

TU PRIMER VUELO EN VATSIM

(Un tutorial paso a paso para realizar tu primer vuelo en VATSIM con X-Plane y Xsquawkbox)

PARA EMPEZAR

Volar en red es complicado y sencillo a la vez. Es sencillo, gracias a la infinita paciencia y sabiduría de quienes serán tus compañeros en los cielos virtuales. Es complicado, porque se espera de todos que tengan, como mínimo, unos conocimientos previos.

Normalmente, un piloto xplanero con experiencia tiene esos conocimientos. Pero lo normal también es que un xplanero lleve unos años volando solito, sin otros pilotos (fuera de los generados por el programa) ni otros controladores (fuera del que te proporciona el programa).

¿Qué significa eso en la práctica? Pues, hasta donde alcanza mi pobre experiencia, eso puede significar dos cosas.

Es posible que seas un simupiloto serio, pero con tendencia a usar el ATC de X-Plane. Eso puede llevarte a pensar que, en la vida real, uno puede volar de Barcelona a Palma a 28.000 ft. de altitud, y confiar en que el ATC le llevará directo al aeropuerto. También puede que creas que tu ATC estará constantemente ordenándote que te apartes de tu rumbo para evitar la colisión con otros tráficos. ESTO CASI NUNCA SUCEDE EN EL VUELO EN RED.

...O es posible que seas también un simupiloto serio, pero que hayas decidido prescindir del ATC y vuelas con cartas. Pero, sin conexión a red, vuelas en un espacio vacío, en el que tú decides la ruta a seguir sin restricciones de ninguna clase.

Si estás en el primer caso, te sugiero que aprendas a interpretar, y navegar de acuerdo con, las cartas. Te resultará del todo imprescindible. Si tu caso es el segundo, esto está hecho para ti....

LO QUE DEBES SABER SIN EXCUSA

Esto NO es un manual de fraseología o de radiocomunicaciones, ni un manual de Xsquawkbox, ni manual de navegación IFR. Esto es, ni más ni menos, UN TUTORIAL PARA REALIZAR UN VUELO (y sólo un vuelo) CON XPLANE, UTILIZANDO Xsquawkbox, Y EN LA RED DE VATSIM. Su propósito es, exclusivamente, que pierdas el miedo (que no el respeto) y realices tu siguiente vuelo solito.

Todo lo que se explica aquí es válido también para IVAO, con tal de que tengas instalados los programas correspondientes (Xsquawkbox versión IVAO e IVAORW)

Fundamentalmente, intentaré eliminar algunas ideas preconcebidas, propias del piloto solitario y explicar algunas cosas que parecen obvias, pero que, en tu primer día de vuelo no lo son tanto.

Mi idea es que lo tengas a mano en el momento de volar. Así, para que puedas usarlo, es imprescindible que:

- a) **SEAS MIEMBRO DE VATSIM (si luego quieres pasarte a IVAO, perfecto. Pero volaremos en la red que yo utilizo)**
- b) **SEPAS LO QUE ES UN VUELO IFR (y hayas realizado unos cuantos cientos en solitario). Debes saber interpretar una carta, volar una aproximación y realizar una salida estándar.**
- c) **CONOZCAS BIEN EL AVIÓN que vas a usar. Esto es, debes saber situar cada control a ciegas, prácticamente.**
- d) **ANTES DE VOLAR, TENGAS A MANO LA DOCUMENTACIÓN que te indicaré.**

Por favor, **NO INTENTES VOLAR EN RED** con este tutorial si no tienes claro lo anterior. Mejor, practica vuelos visuales. En VATSIM estarán encantados de contar con tu compañía y, además, te resultará sencillo y divertido. Pero un piloto extremadamente ignorante puede convertir una sesión en frustrante para **TODOS** los participantes.

¿Lo tienes claro? Pues, adelante.

LO QUE NECESITAS ANTES DE EMPEZAR A VOLAR.

Los siguientes documentos tratan de cuestiones que aquí apenas vamos a sobrevolar y, por tanto, son absolutamente imprescindibles.

DOCUMENTACIÓN GENERAL

En la Web de la sección española de VATSIM

<http://vatsim.viaseguratelecom.com/>

Ve directamente al apartado PILOTOS→ DOCUMENTOS y bájate los siguientes:

Consejos básicos para la simulación aérea en Red,
de Lluís del Cerro. A leer y retener

Manual de Radiocomunicaciones,
de Rafael Povedano. Un manual concebido para pilotos de AIR HISPANIA que resulta imprescindible para todo piloto en red. Bájalo, léelo, imprímelo, encuadérnalo y tenlo a mano.

Planes de vuelo EXCEL.

Un documento que recoge un montón de planes de vuelo con salida o llegada en aeropuertos españoles. Lo necesitarás para planificar tus vuelos.

