

Mi primer vuelo VFR en red



Lázaro Velasco Villar AHS323B
Octubre de 2010

Con la colaboración de Enric Plana AHS6276

Introducción.-

Este breve tutorial, dirigido a los más nuevos, no pretende sustituir a ningún otro manual ni a las clases de tutoría sino, solamente, aglutinar los distintos tutoriales existentes añadiendo algunos detalles que no aparecen en ellos o están muy diseminados.

Documentación necesaria.-

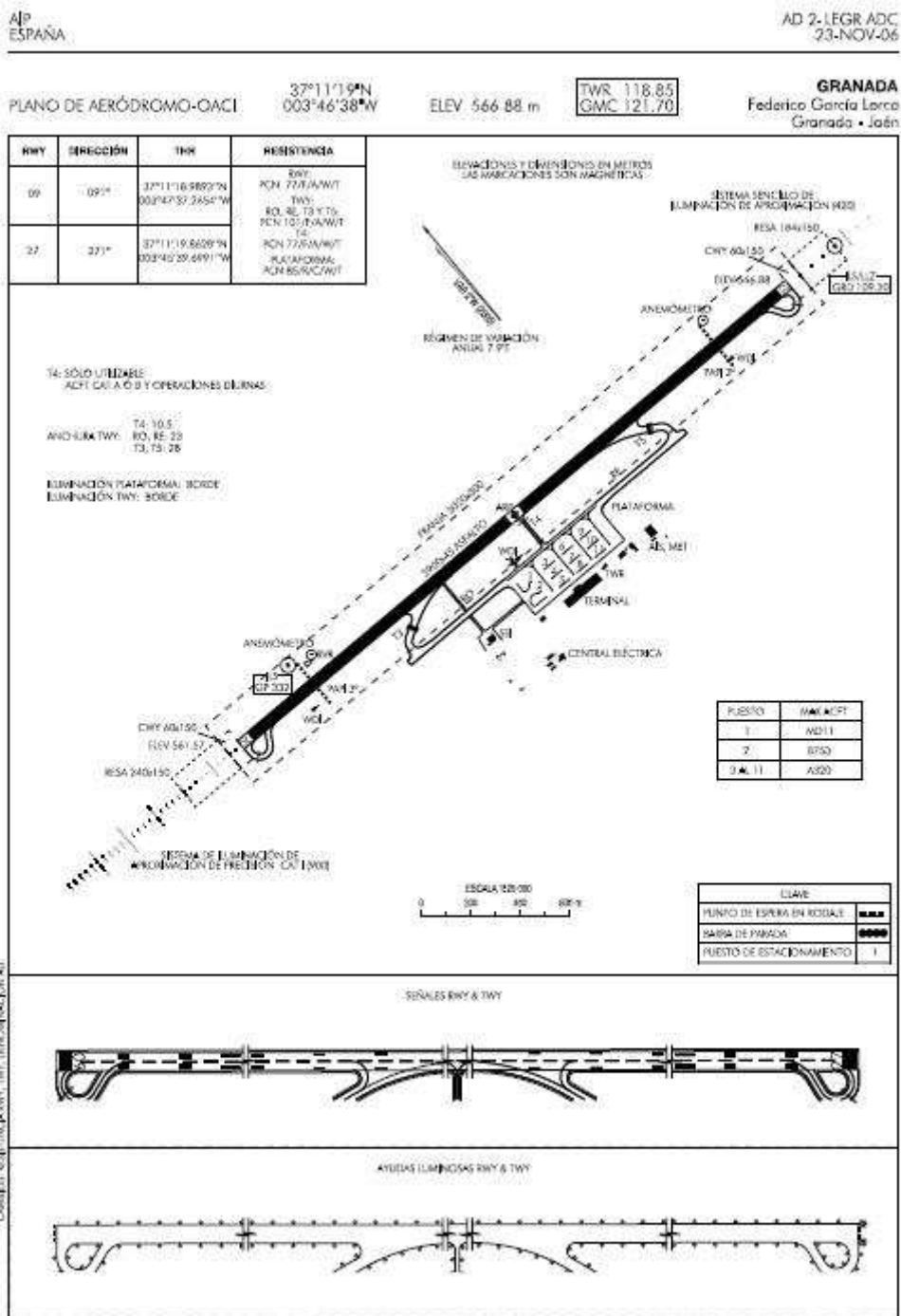
Antes de arrancar el FS habremos preparado el **Plan de Vuelo Operacional**, utilizando la hoja Excel o cualquier otra de nuestra preferencia. Es sólo para nuestro uso.

