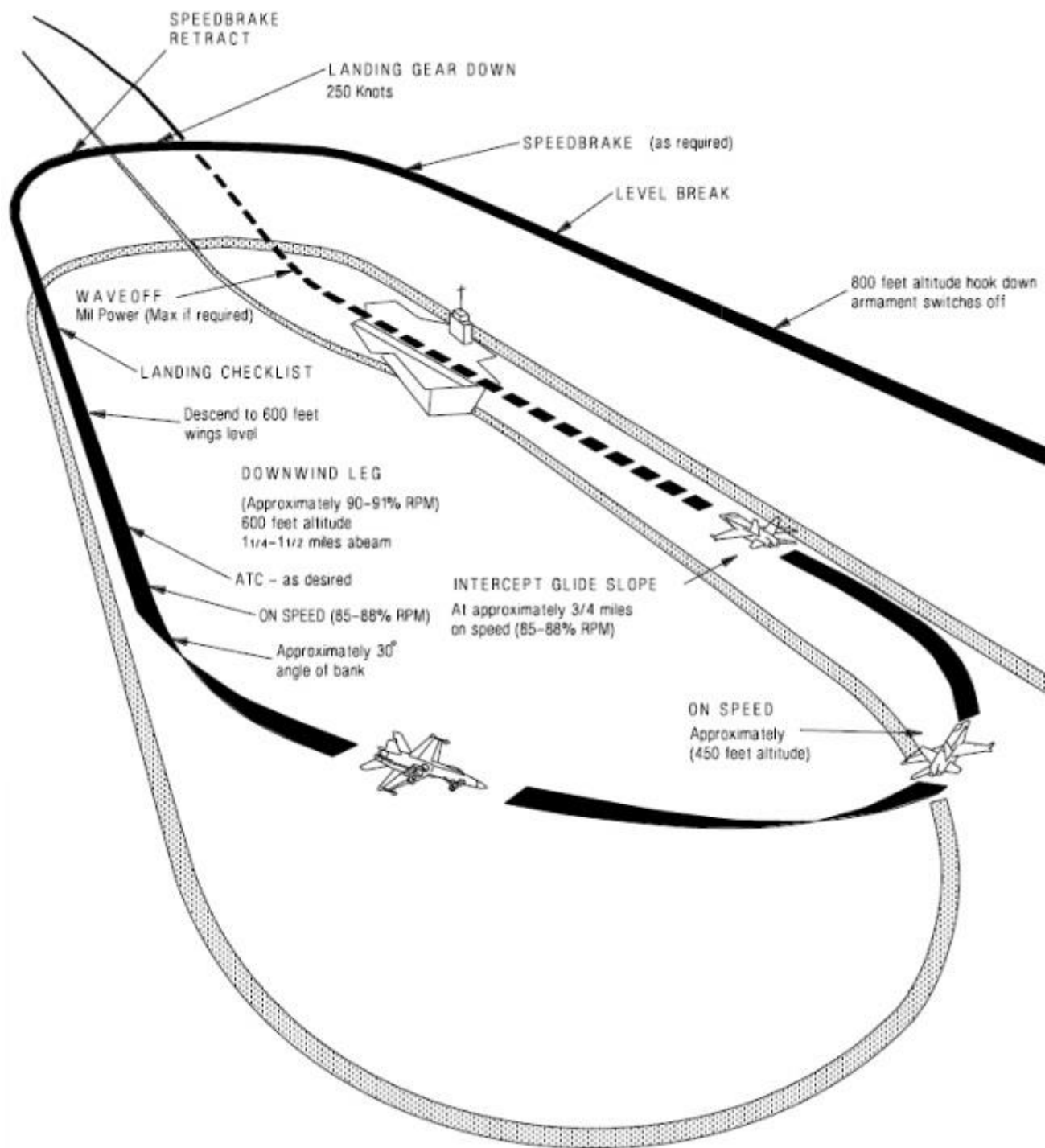


Figure 5-9. VFR Relative Position Reporting

18.3 PROCEDIMIENTO OVERHEAD NORMALIZADO (CASE 1)

VFR DAY (FIXED WING)