CARTAS DE NAVEGACIÓN

Para este primer vuelo, vamos a ir de Barcelona (LEBL) a Madrid (LEMD). Así que deberás ir a la web de AENA:

http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=AIS%2FHome_AIS&MO=1&SMO=1&Section=1&c=Page&cid=1078418720869

Y bajarte TODAS LAS CARTAS DE LEBL Y TODAS LAS DE LEMD (Nota: a menos de te las bajaras ayer mismo, es mejor que lo hagas ahora. No confíes en cartas antiguas. Los procedimientos, especialmente en aeropuertos grandes, suelen cambiar. Muy especialmente con la introducción de la 3ª pista en LEBL)

ESCENARIOS.

Para volar en VATSIM es bueno que tus aeropuertos sean compatibles con esta red. Por suerte, Curro Ocaña tiene una estupenda colección. Puedes encontrarla en:

<http://x-plane.org/users/curro/>

Además, deberás bajarte el escenario fotorrealista de Jordi Duran de LEBL. Lo encontrarás en la web de AVSIM.

www.avsim.com

Deberás darte de alta para poder acceder a la biblioteca de archivos

NOTA.- Los escenarios, naturalmente, no son imprescindibles, pero yo recomiendo muy encarecidamente su instalación. En ellos encontrarás los aeropuertos completos, con sus edificios terminales (lo que visualmente resulta agradecido) todas las rodaduras y las zonas de parking.

¿Lo tienes ya todo? ¿Está instalado? ¿funciona? Pues, adelante.

ANTES DE VOLAR, UN POCO DE ESTUDIO.

Un error bastante común (y lo digo por los novatos que me voy encontrando) es meterse en VATSIM por las bravas, sin preparación previa. Un vuelo en red requiere no menos de 30 minutos de preparación. Es una fase tal vez aburrida (por burocrática), pero muy necesaria.

Preparar el Plan de vuelo.

¿Cuál es la ruta de LEBL a LEMD? Puedes usar Goodway. Pero, para empezar, es mejor hacerlo a mano. Goodway no siempre elige una ruta autorizada... te lo digo por experiencia, aunque es una herramienta muy útil para crear "a mano" la ruta que tú elijas.

Afortunadamente, el documento FLIGHTPLANS te soluciona las cosas. Ábrelo. Bajo la columna DEP, encontrarás los ICAO de muchos aeropuertos. Busca los de Barcelona (LEBL) y encuentra la línea en la que aparece LEMD como ARR. ¿La tienes?

Bueno, pues debes tener una línea en la que pondrá lo que sigue:

HIGH SPAIN LEBL SENIA SPAIN LEMD TERSA ODD SENIA UW96 TOBAL TERSA
(290)

Esto no es el PV de Goodway ¿verdad?

Tranqui, tronco, que es facilillo...

- 1 La primera celda muestra la palabra HIGH. Se refiere a la cota, y significa que la altitud de crucero está por encima de los 18.000 ft. Si pusiera LOW, la altitud sería inferior a 18.000 ft. RECUÉRDALO SIEMPRE. LOW = MENOS DE 18.000 PIES --- HIGH = DE 18.000 PIES P'ARRIBA
- 2 La segunda celda es el país de origen.
- 3 La tercera (LEBL) es el aeropuerto de origen.
- 4 La cuarta (SENIA) es la Salida Standard. ¡OJO, MUCHO OJO! La salida Standard es esa y sólo esa.
- 5 La quinta, (SPAIN), el país de destino.
- 6 La sexta (LEMD), el aeropuerto de destino
- 7 La octava (TERSA), la llegada Standard OJO, LO MISMO QUE EN LA SALIDA.
- 8 La novena (vacía), es la distancia.
- 9 La décima (ODD) es si el nivel es par o impar. ODD significa impar. EVEN, par. Y en este caso (290) se indica que es el nivel máximo autorizado en esta ruta.
- 10 Y la undécima es la ruta. No se parece a las de Goodway, ¿verdad?

Bien. Ya tenemos el origen, la salida (SENIA), la llegada (TERSA), el nivel (FL290) y la ruta (SENIA UW96 TOBAL TERSA). Si estás acostumbrado a Goodway, puede que te cueste entenderla. Pero es sencillo...

Cómo interpretar la ruta.

SENIA UW96 TOBAL TERSA. Esto es lo que se llama un plan de vuelo ICAO. Define salida, llegada y ruta intermedia. A estas alturas, ya sabrás que SENIA, TOBAL y TERSA son fijos. UW96 es, exactamente, una aerovía superior... ¿Te interesa localizarla?

Abre Goodway (la versión gratuita vale) y sitúate frente al Delta del Ebro. Allí, justo delante, sobre el mar, verás el fijo SENIA. Y de ahí parte una línea color marroncillo, con la etiqueta UW96, que llega hasta TERSA, en las proximidades de Madrid.

Es bueno que tengas una idea visual de la ruta, pero eso no resuelve el problema. Vamos a definirla de una manera práctica...

Si tienes Goodway versión Shareware...

(o sea, si has pagado 25 Euros), clicas sobre la pestaña ICAO PLAN, clicas sobre NEW, anotas los aeropuertos de origen y destino y, en el campo correspondiente a la ruta, haz un corta-y-pegar de la ruta del documento EXCEL, o escribes:

SENIA UW96 TOBAL TERSA

Eso te creará un plan ICAO y, a la vez, un plan de la ruta tal y como suele entenderse: con sus fijos y tal. Lo imprimes y punto.

