



## -UN VUELO A LA CERDENYA-

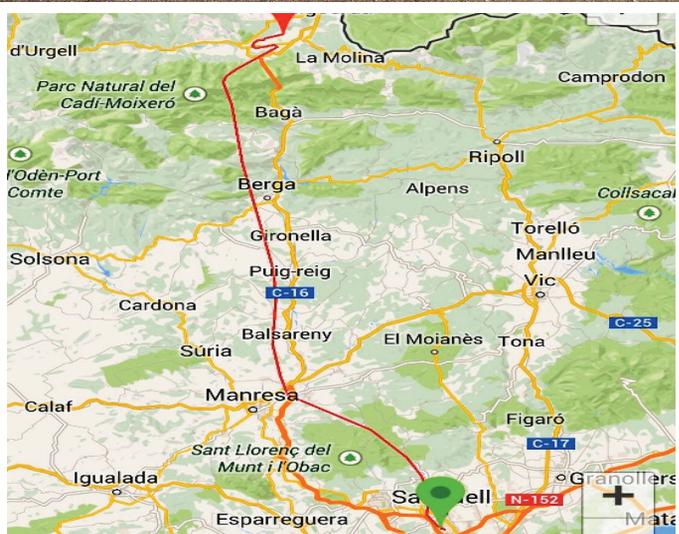
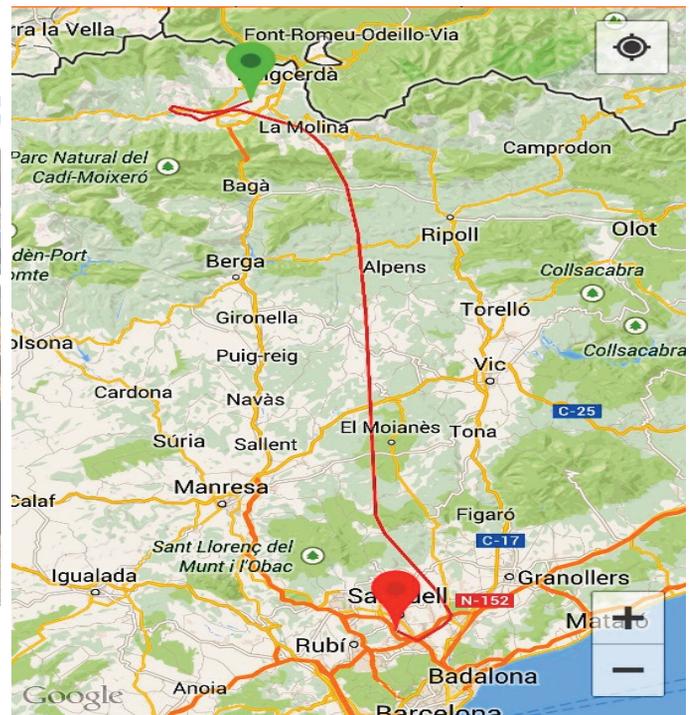
En diciembre contacté con Albert Galobart -ALZ880- y con Xavi Frias -ALZ526- para proponerles que nos narrasen un vuelo completo, los contactos con torre, los costes y todo lo necesario para realizar un vuelo visual real, como era de esperar la respuesta fue inmediata y se pusieron a trabajar en el tema en unos pocos días me mandaron todo un reportaje que os paso para vuestro deleite y como no ... aprendizaje, de todo lo necesario para realizar un vuelo visual real.

Desde aquí agradecer a Xavi y Albert su trabajo, dedicación y como no... que nos enseñan su disfrute y se nos ponagn los dientes largos, eso si con envia pero Sana.

¡¡¡MuchasGracias!!!

-ALZ222-

### CRÓNICA DE UN VUELO A LA CERDENYA - 6 DE DICIEMBRE DE 2013 -



07:00. Otra vez !! Maldito despertador. Mmm. Un minuto más!. Ah, hoy es festivo.

Tenemos reservado avión toda la mañana para hacer una excursión al pirineo. Además la meteorología pinta bien durante toda la semana.

07:30. Mientras preparo el café miro el METAR, los significativos en la tablet, vía AEMET. Sí, hoy va a ser un día bueno para volar.



08:30. Hoy vamos con mi coche. Puntual, como siempre, Albert espera en el parking. Mientras nos dirigimos a Sabadell acabamos de ultimar detalles sobre el vuelo de hoy. Intentaremos subir a La Cerdanya aunque no lo tenemos muy claro porque parece que va a haber nubes bajas y niebla durante el camino.

09:00. Llegamos cinco minutos antes de que abran el aeroclub. Los fines de semana no lo hacen hasta las 09:00 LT. Llegamos Maite, un poco tarde y subimos juntos a las oficinas del aeroclub. Hoy tenemos reservada la EC-JTJ, una Cessna C172R con sistema Garmin 1000.