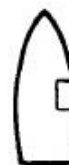
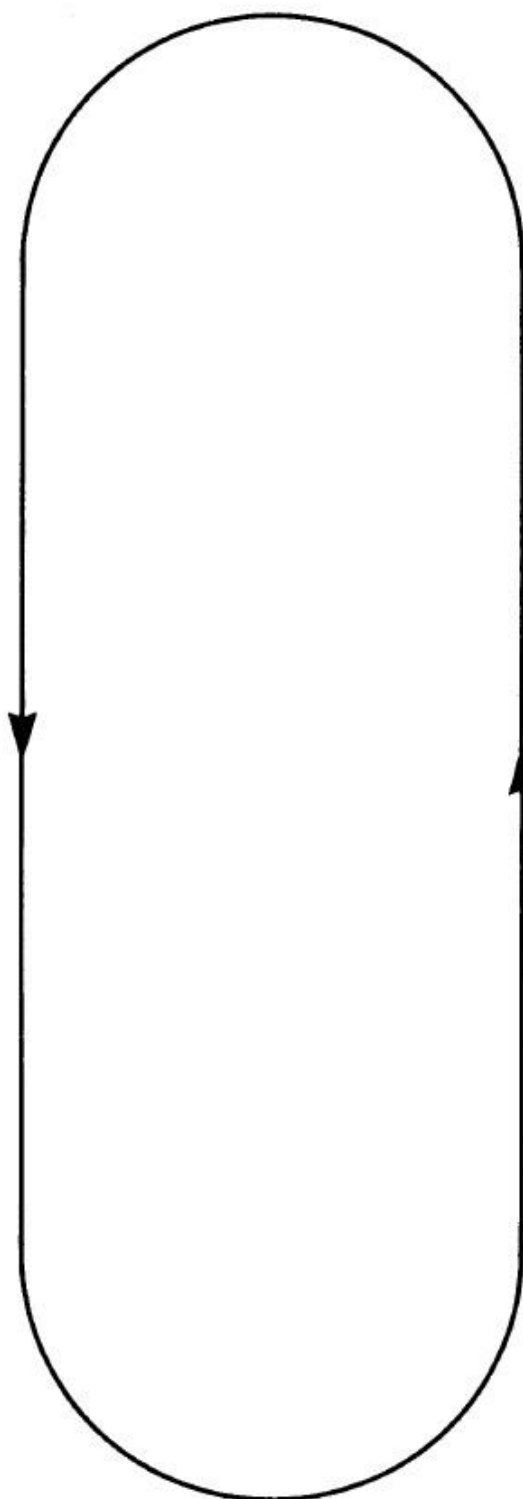




18.4 ESPERAS

1. Esperas visuales.

a. Circuito "DELTA". Podrá utilizarse en Caso I y Caso II. Es un circuito con virajes a izquierda, situado a babor del buque y paralelo al BRC, en el que las aeronaves permanecerán dentro de las 5 DME y sin sobrevolar el buque. Las aeronaves deben encontrarse a la altura asignada de espera 10 NM antes de entrar en el circuito. La altura se asignará en orden de toma comenzando en una altitud mínima de 2000 pies. Todas las aeronaves deben de mantener la separación y el orden de toma durante el tiempo que permanezcan en el circuito y en los descensos.