Si tienes Goodway gratis...

En ese caso, tendrás que crear un plan de vuelo a mano.

- 1.- Crea un vuelo LEBL-LEMD DIRECT BY GPS.
- 2.- Busca SENIA, añádela al plan de vuelo, justo bajo LEBL
- 3.- Busca TOBAL, añádela bajo SENIA
- 4.- Busca TERSA, añádela bajo TOBAL.

Para tu comodidad, revisa la ruta y añade alguno de los fijos que cruza (CRETA, por ejemplo...)

¡Ya tienes la ruta!

NOTAS.

Si no tienes Goodway, bájatelo. La versión gratuita es bastante buena. La de pago vale la pena. El único problema de la versión gratuita es que no permite imprimir, pero puedes hacer un "pantallazo" e imprimirlo después.

Si pasas de Goodway, necesitas las cartas ENR que encontrarás en AENA (y una impresora que imprima en A0...)

Goodway pide el avión que vas a usar. Es bueno que lo definas ahora, y que sea un avión compatible con Goodway. Anota los parámetros, especialmente la TAS. Luego la necesitarás...

Si tu Goodway es de pago, exporta la ruta a formato fms. No lo usarás, pero podrás tenerlo a la vista...

ENVIAR EL PLAN DE VUELO

Lo mejor de todo es usar la web de VATSIM (www.vatsim.net). En PILOT RESOURCES encontrarás, en rojo FILE FLIGHTPLAN. Haz clic.

Rellena el formulario del siguiente modo:

1.- TYPE. Evidentemente, IFR

2.- CALLSIGN. Tu indicativo

3.- AIRCRAFT TYPE SPECIAL EQUIPMENT. ¡Importantísimo! Aquí necesitas poner el código ICAO de tu avión y el equipamiento que lleva. Si vuelas un B737-800, el código será T/B738/E.

Si vuelas otro, busca la correspondencia en

<http://www.airlinecodes.co.uk/>

La T y la E son códigos de equipamiento del avión. En este caso, el avión lleva TCAS y transpondedor con modo C.

4.- DEPARTURE POINT. En este caso, LEBL

5.- CRUISING ALTITUDE. Ya la tenemos, será FL290

6.- DEPARTURE TIME PROPOSED. Si miras arriba de la página, verás el CURRENT TIME zuluji (o séase, la hora actual GMT). Calcula que estarás despegando en cosa de media hora..

7.- ROUTE OF FLIGHT. Anota (ojo, anota, NO CORTES-Y-PEGUES) SENIA UW96 TOBAL TERSA. No anotes los aeropuertos de salida y llegada, solo la ruta desde el final de la SID hasta el inicio de la STAR.

8.- DESTINATION. LEMD

9.- EST TIME ENROUTE. Anota 00 50 (50 minutos)

10.- VOICE CAPABILITIES.

Para este primer vuelo, usaremos texto. Aun así, es bueno que escuches las voces con auriculares. Marca TEXT ONLY.

11.- REMARKS. Escribe "Nuevo en VATSIM"

12.- FUEL ON BOARD.- Escribe 03 30

13.- ALTERNATE AIRPORT. Escribe LETO (Torrejón)

14.- PILOT'S NAME AND AIRPORT BASE. Tu nombre completo y el aeropuerto que más simpático te caiga

16 y 17.- VATSIM ID y VATSIM PASSWORD. Eso.

Después, clic sobre FILE FLIGHTPLAN. Recibirás un mensaje de confirmación. Tu plan será válido durante dos horas.

Cuando tengas más confianza, el envío del plan de vuelo se puede hacer desde el mismo menú del XSquawkbox, cuando estés conectado a VATSIM o IVAO.

5.- AL AEROPUERTO.

Coge tu plan de vuelo y tus cartas y tenlas a mano. Vamos a volar.

Arranca X-Plane (con la conexión de Internet en marcha) y elige el avión (porfa, un avión que conozcas BIEN). Yo suelo usar el 737-800 de Benedikt Strattmann, pero eso es a tu aire. Lo importante es que lo conozcas al dedillo. O, como dice Curro Ocaña, que seas capaz de posarlo sobre el brazo de Colón...

Ahora te sitúas en plataforma. EN PLATAFORMA EN PLA-TA-FOR-MA. En la pista, ni hablar. En la rodadura, tampoco, en PLATAFORMA.

Vale. Ahora estás en tu cabina, tranquilo. Te conectas con Xsquawkbox (ojo, procura definir el avión que vas a pilotar) y seleccionas WHO'S ONLINE

¡OJO! ¿tienes el "Squawk Standby" del XSb en standby? Compruébalo ahora en el menú desplegable del XSb.

Vale. Como es sábado y los ATC están a lo que están, tienes dependencias abiertas en origen y en destino. Vas a volar controlado to'l rato.

Al seleccionar WHO'S ONLINE te ha salido el directorio de ATC. Pueden ser muchísimos -desde FSS hasta CTR-, pero normalmente encontrarás una o dos dependencias ATC por aeropuerto. No importa. Eso sólo significa que cambiarás menos veces de frecuencia...

