

NUM.: 7

Fecha : 17 de Octubre de 2011

Ambito: **Procedimientos**Asunto: **Ruta Plan de Vuelo Instrumental – SIDs y STARs**

Hay que recordar que un Plan de Vuelo es una “declaración de intenciones”, es decir, el objetivo del mismo es dejar lo más claramente posible qué es lo que deseamos a hacer y como.

De forma standard, la ruta especificada en un Plan de Vuelo Instrumental deberá empezar en una SID publicada y terminar en una STAR publicada. El hacerlo así, establece unos procedimientos conocidos en las fases de salida y llegada.

Por motivos particulares podemos encontrarnos con que un plan de vuelo no empiece en una SID o termine en una STAR.

Salida sin SID:

Ya sea porque el aeródromo de salida no cuente con SIDs publicadas, o aun teniéndolas, dichas SIDs no favorezcan la planificación de nuestro vuelo (por ejemplo complicados enlaces con aerovías que nos obliguen a rodeos), podemos optar por especificar en nuestro Plan de Vuelo un punto de inicio determinado, ya sea una radioayuda o un fijo.

En este caso nuestro plan de vuelo siempre empezará con “DCT XXX”, siendo XXX la radioayuda o fijo inicial.

En este caso, para su aprobación, dependerá de si tenemos servicio de control en APP o CTR. Si existe dicho servicio serán ellos quienes deberán aprobar este tipo de planes de vuelo. Si no existen deberá aprobárselo TWR.

Tanto si tenemos APP o CTR como no, en este tipo de salida siempre se le asignará (si lo hay) un procedimiento de SID que pueda llevarlos hacia al primer punto especificado en la ruta o lo más cercano posible y en el aire, si no hay control superior, se transferirá con UNICOM o según carta de acuerdo con APP o CTR, quienes se encargarán de redirigirlo hacia el punto inicial especificado.

Ejemplo de PV:

Ruta LEVD-LEBL: DCT NEA UN976 DGO UN725 LOBAR (LEVD no tiene SIDs, por lo que el plan de vuelo se inicia con un DCT)

Llegada sin STAR:

Al igual que en las salidas, puede darse el caso de que la utilización de una STAR en el aeropuerto de destino nos obligue a realizar rodeos innecesarios para poder alcanzar nuestro destino, o bien que nuestro destino no tenga STARs publicadas.

En este caso es admisible el que el Plan de Vuelo no finalice en un STAR sino en un fijo o radioayuda determinado, teniendo en cuenta que dicho punto debe poder enlazar con un procedimiento de aproximación publicado, y poder ser alcanzado a una altitud o nivel de vuelo adecuado al posterior procedimiento de aproximación.

Dicho punto deberá pertenecer a la última aerovia descrita en nuestro Plan de Vuelo o especificarse mediante un DCT.

Ejemplos de PV:

Ruta LEGE-LEAM: BGR UN975 BCN UM985 VLC UN860 AMR (AMR es IAF y forma parte de la UN860)

Ruta GCLA-GCRR: LTE (Es SID de GCLA e IAF en GCRR)

Ruta LEBL-LEVD: LOBAR UN725 DGO UN976 NEA DCT VLD (LEVD no tiene STARs, el plan de vuelo finaliza en un DCT al IAF)

Volviendo al primer párrafo de este documento, el conjunto de la ruta especificada debe dejar claras nuestras intenciones si bien, en cualquier caso, estaremos sujetos a las posibles modificaciones/instrucciones que los servicios de control aéreo nos den durante el desarrollo de nuestro vuelo.



Dirección AhControl