

CIRCUITO de TRÁNSITO - Planeadores

Adjunto croquis de las pistas para que repasen las áreas de tránsito de cada cabecera.

Tengamos en cuenta que los **principales objetivos del tránsito** son:

- **Ver y ser vistos**. Ser previsibles.
- Observar los movimientos y posibles obstáculos en la cabecera en uso.
- Extremar las precauciones, y **utilizar correctamente las radiocomunicaciones**, sin saturar la frecuencia VHF 123.0
- Percibir la **dirección, intensidad y rachas de viento**; observar la manga.
- **Anticiparnos**, calculando las referencias que vamos a usar en cada vuelo para recorrer el circuito, y modificándolo según las circunstancias.
- Llegado el caso, tomar la decisión de utilizar una cabecera diferente o eventualmente y en un caso extremo, el campo cultivado.
- El recorrido de tránsito debemos efectuarlo con una pequeña **reserva de velocidad**, ya que al acercarnos al piso aumentan los posibles riesgos: Turbulencias por arboledas, distracciones y tensión por cercanía de otras aeronaves, etc. Es muy importante detectar la tendencia a disminuir la velocidad frente a situaciones de riesgo, especialmente durante los virajes; a la altura que efectuamos el tránsito no tendremos alternativa de corregir una entrada en pérdida accidental..!
- Si consideramos necesario utilizar los **aerofrenos**, abrirlos en lo posible en los tramos de vuelo recto, no es conveniente hacerlo durante los virajes.

Los **tramos** que recorremos habitualmente son:

- "**Inicial**", con viento de cola. Comenzamos "Inicial" a aprox. 200 / 220 m. de altura y dejando por la izquierda la cabecera opuesta a la que está en uso. Por ej: si vamos a la 19, iniciamos dejando por nuestra izquierda la cabecera 01.

Para Inicial transitamos paralelo a la pista en uso, distanciados lo suficiente como para que luego haya un tramo de "Básica" en vuelo recto. Al acercarnos a la cabecera en uso vamos observando los movimientos y posibles obstáculos que podríamos encontrarnos luego en "Final".

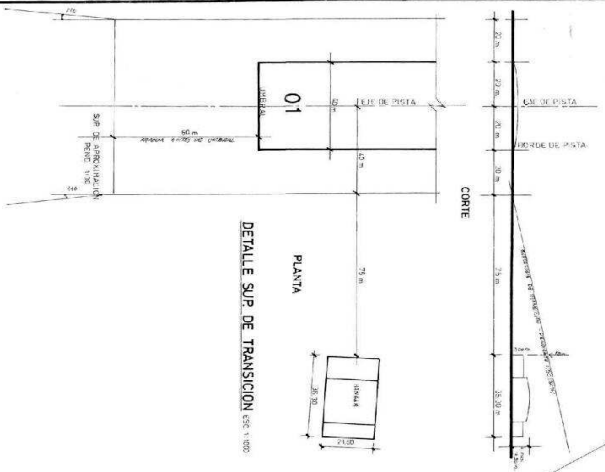
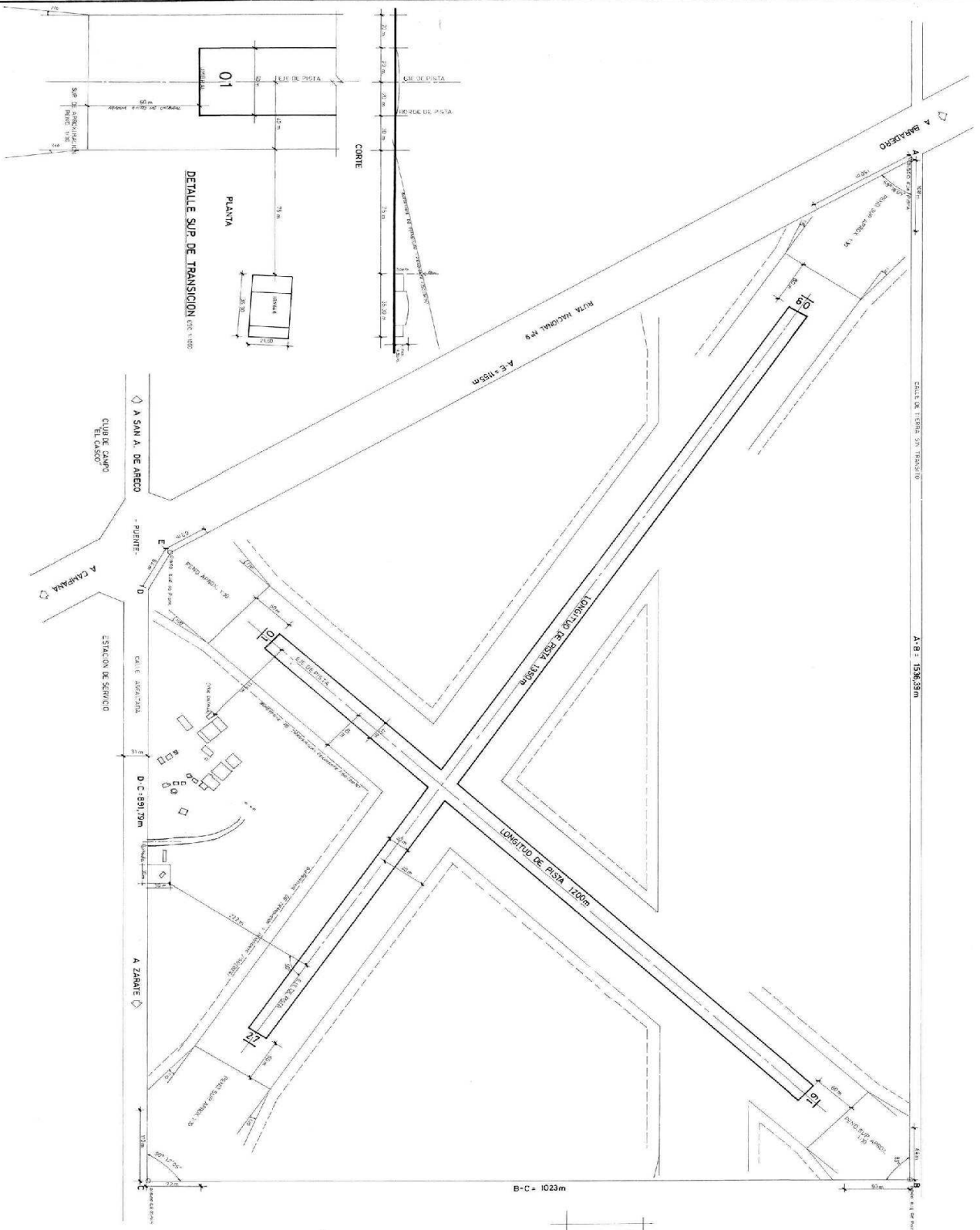
Al llegar paralelo a la cabecera en uso, calculamos seguir hasta tenerla a aprox. 45° y viramos a..