Digamos hoy que hay dos dependencias activas en LEBL. LEBL_APP y LECB_CTR. La primera es Aproximación y la segunda es Radar. Normalmente, Aproximación se hará cargo de ti desde que estés en Plataforma hasta después de tu despegue.

Digamos que la frecuencia de LEBL_APP es 125.120. Pues la seleccionas en la radio COM1 de tu avión. Saldrá el mensajito que confirma la conexión. Ahora empieza lo bueno...

Si salieran más dependencias "on-line", recuerda que el orden en que has de contactarlas es:

- Delivery (DEL). Si ésta no está activa
- Torre (TWR). Si no está activa
- Aproximación (APP o DEP). Y si tampoco está activa
- Centro o Radar (CTR)

Si tampoco está activado Center quiere decir que no hay control en la zona. Sintoniza UNICOM (122.800), y ve anunciando tus intenciones para que lo sepan los tráficos que haya cerca de tí.

PRESENTATE.

Pulsa la tecla que tienes definida para "enter text" (Tecla Enter, por defecto) y saldrá el correspondiente campo de texto. Ahora escribe:

Barcelona Aproximación, AV333, buenos días/tardes.

(Lo primero de todo, saludar. La etiqueta y las buenas maneras son muy importantes).

Justo en la parte superior de tu pantalla saldrá lo siguiente.

AV333 (125.120): Barcelona aproximación, AV333, buenos días/tardes.

Comprobarás que tu indicativo va a asociado siempre a tus mensajes. Eso te evitará tener que teclearlo en cada transmisión (por voz, como verás, deberás decir tu indicativo al ATC en cada mensaje).

Al poco, el ATC te responderá

LEBL_APP (125:120) AV333, buenos días, adelante.

¡FUNCIONA! El ATC está esperando lo que necesites decirle. Para empezar debes informarle de tu avión, tu situación, tus intenciones y de las autorizaciones que vas a solicitar.

¡OJO! Entretanto, el ATC puede adelantarte algo de información, Fundamentalmente, el METAR y la pista en servicio.

LEBL_APP (125:120) AV333 LEBL 111030Z 33008KT 9999 SCT020 SCT090 12/02 Q1011 NOSIG.

Suponemos que puedes interpretarlo. No tienes que repetirlo, salvo la pista en servicio y el QNH. Además, debes calar el altímetro al QNH dado.

AV333 (125.120): Buenas tardes B738 en plataforma LEBL, con plan IFR a LEMD enviado, en espera de autorización de PV.

Si el ATC ya te ha soltado el METAR, una vez enviado el mensaje, enviarás otro (si no, esperarás al METAR)

AV333 (125.120): Copiado METAR, pista 20 QNH 1011.

Es el momento, también, de indicarle que eres novato.

AV333 (125.120): Barcelona, es mi primer vuelo en VATSIM. Disculpe errores.

A lo que el ATC responderá

LEBL_APP (125:120) AV333, tranquilo y bienvenido a VATSIM.

Seguidamente te dirá:

LEBL_APP (125:120) AV333, autorizado a puesta en marcha y retroceso. Llame listo copiar.

“Llame listo copiar” significa que debes ponerte de nuevo en contacto con el ATC cuando estés preparado para que te confirme el plan de vuelo.

Para esta ocasión -y salvo que tengas muy claro cómo arrancar tu aeronave-, empezaremos con motores en marcha. Pero, en aras del realismo, esperaremos un rato. Harás la puesta en marcha (con XPushback o a mano) aproando el avión hacia la pista en servicio y luego puedes estudiar las salidas SENIA para la pista en servicio. Puede haber más de una, y todavía no sabes cuál de ellas es la que te darán... Pero miratelas, estudia las primeras millas de tu ruta. En la operación de despegue tendrás poco tiempo para hacerlo...

También es el momento de tomar tu libretita y tu boli. Necesitarás anotar algunos datos.

Ahora ya empiezas a entender por qué no te indico cómo se vuela la SID ¿verdad?. Para la 20 hay dos SIDS SENIA, pero hay por lo menos una para cada pista. Lo normal es que no sepas, seguro, cuál es la pista activa hasta el momento de conectarte.

Para los efectos de este vuelo, asumiremos que la pista en servicio es la 20. Pero no te confíes. En condiciones normales suele ser ésta. Pero podría ser la 25R o la 07L. Donde digo “pista 20”, deberás ir a la pista que te asignen.

También puedes programar tu FMS, aunque te recomiendo que vuelas a mano. Así sabrás en cada momento qué haces y por qué... En todo caso, puedes programarlo para no perder la ruta.

Bueno. Avión en marcha, aproado a la pista en servicio, SIDS estudiadas. Volvemos a llamar.

AV333 (125.120): Barcelona Aproximación, AV333 listo copiar PV.

Inmediatamente, recibirás la autorización.

LEBL_APP (125:120) AV333, aut pv IFR LEMD. Pista 20. SID SENIA XX. IFL FLXXX. QNH 1011. SQ 6200.

O sea, tienes autorizado el vuelo, la salida es SENIA XX, (la que te den) el nivel inicial es FLXXX (el que te den), te repite el QNH y, sobre todo, SQ 6200. Anota todo esto, ajusta tu transpondedor en 6200 y responde.