AirHispania									
PLAN DE VUELO VFR					Air Hispania, Líneas Aéreas Virtuales				
Aeronave:	Cessna 182 Skylane	Apt. Salida:	LEGR	Alternativo LEAX					
Matrícula:	EC-SKY	Apt. Llegada:	LEMG						
Motor (HP):	230 CV	Hora Salida:	10:00 Z						
Consumo LPH:	45 Litros/Hora (12 Galones/hora)	Hora Llegada:	10:39 Z						
Tramo	IAS	Altura	Rumbo	Parcial	Acum.	ETE	ETA	RTA	TAS
LEGR									
Illora (W)	100	1000	322	8	9	0:05:18			102,0
Iznajar	120	4500	261	18	27	0:08:15			130,8
Archidona (N)	120	1000	212	11	38	0:05:24			122,4
Riogordo (N-1)	120	1000	161	12	50	0:05:53			122,4
Benaljarale (E-2)	120	1000	161	12	62	0:05:53			122,4
Bahía de Málaga (E-1)	120	1000	262	10	72	0:04:54			122,4
LEMG	90	52	261	6	78	0:04:00			90,1
TOTALES	-	-	-	-	78	-	39:36		
Observaciones:									
Carga: 2 pasajeros + equipaje = 400 libras									
Meteorología: Viento en calma.									
Combustible: 30 15 En cada depósito									
Alternativo: De Benaljarale (E-2) a Torre del Mar (E-3) y rumbo 330º a LEAX.									
Combustible:									
Reserva 45 minutos: 45 minutos									
Salida, Llegada, espera: 30 minutos									
Estimado vuelo: 60 minutos Tiempo calculado: 39:36									
Total: 135 minutos 27 Galones									
Notas varias:									

Tendremos a mano, o sea, a bordo, además de este Plan de Vuelo y siempre que existan, la última revisión de las **Cartas de Aproximación Visual** y los **Planos de Aeródromo** así como de **Movimientos en Tierra** y de **Estacionamiento y Atraje**, si están publicados, de los aeropuertos de **Salida, Destino** y, no olvidarlo, **Alternativo**.

Algunos aeropuertos tienen, además, **Carta de Rutas de Sobrevuelo** que necesitaremos si vamos a pasar sobre o próximos a uno de ellos.

Las podemos conseguir registrándonos gratuitamente en AENA.