- "**Básica**", tramo recto perpendicular a la pista en uso. Observamos el desplazamiento (deriva) que nos produce el viento, posibles aeronaves en tramo final (los aviones también efectúan un tramo de básica, pero generalmente mucho mas alejado que los planeadores). Al acercarnos al eje de pista viramos a..

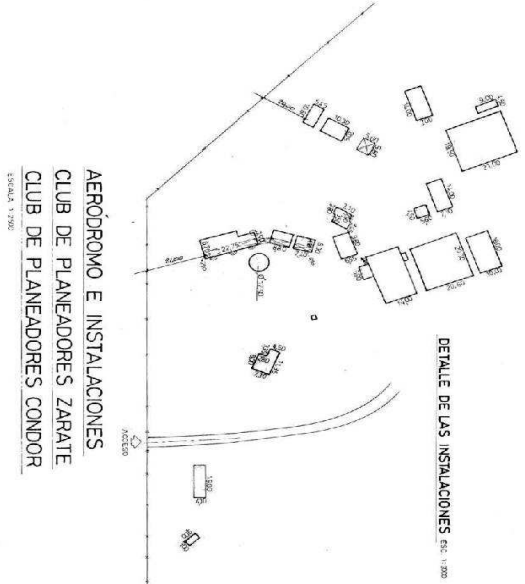
- "**Final**", acercamiento gradual alineados con el eje de pista. Corregimos la deriva si el viento no está alineado con la pista. Nuestro objetivo es el umbral, mantenemos la actitud de vuelo teniendo muy en cuenta el gradiente de viento, ya que al acercarnos al piso no solamente podríamos encontrar turbulencias y/o rachas de viento (por arboledas, desprendimiento de térmicas, etc.), si hay mucho viento posiblemente encontremos una marcada disminución de la velocidad en los últimos metros, con lo cual al comenzar a efectuar la "rotación" ("Flare") podríamos planeador en situación de pérdida todavía alejados del piso. Es muy importante durante la instrucción o adaptación a una nueva máquina aprender a percibir la "tasa de descenso" vertical, especialmente con los planeadores plásticos con perfil laminar que tienen una entrada en pérdida mas abrupta que los antiguos perfiles como por Ej. el Blanik, Ka 6, etc.

Una vez en carreteo, despejamos lateralmente lo mas pronto posible. Si aterrizamos y quedamos dentro de la pista estamos obligados a empujar el planeador hacia afuera rápidamente, ya que genera un obstáculo y riesgos para otras aeronaves. Nunca ingresar con un vehículo a las pistas.

Club de Planeadores Zárate - Escuela de Vuelo



NOTA
 ELEVACION DEL AERODROMO SOBRE MEDIO DEL MAR + 2520m
 NIVEL NATURAL DEL TERRENO DEL AERODROMO + 200m
 COORDENADAS GEODASICAS CAS 4 S 3407
 W 81057



AERODROMO E INSTALACIONES
CLUB DE PLANEADORES ZARATE
CLUB DE PLANEADORES CONDOR
 ESCALA 1:200

DETALLE DE LAS INSTALACIONES ESC. 1:200