AV333 (125.120): Barcelona rgr. Aut IFR LEMD, pista 20, SID SENIA 1A. IFL FL190 QNH 1011, respondiendo en 6200. Llamaré listo rodar.

LEBL_APP (125:120) AV333, es correcto.

El ATC te confirma que tu lectura es correcta. Si algo no es correcto, lo corregirá y deberás colacionarlo de nuevo.

Ahora, estudia la salida SENIA que te han asignado. Normalmente depende de radiales de VOR. Sintonízalos y selecciona los radiales con NAV1 y NAV2. Si hay un tercer VOR en juego, ponlo a punto (en el standby de tu radio de navegación). Ajusta el piloto de altitud en el nivel inicial asignado. La velocidad inicial, en menos de 250 kt (recuerda que está prohibido superar esta velocidad por debajo de 10.000 ft) o en la velocidad que indique específicamente la carta (recuerda que si la salida implica virajes cerrados, hay limitaciones estrictas al respecto)

IMPORTANTE. VAMOS A PARAR AHORA Y POR ÚLTIMA VEZ.

A partir de este momento, NO PUEDES PONER EL SIMULADOR EN MODO PAUSE, NI CONSULTAR PLATES, NI WEATHER, NI NADA. De momento, haz caso a esto. Más abajo, al final del documento, te desarrollo el tema.

Cuando lo tengas todo claro, llama de nuevo.

AV333 (125.120): Barcelona, AV333, listo para rodar a pista 20.

No es necesario, pero sí importante, que confirmes la pista. El ATC te dirá

LEBL_APP (125:120) AV333 rueda a punto de espera y llame listo para entrar en pista.

O bien:

LEBL_APP (125:120) AV333 rueda a posición y llame listo salida inmediata.

AV333 (125.120): Rodando a espera/a posición.

el primer caso, deberás rodar **hasta justo antes de la entrada de la pista**. Si hay otros tráficos, los verás, y el ATC te indicará el puesto que ocupas (Te sugiero que esperes a que el aeropuerto se encuentre despejado). Si te indica "a posición" puedes entrar en la pista, preparar el avión y notificar que estás listo para salida...

Si te ha indicado "a espera", aprovecha ésta para comprobar tu avión, y poner el Transponedor en modo "Charlie" (aunque si se te olvida, te lo recordará el ATC en cuanto estés en pista), deseleccionando "Squawk Standby" en el menú de Xsqwb.. ¿Todo listo? Pues llama...

AV333 (125.120): Barcelona, AV333, en punto de espera pista 20 y listo para entrar.

En un momento u otro, el ATC te indicará que entres en pista ("Autorizado a entrar y alinear pista 20"). Si te ha indicado "a posición":

AV333 (125.120): Barcelona, AV333, en posición pista 20 y listo para salida inmediata.

La respuesta:

LEBL_APP (125:120) AV333 Sqwk en modo C. AV333 autorizado despegue. Vientos 330/8 Kt.

AV333 (125.120): Barcelona, Sqwx en modo C, autorizado despegue.

Ve al menú de Xsquawkbox y deselecciona STANDBY. Luego, despega como sabes.

EN EL AIRE.

Una vez en el aire, si el ATC no te dice "identificado radar", es bueno que lo notifiqués:

AV333 (125.120): Barcelona, en el aire.

En estos momentos, tu avión debe estar ascendiendo a su tasa de ascenso hacia el FL190, y tú, más bien ocupado dirigiendo el pájaro a través de la SID. Si la vuelas bien, el ATC te dejará tranquilo, más o menos, hasta que levante las restricciones de altitud

LEBL_APP (125:120) AV333 sin restricciones para FL330

AV333 (125.120): En ascenso a FL330

Reajusta el A/P y continúa. Pasados los 6000 pies, deberás calar el altímetro a 1013 (o 29.92) y seguir volando la SID. No es preciso (especialmente si usas texto) decirle a cada momento al ATC lo que vas a hacer. Además, para este primer vuelo, te atenderás estrictamente a lo que dicen las cartas de AENA.

Pero ¡jojo! Es posible que el ATC modifique tu ruta. Por ejemplo, podría decirte.

LEBL_APP (125:120) AV333, puede proceder directo a SENIA.

Lo que significa que estás autorizado a saltarte los pasos intermedios y tirar tó resto p'a SENIA. Esto sucede habitualmente en condiciones de poco tráfico.

...Pero, claro, tú te sabes la ruta a SENIA según la carta. La ruta directa no... Pues nada. Pides ayuda.

AV333 (125.120): Barcelona, puede darme vector?.

El ATC te da un rumbo:

LEBL_APP (125:120) AV333, izda. 194.

Viras hacia izquierda rumbo 194 y colacionas:

AV333 (125.120): izda. 194.

¡OJO! PRIMERO, CUMPLES LA INSTRUCCIÓN. LUEGO, REPITES. El principio que rige es "Pilota, navega, comunica". Por este orden.