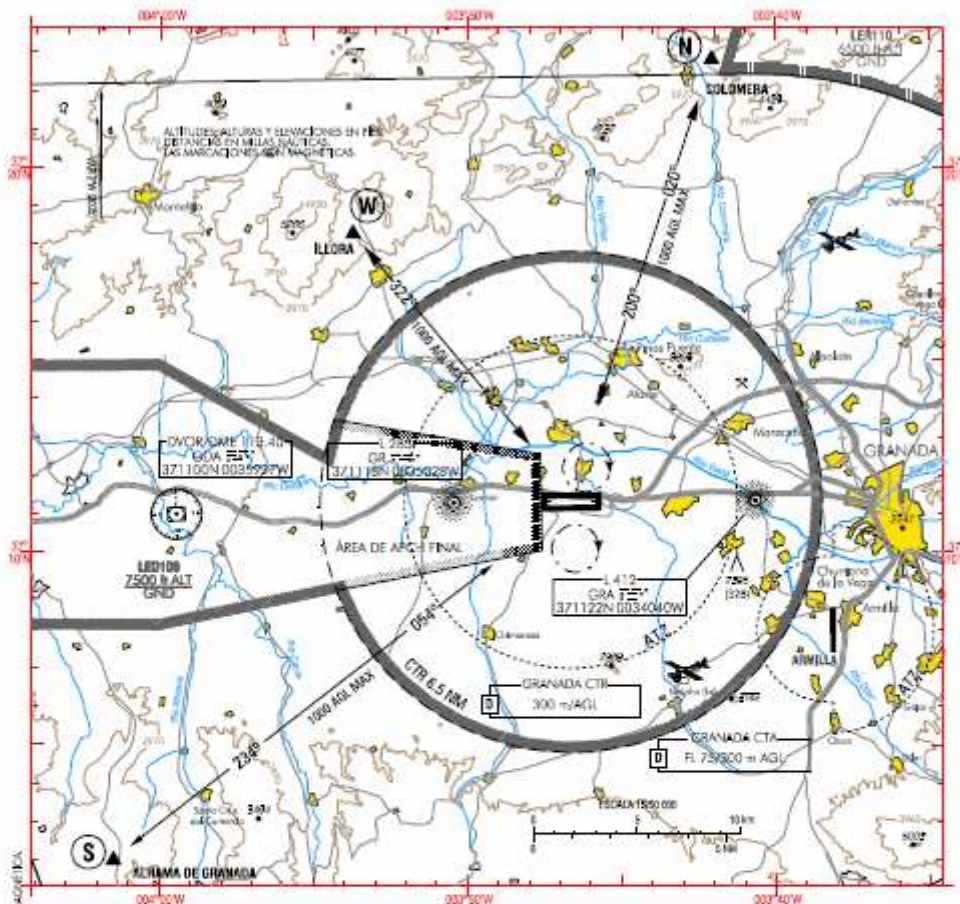


CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC-OACI

ELEV AD 1860

APP 118.85
TWR 118.85
GMC 121.70

GRANADA
LEGR



Cuentas localizadas magnética

**PROCEDIMIENTOS:
LLEGADAS**

Las aeronaves en VFR con destino a Granada AD establecerán contacto radio con TWR en los puntos N, S, W y solicitarán permiso para la utilización de las rutas de entrada VFR manteniendo como máximo 300 m (1000 ft) AGL. Antes de entrar en la CTR, el piloto informará a la TWR dando su posición y altitud, y solicitará instrucciones de aterrizaje. Cuando la TWR lo establezca, el piloto responderá espere en los puntos orbita mencionados antes de ser autorizado a entrar en la CTR.

FALLO DE COMUNICACIONES

Las aeronaves en VFR con fallo de comunicaciones utilizarán las rutas N, S, W de entrada a la CTR, manteniendo 300 m (1000 ft) AGL o inferior, y se situarán al Norte o al Sur de la TWR en espera de señales luminosas, espaciándose del posible tránsito en circuito de aeródromo.

OBSERVACIONES

- Prohibido a las aeronaves sin radio.
- Ángulo del PAPI RWY 09 : 3°.
- Ángulo del PAPI RWY 27 : 3°.
- En ningún caso se cruzará el ÁREA de APCH FINAL sin permiso de TWR.
- A modo informativo, se incluyen las coordenadas geográficas de los puntos:
N: 372250N 0034205W
W: 371818N 0035344W
S: 370200N 0040128W

**PROCEDURES:
ARRIVALS**

VFR aircraft bound for Granada AD shall establish radio contact with TWR over N, S, W points, and request clearance to enter the inbound VFR routes, maintaining a maximum of 300 m (1000 ft) AGL. Before entering the CTR, pilots must call the TWR to report position and altitude, and request landing instructions. When so instructed by TWR, pilots shall hold at the aforementioned points before being cleared to enter the CTR.

COMMUNICATIONS FAILURE

In case of communications failure, VFR aircraft shall use N, S, W routes maintaining 300 m (1000 ft) AGL or below, keeping of North or South of TWR expecting light signals and avoiding any possible traffic in the aerodrome traffic circuit.