- LEFT TURNS
- REMAIN WITHIN 5 NM OF SHIP
- WHEN DEPARTING DELTA DO NOT DESCEND BELOW ASSIGNED ALTITUDE UNTIL CLEAR OF TRAFFIC ON DOWNWIND

VSLO-F06

PARA LHD/LHA

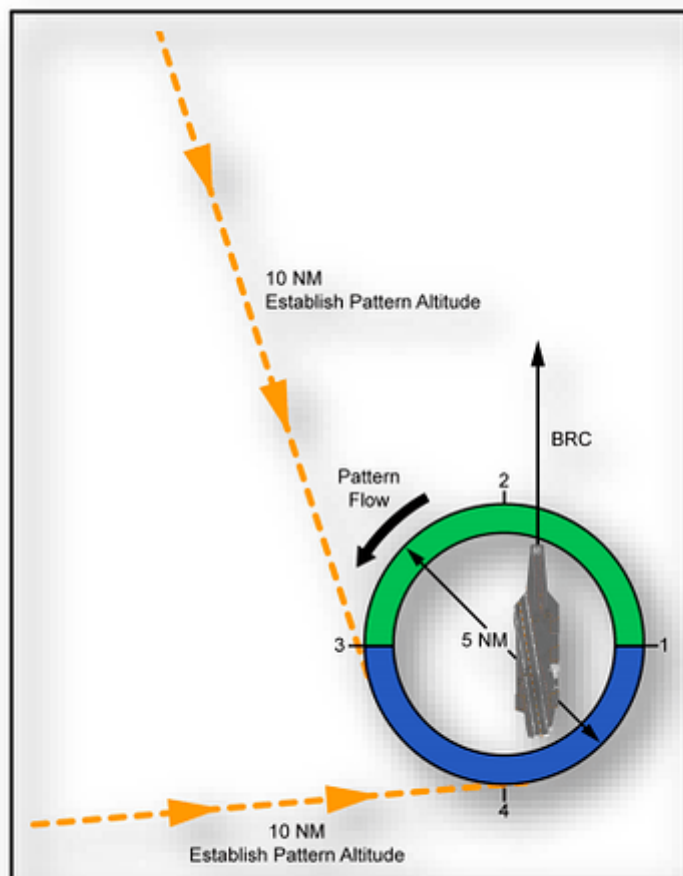


Figure 2-3 Case I Port Holding Pattern Entry

PARA CVN

2. Esperas instrumentales.

La asignación de esperas se hará considerando la orografía del terreno, buques en formación, restricciones operativas y capacidades de las aeronaves. En la medida de lo posible se procurará que las esperas asignadas se encuentren libres de nubes (VMC).

Todos los radiales son relativos al BRC previsto.

En condiciones de Caso III, la espera asignada/solicitada debe de coincidir con la aproximación prevista.

- ESPERA CV 1 (CASE III). Circuito de espera de 6 minutos con virajes a izquierda, situado sobre el radial 180 relativo al BRC y a un DME de una milla por cada 1000 pies de altitud más 15 (ANGELS + 15 NM). La altitud mínima asignada no debe de ser menor de 6000 pies por lo que la espera más próxima al buque se situaría a 21 DME.