Pero recordemos una cosa. Estamos controlados por BARCELONA APROXIMACIÓN, y a este buen ATC le ha llegado la hora de despedirse de ti:

LEBL_APP (125:120) AV333, contacte con BARCELONA RADAR, 133.220. Feliz vuelo.

Sintonizas la nueva frecuencia, no sin antes despedirte del ATC.

AV333 (125.120): Barcelona Aprox, contacto con BARCELONA RADAR, 133.220. Muchas gracias por su control y hasta muy pronto.

Seguidamente, contactas con LECB_CTR (o sea Barcelona Radar)

AV333 (133.220): Barcelona Radar, muy buenos días/tardes.

El nuevo ATC te contestará:

LECB_CTR (133.220): AV333, Muy buenas tardes, identificado radar.

No es preciso que vuelvas a decirle que eres novato: ya lo sabe. Tampoco es necesario que le digas hacia dónde vas: estás en su radar. Seguramente, será él quien te diga algo así como

LECB_CTR (133.220): AV333, autorizado a LEMD via PV

Lo que significa que puedes continuar la ruta prevista, en este caso directo a SENIA. A más o menos 5 nm de SENIA, es bueno que llames al ATC y le comuniques tus intenciones. Se supone que ya las conoce, pero es mejor asegurarse...

AV333 (133.220): Barcelona Radar, a 5 nm de SENIA, tras cruzarla procedo directo a TOBAL.

LECB_CTR (133.220): AV333, rgr.

Lo que significa "Roger", o sea, "Recibido".

DE SENIA A TERSA

Esta será la parte más sencilla de tu vuelo. La ruta es prácticamente una larga línea recta. Como estás identificado por radar, no es ni siquiera necesario que vayas contándole al ATC por dónde andas... Dedícate a vigilar que tu altitud y rumbo son los correctos.

Pero sí hay cosas que debes aprovechar AHORA para hacer:

- a) **LOCALIZA TUS CARTAS DE STAR Y APROXIMACIÓN A LEMD.**
- b) **ESTUDIA LAS DIFERENTES STAR TERSA.** Las rutas correspondientes a TERSA variarán según sea la pista en servicio. Pero es bueno que tengas una idea clara de cuáles son las opciones que deberás tener en cuenta. Si hay VOR implicados, anota las frecuencias.
- c) **MIRATE BIEN LAS CARTAS Y ESTUDIATE LAS ALTITUDES.** Es importante que sepas (y anotes ahora) la altitud a la que debes cruzar TERSA.
- d) **ECHA UN VISTAZO A LAS APROXIMACIONES.** En este vuelo pedirás vectores hasta final. Pero, bueno, en próximos vuelos querrás volar según las cartas publicadas...
- e) **Si quieres, puedes conseguir el METAR de Madrid Barajas.** Pulsa Enter text y teclea (sin comillas) ".metar LEMD" en la línea de texto. Recibirás automáticamente el último METAR que Barajas haya enviado al sistema. De este modo te puedes hacer una idea de la pista que está en servicio, la visibilidad, etc...

En algún punto de la meseta, recibirás el último mensaje de Barcelona Radar.

LECB_CTR (133.220): AV333, está ud. Abandonando mi área de control. Contacte con Madrid Radar, 118.330. Feliz vuelo.

Y tu respuesta:

AV333 (133.220): Barcelona Radar, contacto con Madrid Radar, 118.330. Muchas gracias y hasta pronto.

SIEMPRE DESPÍDETE CON CORTESÍA.

Sintonizarás LECM_CTR y, de nuevo, a presentarse. En este caso, darás una posición aproximada.

AV333 (118.330): Madrid Radar, muy buenos días/tardes. B738 a XXnm de TOBAL.

Lo normal es que ya lo sepa, pero, bueno, no está de más. El ATC te notificará contacto radar y, seguramente, te anticipará la ruta más probable para aproximación.

LECM_CTR (118.330): AV333, muy buenos días/tardes. Contacto Radar. Continúe según PV. Espere TERSA2A para pista 33.

“Espere” significa que será la ruta más probable. Podrían cambiar las condiciones y, por tanto, la pista en servicio. Pero lo más seguro es que será esa.

Respondes, como siempre, confirmando la recepción...

AV333 (118.330): Rgr. TERSA 2A para pista 33.

Como tienes a mano la carta, te estudias la STAR que te han asignado. En este momento, tienes que tener claras cuatro cosas:

- a) La altitud a la que debes cruzar el primer punto (en este caso TERSA)
- b) La altitud a la que cruzarás los siguientes
- c) El final de la STAR (esto es el IAF de la pista 33)
- d) Los VOR (y sus frecuencias, anótalas) y los fijos implicados en la ruta.

De todos modos, el asunto aquí se complica ligeramente. Volar controlado cansa y tu prioridad es posar el pájaro en Madrid. Así que volarás la STAR tú, pero solicitarás al ATC que te guíe en el descenso. Así:

AV333 (118.330): Madrid, es mi primer vuelo en VATSIM y dispongo de cartas para la STAR, pero preferiría que ud. Me fuera indicando altitudes, si no le importa.

