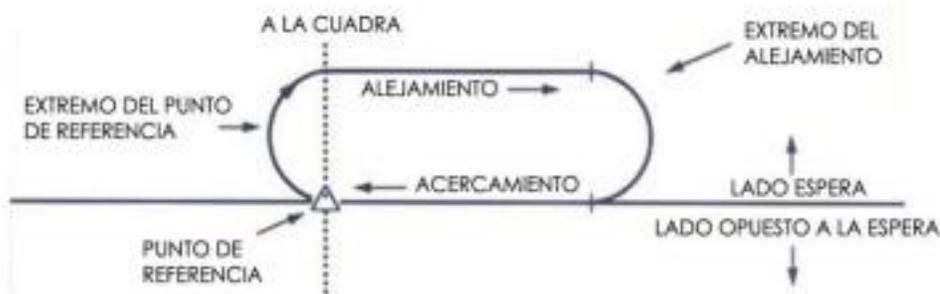


Volando una Espera

Repasemos brevemente este concepto. Un circuito de espera consiste en una maniobra predeterminada que mantiene al avión dentro de un espacio aéreo específico mientras espera por una futura autorización desde el ATC o permite al piloto preparar su aeronave para la aproximación instrumentos. Un circuito estándar se ejecuta con virajes por la derecha mientras que uno no-estándar se ejecuta con virajes por la izquierda. Si el circuito de espera se encuentra publicado en las cartas y el ATC no entrega instrucciones detalladas, el piloto deberá mantener de acuerdo a lo publicado.

El circuito de espera se vuela siguiendo un curso específico de espera en acercamiento hacia el punto de espera (VOR, NDB o un fijo) virando a la derecha 180° (circuito estándar), tomando un rumbo de alejamiento en paralelo al curso de espera y haciendo otro viraje de 180° hacia la derecha, para interceptar y seguir el curso de espera hacia el punto de referencia. Cada tramo tiene una duración de 1 minuto.

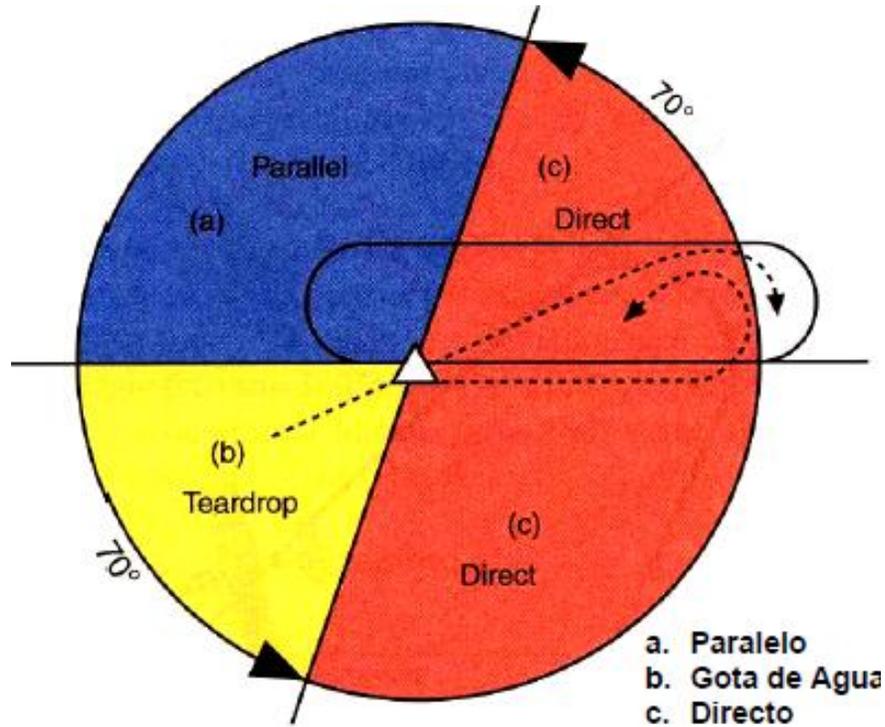


Las velocidades máximas a las que podremos volar una espera dependerán de la altitud o nivel que mantengamos:

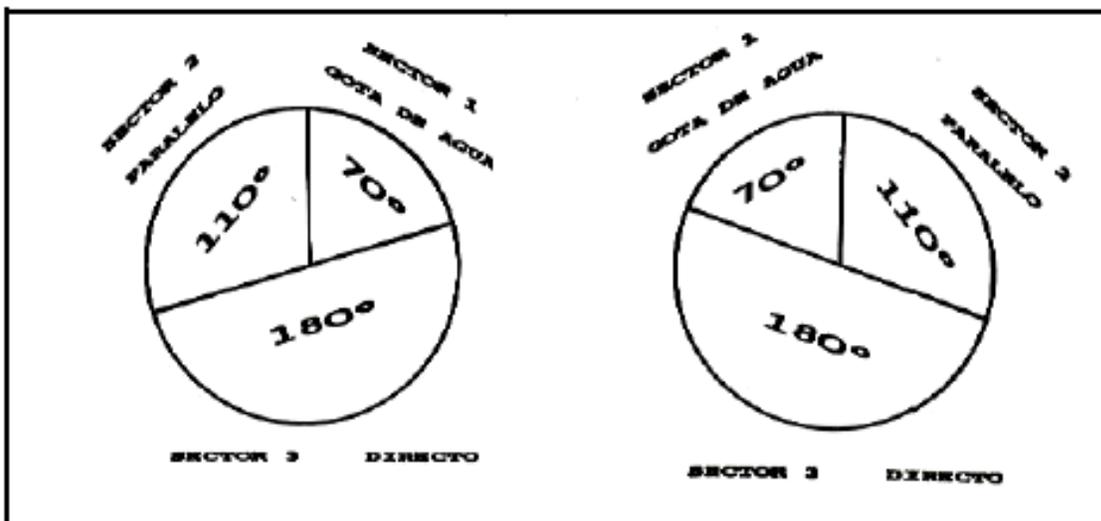
Hélice	Velocidades aerodinámicas indicadas en nudos (KIAS)
HELICE (todas incluyendo turbohélice)	175 KIAS
Reactores	Velocidades aerodinámicas indicadas en nudos (KIAS)
MHA hasta 6.000 FT	200 KIAS
6.001 FT hasta FL 140	230 KIAS
sobre FL 140	265 KIAS

¿Cómo ingresamos a una espera?

La entrada en el circuito de espera se efectuará según el rumbo de alejamiento del circuito, el que deberá ser ubicado dentro de uno de los tres sectores de entrada que aparecen en la siguiente figura, admitiendo una zona de flexibilidad de 10° a cada lado de los límites de sector.



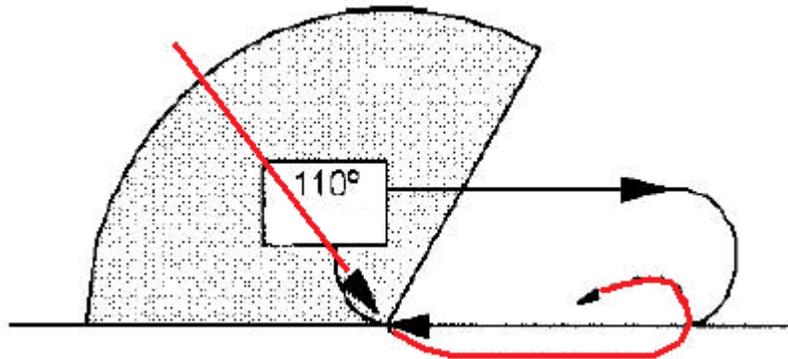
Para definir más sencillamente que método utilizar, simplemente debemos imaginar este dibujo sobre nuestro indicador de rumbo:



Una vez que tenemos definido el dibujo y en que rumbos están los límites de cada sector, podremos saber cuál es el ingreso correcto simplemente ubicando el HDG bug en nuestro rumbo de alejamiento y mirando en que sector queda ubicado.