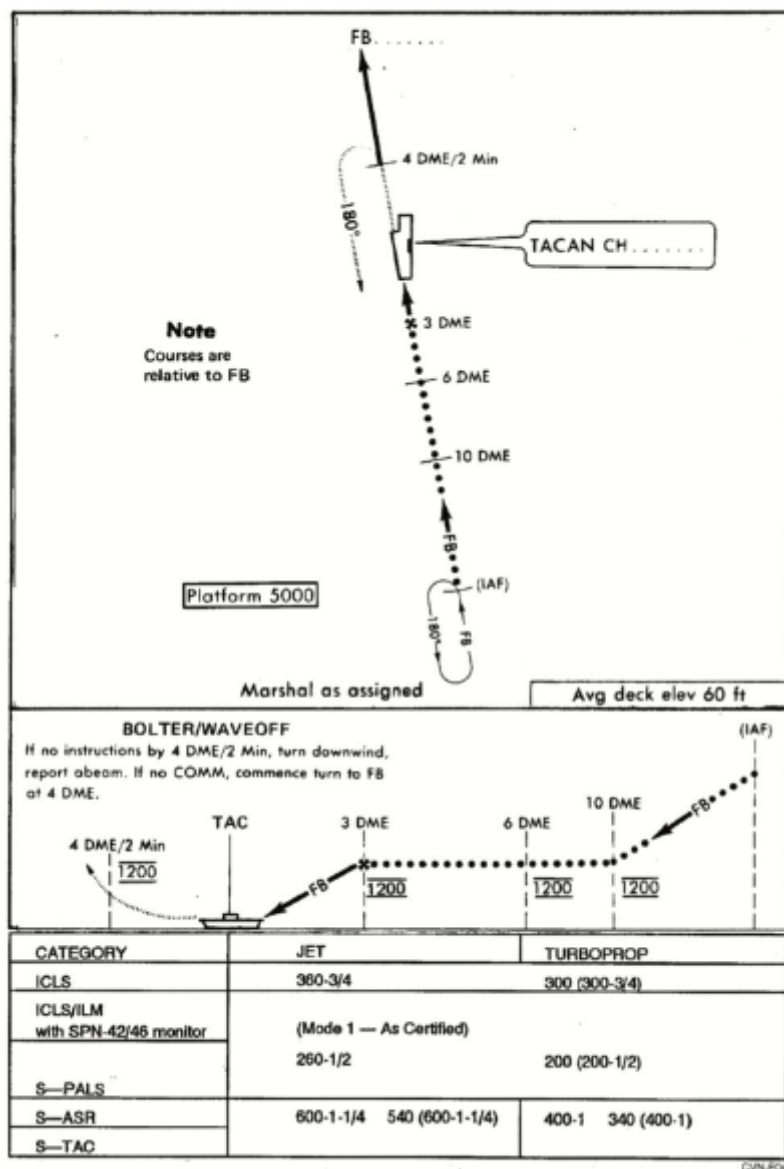


Figure 6-3. Approach Chart CV-1 TACAN (Jet and Turboprop)

- ESPERA CV 2 (CASE II). Circuito de espera de 6 minutos con virajes a izquierda, situado sobre el radial 030 relativo al BRC y 4 DME. El bloque de alturas es de 7000-10000 pies salvo modificación del ATC.