(NOTA, también es posible que el ATC te dé las altitudes sin solicitud previa)

El ATC te ayudará y te irá indicando cuándo debes descender y a qué altitudes. Tú concéntrate en mantener el rumbo hacia TERSA.

Las instrucciones, en este caso, serán del tipo “D/M FLXXX” Esto es, “descienda y mantenga el nivel de vuelo equis equis equis”. Desciende y colaciona.

YA LLEGAMOS... MÁS O MENOS

Si todo va bien, habrás cruzado TERSA a la altitud dada por el ATC. A partir de ahora, el control se volverá más... cercano. Recibirás con frecuencia instrucciones y deberás seguirlas. Recuerda, siempre realizar la instrucción y colacionar.

Si la dependencia de APROXIMACIÓN está abierta, Madrid Radar te indicará que contactes con ellos. Actúa como en ocasiones anteriores. Pero, para el caso, asumiremos que Madrid Radar controla también la aproximación, el aterrizaje y los movimientos en tierra.

En algún momento, el ATC te ha dado el METAR y el QNH de Madrid. Recuerda que debes colacionar el QNH y, por debajo del Nivel de Vuelo 070 (o del Nivel de Transición -Transition Level- indicado en las cartas), calar tu altímetro al QNH local.

También es posible que el ATC te dé a elegir entre volar con tus cartas o con sus vectores:

LECM_CTR (118.330): AV333. Dispone de cartas o prefiere vectores?

Hazme caso. Elige vectores. Más adelante querrás volar con cartas, pero hoy se trata de llegar a Madrid.

AV333 (118.330): Si no le importa, preferiría vectores.

¡Ojo! Eso no quiere decir "Lléveme usted a pista, que yo me dedico al dolchefarniente". Sigue mirando la STAR, comprendiendo la ruta. Como tu trabajo principal consiste en seguir las instrucciones del ATC, intenta, cartas en mano, entender la ruta hacia donde te lleva.

El ATC podrá darte vectores puros y duros ("derecha 220") o dirigirte hacia un VOR o un fijo. ("Directo -o DCT- a PDT") Si este es el caso, procura ser capaz de encontrar tú solito el vector. Si tienes dificultades, solicítalo.

También te irá dando nuevas altitudes. Es imprescindible que ajustes tu velocidad a las nuevas condiciones. De todos modos, si el ATC cree que vas muy deprisa, te lo dirá

LECM_CTR (118.330): AV333. Reduzca 220 KIAS.

Reduces, colacionas y sigues. También anticipas: seleccionas el localizador de la pista en servicio, ajustas el OBS. En fin, te preparas p'a la toma.

FRENTE A TI, LA PISTA.

Aproximadamente a 20 nm de la pista, empezarás a recibir los últimos vectores. Una cosa típica sería

LECM_CTR (118.330): AV333. Derecha 270 vector inicial para pista 33.

Eso significa que estás empezando a acercarte al final, pero que todavía recibirás un nuevo vector. Viras según lo indicado y colacionas.

Prepara ya el avión para la final, porque muy pronto recibirás una nueva indicación.

LECM_CTR (118.330): AV333. Derecha 310 vector final para pista 33. Llame establecido.

"Vector final" significa: de aquí a la pista, te apañas solo. "Llame establecido" significa: cuando estés bien firme en el localizador y en la senda de planeo, me lo dices. Cumple instrucción y colaciona.

Esta parte se supone que sabes volarla, así que en pocos minutos estarás en la senda de planeo. Llamas a Madrid y dices:

AV333 (118.330): En loc 33 LEMD

Si la dependencia TORRE está abierta, te ordenará pasar a torre. Si no, él mismo te autorizará a aterrizar y te dará los vientos. Colaciona y concéntrate en aterrizar.

EN TIERRA.

¿Ves cómo es fácil? Ya estás en tierra. Una vez tengas tu avión en tierra y en

trayectoria rectilínea, comunicas al ATC que estás en tierra. ¡No te precipites! Si lo haces, con el pájaro rodando a 120 kt, es posible que, con las prisas, se te vaya hacia un lado. Mejor, espera a tenerlo bien controlado.

AV333 (118.330): En tierra

LECM_CTR (118.330): AV333, bienvenido a Madrid. Ruede a plataforma por vías M y L

O bien

LECM_CTR (118.330): AV333, bienvenido a Madrid. Ruede a plataforma a discreción y llame abandonando frecuencia.

En el primer caso, se espera que, plano de aeropuerto en mano, ruedes a plataforma por las vías dadas. Aquí, y sólo tras haber dejado libre la pista, puedes usar el menú PLATES de X-Plane y ampliar el aeropuerto para ir guiándote. Esto debes hacerlo deprisita, sin entretenerte. Normalmente, cuando te indican vías concretas, es porque otros tráficos están en tierra y no se trata de toparse con ellos.

Te lo hayan pedido o no, notifica pista libre cuando la abandones, y PON EL XSQUAWKBOX EN "STANDBY" en cuanto abandones la pista. Así el ATC sabrá que puede autorizar la toma a otro tráfico, si lo hubiera.

AV333 (118.330): Pista libre por Xy
(si te ha dado tiempo a ver por qué salida has abandonado la pista...)

