

La razón por la que se activa el cronómetro en una aproximación instrumental:

Hay dos tipos de aproximaciones instrumentales: DE PRECISION Y DE NO PRECISION.

Las aproximaciones de precisión se definen como aquellas que poseen un senda de planeo (glideslope): Aproximaciones de precisión son el ILS y PAR (Precision Approach Radar) que es mayormente usado por los militares.

Las aproximaciones de no precisión son el resto, como ser ADF, VOR, LOCALIZADOR, VOR/DME, etc.

En el caso de la aproximación ILS a la Pista 34, llegamos al Outer Marker a 3000 pies y a 8 Millas del VOR VIR. En ese punto también interceptamos el Glide Slope. Ahora bien, en la carta está indicado en un recuadro una serie de velocidades y tiempos que deben ser tomados. En el caso del 727 para 140 Nudos de Ground Speed debemos mantener 755 pies por minuto para mantenernos en el Glide Slope y más abajo se indica un tiempo de 2:21 (2 minutos 21 segundos) Junto con los tiempos existe una indicación que dice: D8.0 VIR to MAP 5.5 . Esto indica que debemos tomar tiempo desde las 8 millas de VIR hasta un MISSED APPROACH POINT (MAP) que se encuentra a 5.5 millas de las 8 millas, o sea a las 2.5 millas del VOR VIR. Todo esto se encuentra en la carta, echenle una mirada.

Ahora bien, si estoy interceptado en el Glide Slope, luego de haber pasado al Outer Marker y PIERDO LA SEÑAL DE GLIDE SLOPE por alguna razón, MI APROXIMACION ILS SE CONVIERTE EN UNA APROXIMACION TIPO LOC (LOCALIZADOR) DE NO PRECISION.

En ese caso, ya no seguiré al GLIDE SLOPE Y voy a descender al MDA de 1550 pies MDA QUIERE DECIR MINIMUM DESCENT ALTITUDE) EN VEZ DE EL DA DE 1424 (DA QUIERE DECIR DECISION ALTITUDE). El punto 2.5 millas de VIR tiene una M en la carta. Ese es mi MAP (MISSED APPROACH POINT) PARA LA APROXIMACION POR LOCALIZADOR. Llegando allí, si veo la pista o los ALS (APPROACH LIGHT SYSTEM)

podre continuar mi aproximacion, sino tendre que reatacar.

Ahora, tomo tiempo desde el Outer Marker para tener un backup en caso de pérdida de DME, ya que EL MAP ES A 2.5 MILLAS DE VIR. Me va a tomar 2:20 llegar hasta allí a una velocidad de 140 nudos. Este es mi backup y por eso tomo tiempo.

Hay otro tipo de aproximaciones que son de no precision que son ESTRICTAMENTE por tiempo desde el FAF (FINAL APPROACH FIX) hasta el MAP y por eso es siempre importante tener en mente el uso del cronómetro ya que en aviacion siempre debemos tener uno o más backups para todo.

LAB 2207