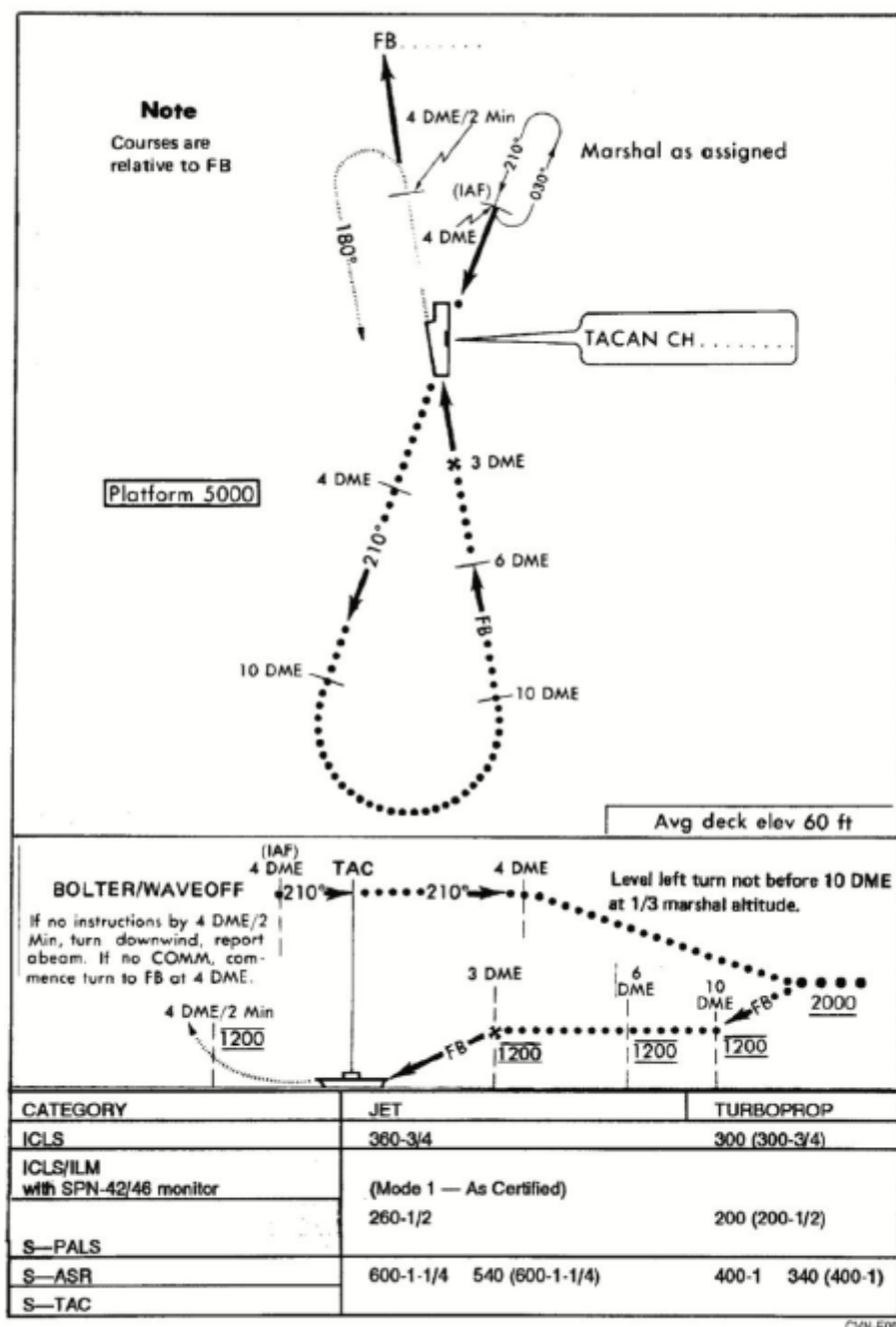


Figure 6-4. Approach Chart CV-2 TACAN Overhead (Jet and Turboprop)