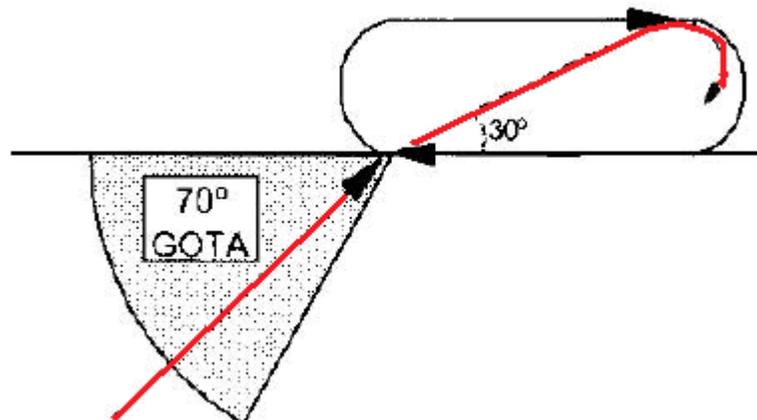
Entrada Paralela (sector Azul)

Una vez que cruzamos el fijo, viramos a la izquierda para mantener nuestro rumbo de alejamiento. Tomamos tiempo, un minuto, y viramos de nuevo a la izquierda para interceptar la ruta de acercamiento. Si a los 30 segundos no hemos interceptado, procederemos directos a la estación.



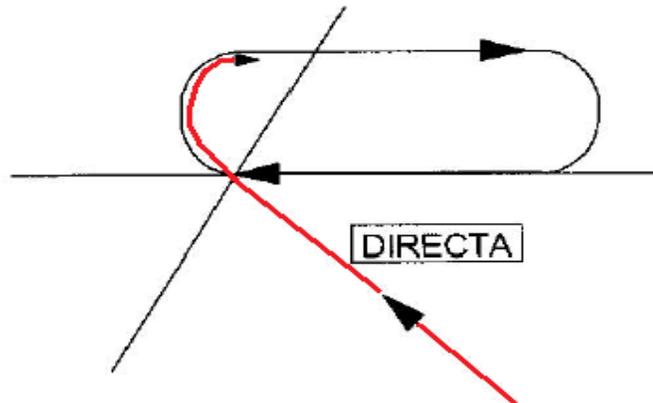
Entrada en Gota (sector Amarillo)

Después del fijo, seguiremos nuestro radial de gota durante 1 minuto. El mismo será 30 grados inferior que nuestro rumbo de alejamiento si volamos un circuito estándar, o 30 grados superior para un circuito no estándar. Luego viraremos a la derecha para interceptar el curso de acercamiento.



Entrada Directa (sector Rojo)

Después del fijo viraremos a la derecha (a la izquierda si volamos un circuito no estándar) para ir a rumbo de alejamiento el cual volaremos por 1 minuto para luego virar 180° e interceptar el curso acercamiento.



Control de tiempo

El tiempo comienza a medirse en el tramo de alejamiento en la posición a la cuadra de la estación o al nivelar las alas, lo que ocurra último, una vez establecido en el circuito. Normalmente el viento nos influenciara en el tiempo y distancias voladas entre los diferentes tramos. En estos casos se debe reducir o aumentar el tiempo de alejamiento luego del primer circuito, dependiendo de si tenemos viento a favor o en contra.

Si nos sobra tiempo en el tramo de acercamiento, se divide por 2 el tiempo excedido y el resultado se resta del tramo de alejamiento. Ejemplo:

Tramo de acercamiento 1 min 20seg.

Tiempo en el alejamiento: $20/2 = 10\text{seg}$ $\longrightarrow 60 - 10 = 50\text{seg.}$

Si nos falta tiempo en el tramo de acercamiento, se multiplica por 2 el tiempo excedido y se suma al tramo de alejamiento. Ejemplo:

Tramo de acercamiento 50seg.

Tiempo alejamiento: $60 - 50 = 10\text{seg} \times 2 = 20\text{seg} \longrightarrow 1\text{min } 20\text{seg.}$