REMARKS

- Prohibited to aircraft without radiocommunication.
- PAPI angle RWY 09 : 3°.
- PAPI angle RWY 27 : 3°.
- FINAL APCH AREA shall never be crossed without prior permission from TWR.
- For information purposes, the geographic coordinates of the points are included:
N: 372250N 0034205W
W: 371818N 0035344W
S: 370200N 0040128W

También tendremos a bordo la **Carta de ruta** en la que habremos dibujado el trayecto.

Estas no son gratuitas y en Preguntas y Respuesta podéis ver como conseguirlas.



Conexión.-

Es muy recomendable, antes de conectar en red, desactivar la Detección de Colisiones y Daños.

Establecemos la conexión con **AirHispania** cuidando de estar situados en plataforma y cumplimentamos el **Plan de Vuelo de FSInn (FP)**

INN FLIGHT PLAN

Stored FP: LEGR to LEMG - VFR

New Delete Load Save

Pilot information
Name: Lázaro Velasco
Callsign: AHS323B
Aircraft: T/C182/G Persons on Board: 2

Flight Route IFR VFR
Departure: LEGR Flight Route: W // N Destination: LEMG

Alternat Airports: LEAX

Cruising Alt.: VFR True Airspeed: 140

Remarks: ALUMNO PPVFR

Departure Time Estimated	1000	
Departure Time Actual	0000	
Estimated Time Enroute	0040	Zulu Time (GMT)
Fuel on board	0215	

Request from Tower Send to tower

Los datos imprescindibles son:

Nombre, indicativo y avión. Aparecen cumplimentados.

Departure, Destination y Alternat. Los códigos ICAO de los aeropuertos de salida, destino y alternativo.

Flight Route. Por el momento, los puntos de notificación visual por los que deseamos salir y entrar de la CTR separados por doble barra. Ejemplo: W // N.

Si el aeropuerto no tiene control y por lo tanto no hay puntos de notificación definidos, se pone el punto cardinal por el que saldremos o nos acercaremos, N, SE, SW, E...

Cruising Altitude. Poned las siglas: **VFR**.

Remarks. Poned, además de lo que se explica en el Boletín nº2 en la sección de publicaciones, **RMK/AlumnoVFRx** (la que tengáis completada); pero no lo pongáis al final pues el ATC tiene limitados los caracteres y no lo vería.

Ejemplo para la Cessna y similares.

DOF/100423 RMK/ALUMNOVFR1 REG/ECSKY OPR/AIRHISPANIA A/WHITE

Departure time estimated (hora prevista de salida). La hora Z real prevista, sin separadores. Ej.: 2215

Departure time actual. (hora real de salida). No poned nada, se cumplimenta automáticamente.

Estimated time enroute. (tiempo estimado de vuelo). Ponéis el tiempo de vuelo planeado en el mismo formato que el campo anterior,

Fuel on board. (combustible a bordo). El tiempo para el que hemos cargado combustible en el avión.

Pulsar **Send to tower** para enviarlo.

Si se necesita **modificar**, pulsar **FP**, modificarlo y enviarlo de nuevo.

Es posible guardar la mayor parte del Plan de Vuelo pulsando **Save**.

Para recuperarlo, seleccionadlo en el desplegable y pulsad **Load**.

Meteorología.-

Necesitamos saber el **METAR** del aeropuerto más próximo, entre otras cosas, para comprobar si podemos volar.

Pulsando en FSInn **Wx** obtenemos, si hemos enviado el FP, los **METAR** de los aeródromos de salida (**DPT**), destino (**DST**) y alternativo (**ALT**). Siempre, claro, que dispongan de este servicio.

Pinchando sobre el que nos interese lo podemos ver ampliado en la parte inferior de la ventana.



Comunicaciones.-

Abrimos el TS, si no lo está, y conectamos con UNICOM.
Nunca voléis en red sin radio.



Ajustamos el **Transpondedor** en **7000**



y lo dejamos en Sierra (la letra **S** amarilla en el panel de FSInn) hasta que estemos en la pista o próximos a entrar en ella.



Modo Sierra

En ese momento pasaremos a modo Charlie pulsando sobre la letra **S**.



Modo Charlie

Recordaremos pasarlo a Sierra de nuevo, pulsando sobre **C**, nada más liberar pista en nuestro destino.