18.5 APROXIMACIÓN

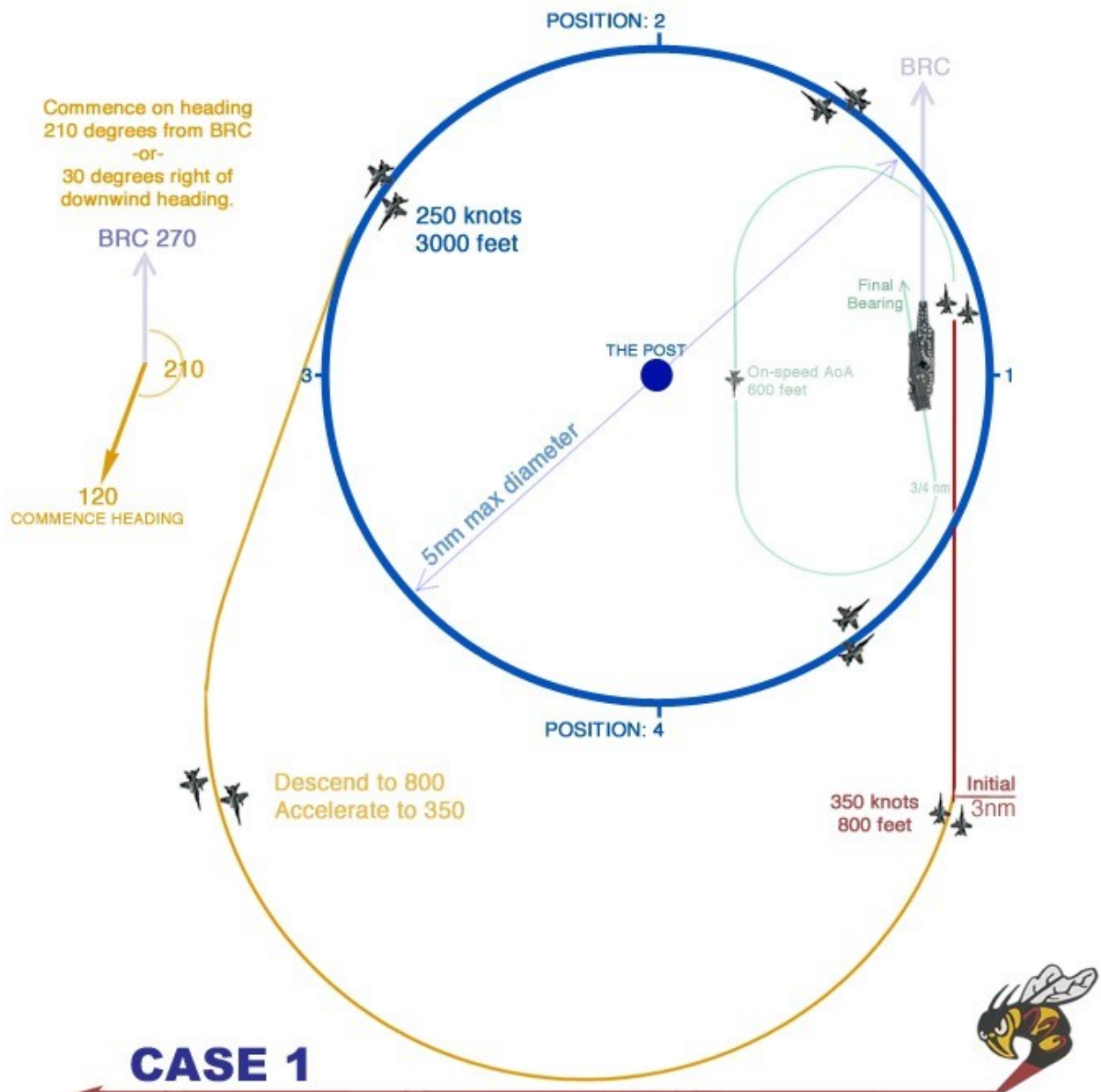
1. Criterios de aproximación.

- **Caso I:** Consiste en una recuperación VFR para rotura, cambiarán a canal de Torre según le indiquen, efectuando check-in en la nueva frecuencia. Torre que autorizará el ajuste de pesos y que procedan a Inicial (3 millas por la popa del barco cuando se encuentre a rumbo de recuperación) a 800 pies.

Las aeronaves que abandonen el circuito Delta Babor para proceder a Inicial lo harán siempre a popa del barco en el tramo de viento en cola o viraje a base, empezando por la que se encuentre a menor altitud. El descenso debe de planearse para alcanzar Inicial a

800 pies, nivelado y paralelo al BRC.

Alcanzado **“Inicial”** a 1.200 pies y con la autorización de Torre procederán a **“Rotura”** a 800 pies. En la vertical del barco, los aviones notificarán **“En rotura / On break”**, romperán para establecerse en “Viento en cola”. El descenso a la altitud de 600 pies del circuito de toma debe de comenzar cuando la aeronave esté establecida en viento en cola y finalizar antes de la posición 180. En el caso de varios vuelos recuperándose al mismo tiempo, se coordinará desde la frecuencia de torre. En esta frecuencia coordinarán órbitas con giros a la izquierda en Inicial a distintas alturas, de forma que los más bajos sean los que tomen en primer lugar.