En cualquier caso, ruedas a plataforma. Ahora, sólo tienes que llamar y notificar que estás en plataforma, despedirte, dar las gracias y parar motores.

MINI FAQ. (PARA TERMINAR...)

Bueno... fin del todo, no. Acabas de hacer tu primer vuelo en VATSIM, así que felicidades, machote. Como a estas alturas estás enganchadísimo, seguro que querrás hacer un segundo vuelo.

Pues bueno, adelante. Los cielos son tuyos. Pero seguro que tendrás millones de preguntas que plantear. Aquí te pongo algunas, las que se me han ocurrido, y las correspondientes respuestas.

1.- Quiero hacer un segundo vuelo, pero solito. ¿Qué me recomiendas?

Pues te recomiendo que vuelvas a hacer un LEBL-LEMD. De hecho, mi encarecido consejo es que te cojas dos rutas (una más o menos larga y otra más o menos corta) y te las "machagues" durante un tiempecillo, hasta que adquieras seguridad, tanto en las comunicaciones con el ATC como en la precisión de los procedimientos. Si lo haces así, pronto el cuerpo te pedirá volar otras rutas.

2.- Me gustaría volar en red a un aeropuerto, ejeeeem, como Bilbao, Melilla o Funchal.

¡Ole tus...! Pero antes pregúntate: "¿Lo he practicado Offline?". Hazlo primero, y ten la seguridad de que puedes hacerlo con seguridad (no todos los pilotos están capacitados para aterrizar en Bilbao. En Funchal, ya ni te cuento. Consulta las cartas y verás).

Si te la pegas no pasa nada. Pero el objetivo es volar bien y llevar el pájaro a su sitio... ¿o no?

3.- Acabo de agenciarme un avión con un panel alucinante. ¿Puedo probarlo en red?

La respuesta, sea cual sea la experiencia que tengas en la red, es un gran NO. El reglamento de VATSIM lo prohíbe explícitamente. El avión tiene que obedecerte, y eso puede ser complicado con un pájaro que te resulte poco conocido.

4.- ¿Por qué no puedo poner el avión en pausa?

El ATC intenta en todo momento mantener los tráficos separados. Si detienes el avión, le fastidias, porque lo dejas congelado en el aire. Esta es una regla inviolable de VATSIM, pero...o...o...

- a) No fastidíemos. Estás en casa y tu mujer te llama para que le ayudes a subir la compra. Si no hay muchos tráficos, y lo pides con amabilidad, es **probable** que el ATC te permita congelar el avión un par de minutos. Pero ¡jojo! eso es cosa del ATC. Si lo haces sin pedir permiso pueden desconectarte.
- b) La frecuencia de refresco en las pantallas de los ATC es de 5 segundos. Eso te da un pequeño margen para consultar el mapa, o para ver cuánto te falta para interceptar el localizador. Si lo haces en menos de 5 segundos, no pasa nada (que quede entre nosotros)
- c) Eso sí, **está totalmente prohibido hacer pausa en las fases críticas del vuelo**: despegue, aproximación y, mucho menos, final.

5.- No hay ATC, o el ATC se ha desconectado.

En ausencia de ATC's debes sintonizar 122.800, la frecuencia de UNICOM, y anunciar tus intenciones.

a) Si estás en un aeropuerto, **especifica pista, nivel de vuelo y destino**. Sobre todo, pista. Es muy posible que, al hacerlo, otro tráfico te avise de que va a tomar en la misma pista. En tal caso, deberéis poneros de acuerdo (y, aunque no hay normas establecidas, es de sentido común que el tráfico entrante tendrá preferencia sobre el saliente). Cuando despegues, notifica que estás en el aire. Así, otros tráficos sabrán que la pista está libre.

b) Si estás en el aire, consulta la pantalla del TCAS. Si ves tráficos, informa de tu posición, rumbo y nivel de vuelo. No esperes recibir mensajes de "recibido", simplemente hazlo. Tampoco tienes que dar mensajes cada cinco minutos. Si estás volando una recta de 200 nm, bastará con que especifiques el punto final de esa recta.

c) Si inicias una STAR, avisa de la STAR que vas a realizar y la pista que vas a tomar. Vuelve a avisar en final, en tierra y cuando abandones la pista.

OJO.- aunque vueles en España. hay muchos pilotos que extranjeros por el aire. Son buenas unas mínimas nociones de inglés aeronáutico.

5.- El ATC me ha dicho algo que no entiendo.

PUES PREGUNTA. Nunca te dejes una duda en la cabeza. Nunca obedezcas una instrucción sin comprenderla exactamente. El ATC es un tío tan majo que está ahí, pegado a un Radar, para que tú, como máximo, corras el riesgo de que se te quemé la cena. Su función es echarte una mano en lo que necesites. Y, créeme: es mucho más peligroso un piloto tímido que uno preguntón.

CASI FIN

El único objetivo de este documento era ayudarte a realizar tu primer vuelo instrumental en VATSIM (en IVAO la cosa no es muy distinta). Si lo he conseguido, si has llegado a Madrid sin mayores inconvenientes, entonces ha cumplido su objetivo. El resto es cosa tuya.