Vuelo sin ATC.-

¿Por qué pista salimos?

A la vista del METAR del aeropuerto más próximo elegiremos la pista en la que tengamos el viento de cara.

Si hay otros tráficos despegando, los observaremos para confirmar que la pista que hemos elegido es la correcta.

¿Tenemos que contactar con alguien?

Debemos mantener la frecuencia de UNICOM salvo que entremos en una zona con ATC.

Abrimos el Radar del FSInn (**Rad**) y comprobamos si hay algún otro piloto a menos de 40NM.



Si es así, debemos comunicar nuestra situación e intenciones “para información de tráfico” así como escuchar o pedir las de otros pilotos que puedan interferir en nuestro vuelo.

Estas comunicaciones se hacen en un lenguaje menos rígido que la fraseología con ATC.

¿Y en qué pista aterrizamos?

Si hacemos un vuelo corto sobre el mismo aeropuerto, por ejemplo un circuito, lo normal es que por la misma que hayamos despegado.

Pero si vamos a otro aeropuerto o queremos asegurarnos de que las condiciones no han cambiado, consultaremos el METAR igual que hicimos antes de salir y observaremos a otros posibles tráficos.

Y para terminar...

Abandonamos la pista por la primera salida que podamos sin hacer maniobras bruscas. Pasamos el Transpondedor a modo Sierra y nos dirigimos a la plataforma.

Si no vamos a volar más por el momento, paramos el motor y respiramos hondo.

¡Has terminado tu primer vuelo on-line!

NOTA.- Si durante el vuelo llegamos a una zona en que existe cobertura de ATC, o se abre algún control (aparece un mensaje escrito), debemos conectarnos con esa dependencia, identificarnos e indicar modelo de avión, vuelo VFR, situación, rumbo, altura, intenciones...

No hay que asustarse y desconectar. No nos va a comer nadie, y la experiencia será muy positiva por mal que lo hagamos y por muy nerviosos que nos pongamos.

Vuelo con ATC.-

Una vez con el motor en marcha y listo para rodar...

Sintonizamos Torre.

Para saber si hay Torre (TWR) abierta en nuestro aeropuerto, una de las formas de saberlo es pinchando en **ATC** del panel del FSInn.



Obtenemos una lista de las dependencias de control y su frecuencia (por si queremos sintonizar desde el avión).

Si no hay Torre pero sí Aproximación (APP), contactaremos con **APP**.

Muy importante.

Pinchando sobre nuestra TWR o APP nos aparece la información automática del aeropuerto, **ATIS**.



Nos da datos adicionales al METAR, como Pista en servicio, idiomas disponibles...

Y una letra, en código **Alfa-Bravo**, que cambia con cada actualización del mensaje y sirve al controlador para comprobar que **hemos leído** la más reciente.

El botón **Refresh ATIS** la actualiza. Lo haremos justo antes de contactar con TWR e incluiremos en nuestro primer contacto que disponemos de esta información (Delta, Foxtrot, Golf...).

Escucharemos unos momentos para no pisar las comunicaciones de otros.

Solicitamos a Torre permiso para rodar en la forma que se explica en el **Manual de Radiocomunicaciones**, de obligada lectura, y seguimos las instrucciones del controlador.

Nos revisará el Plan de Vuelo y puede que nos pida modificar o añadir algo.

Nos asignará un código de Transponder y nos irá dando instrucciones (autorizaciones) hasta que salgamos de su CTR y nos pida cambiar a la frecuencia de UNICOM o a la de otra dependencia, como Aproximación o Centro.

Al llegar a las proximidades de la CTR de destino, si estamos en frecuencia de APP o Centro, nos pedirá (o se lo recordamos) cambiar a la frecuencia de Torre, si existe.

Si estamos volando en UNICOM conectaremos con Torre cerca del punto de notificación visual que habíamos indicado en el Plan de Vuelo y solicitaremos permiso para entrar a la CTR.

Si en destino no hay ATC, procederemos como se explica en el apartado correspondiente.

¡Felices vuelos!