CASE 1 CVN

- **Caso II (Sólo ala fija):** Este procedimiento debe de utilizarse en operaciones diurnas y nocturnas cuando se prevea que durante el descenso se van a encontrar condiciones IMC, y las condiciones en el buque son un techo de nubes igual o superior a 800 (D)/1000 (N)

ft, y una visibilidad igual o superior a 5 millas. Estos mínimos pueden ser modificados por el Comandante para operaciones especiales.

Durante las recuperaciones en Caso II se debe de mantener el control positivo de la aeronave hasta que el líder de formación/piloto informe que tiene el buque a la vista, a partir de donde se seguirán los procedimientos normales para recuperación en Caso I. Las aeronaves realizarán una aproximación instrumental para llegar a 12 millas y 1200 pies por la popa. Si la primera formación/aeronave no consigue contacto visual procederá a un descenso controlado a 800 pies.

- **Caso III:** Los procedimientos de recuperación en condiciones de Caso III se usarán siempre que el buque se encuentre por debajo de los mínimos meteorológicos para Caso II.

Dependiendo las condiciones meteorológicas se podrán emplear los siguientes Casos de recuperación:

TECHO	≥ 3000		$\geq 800(D) / \geq 1000(N)$ $< 3000'$		$< 800 (D)$ $< 1000 (N)$	
VISIBILIDAD	$\geq 5 \text{ NM}$		$\geq 5 \text{ NM}$		$\leq 5 \text{ NM}$	
PERIODO	DÍA	NOCHE	DIA	NOCHE	DIA	NOCHE
CASO I	SI	SI-NVG	NO	NO	NO	NO
CASO II	SI	SI-NVG	SI	SI	NO	NO
CASO III	SI	SI	SI	SI	SI	SI

18.5.1. APROXIMACIÓN TACAN

Separación inicial.

Se deberá iniciar la aproximación TACAN desde la espera en la vertical, desde una espera por la popa del BRC (no necesariamente la espera principal) ó directamente procediendo a la puerta de la milla 12 con la propia navegación del avión. Normalmente y para ahorrar tiempo y combustible, los miembros de una sección procederán directamente a la popa del BRC a 1200', 240 nudos y entre la milla 8 y 12.

El Líder continuará a rumbo de recuperación mientras el punto comienza un giro estándar (3 grados por segundo) de 360º lo que proporcionará una separación de dos minutos. Antes de la milla 5 tendrá que haber realizado la comprobación de toma.

Una vez separados, llevarán frecuencia de Torre en una radio y la de aproximación en la otra

Las comunicaciones serán las siguientes, obviando las que no se deban aplicar:

Halcón xx , abandono la espera. Combustible
Puerta milla 12.
Puerta milla 5. Tren bajo y bloqueado
Milla 3.....
Bola. Combustible

19. ELECCIÓN DEL AERÓDROMO DE EMERGENCIA / ALTERNATIVO PARA AVIONES

Para que un aeródromo sea válido, debe tener una longitud de pista de 7.000 pies como mínimo, además de conocer sus radio ayudas y comunicaciones, así como las condiciones meteorológicas a $ETA \pm 1$ hora.

Para el cálculo del combustible más la reserva (BINGO) hay que considerar tres casos, dependiendo de las condiciones meteorológicas del aeródromo alternativo:

- (1) Si se encuentra en VMC, y tiene TACAN. Si existe una capa de nubes por debajo de la MSA del aeropuerto se aplicará el siguiente punto.
- (2) Si se encuentra en IMC y tiene TACAN se utilizará para el cálculo de consumo de combustible, añadiéndole 600 libras para la aproximación.
- (3) Si se encuentra en VMC, y no tiene TACAN, podrá tomarse como alternativo siempre que el techo de nubes más bajo sea superior a la MSA en alguno de sus sectores.
- (4) Si se encuentra en IMC y no tiene TACAN/ILS, no podrá tomarse como aeródromo de alternativa.

Extraído de: NAVAIR-00-80T-106