Recogemos nuestros chalecos reflectantes y las llaves del avión con su tablilla (para apuntar el tiempo de "motor" y poder facturar) y nos dirigimos a la oficina de operaciones del aeropuerto para hacer el plan de vuelo.

Desde hace aproximadamente un año AENA cobra una tasa por pasajero extra de unos 9€. En el caso que ambos tripulantes sean pilotos están exentos de pagar esa tasa. De ahí que en el plan de vuelo deba figurar el nombre y número de licencia del segundo piloto.

Tenemos la EOBT a las 08:40Z, siempre unos 30 minutos de margen desde que se hace el PV para poder hacer sin prisas el checklist. En el control de seguridad verifican nuestras tarjetas de acceso a plataforma y nuestro plan de vuelo.



09:15. Iniciamos el checklist con la verificación exterior empezando siempre en la puerta del piloto para finalizar en la misma. Puerta de equipaje, fuselaje, planos, drenaje de combustible, flaps, aceite, tren de aterrizaje, hélice y cono, luces, tubo pitot, ....

A.E.N.A. AIS-ESPAÑA Flight Plan Message Printing Date: 06/12/2013 08:12

Received Message Originator: [ ] Presented by: [ ]

Saved By: [ ]

Login: ANO LELL ICARO ARO Office: OFICINA LELL

Date of Flight: 06/12/13 (DD/MM/YY) New Date of Flight: [ ] (DD/MM/YY) Depart Date: 06/12/13 08:00:00 dd hh:mm UTC

FP STATUS: ACTIVE

Message Type: YFL ARCID: EC372 Rules: [ ] Type of Flight: [ ]

Aircrafts: Number: [ ] Type: C172 Wake Turb. Cat.: [ ] Equipment: [ ]

SSR Equipment: [ ] ADS Equipment: [ ]

ADEP LELL EOBT: 08:40 ADES: LACD Total EET: 01:02 ALTN: LEBU LACIA

Route: [ ]

Cruising Speed: N3100

Cruising Level: YFL

OTHER INFORMATION: -PRM/SEGUNDO PILOTO ALBERT GALOBART N LIC E00047114 TFM DOF/131204

Endurance: 01:02 H1:M Persons On Board: 02 Emergency Radio: [ ]

09:30. Una vez puesto en marcha el motor, nos comunicamos con la torre de Sabadell (120.800), aunque en más de una ocasión hemos puesto 122.800: ¿os suena?

- Sabadell torre, buenos días, de la EC-JTJ.

- Buenos días ETJ, adelante.

No sé porqué pero tenemos siempre la "suerte" de tener nuestro avión reservado en el lugar más alejado de la plataforma. Hoy, casi en los últimos hangares de R2.



Cessna 441 QX	Aeroclub Barcelona Sabadell	Según Manual de Mantenimiento Versión 01.00
<b>Inspección Prevuelo (Puerta y cabina)</b>	<b>Inspección Prevuelo (Plano Derecho)</b>	<b>Inspección Prevuelo (Plano Izquierdo)</b>
1. Fondo Libro peso	1 Flap	1 Motor
2. Muestra del aceite (10H)	2 Alarín	2 Alarín
3. Muestra S1000	3 Arranque Plano	3 Arranque Plano
4. Carga y Contrapeso	4 Rueda de morcha	4 Rueda de morcha
5. Prensa cables	5 Combustible	5 Combustible
6. Bucle de mandos	6 Verificación depósito	6 Verificación depósito
7. Magnéticos	7 Tapón depósito	7 Tapón depósito
8. EJS 1 y BUS 2		
9. BATT y ALT		
10. EPO		
11. LOW Fuel L y R		
12. Oil Pressure		
13. Low Oil		
14. Low Oil		
15. EJS 1		
16. Verificación del sistema		
17. BUS 1		
18. EJS 2		
19. Verificación del sistema		
20. BUS 2		
21. Calibración Turbo Flot		
22. BATT y ALT		
23. Compresor		
24. Selector Combustible		
25. Velocidad electrónica ALT		
26. Borrar		
	<b>ANTES de Arrancar el Motor (Cabina)</b>	
	1. Chequeo pre-vuelo	
	2. Briefing pre-vuelo	
	3. Asesoría y combustible	
	4. Prensa	
	5. EJS 1 y 2	
	6. Bucle para combustible	
	7. BUS 1 y 2	
	8. Selector Combustible	
	9. Velocidad electrónica ALT	
	10. Muestra del aceite	
	11. Muestra	
	12. Muestra	
	13. Muestra	
	14. Muestra	
	15. Muestra	
	16. Muestra	
	17. Muestra	
	18. Muestra	
	19. Muestra	
	20. Muestra	
	21. Muestra	
	22. Muestra	
	23. Muestra	
	24. Muestra	
	25. Muestra	
	26. Muestra	
	27. Muestra	
	28. Muestra	
	29. Muestra	
	30. Muestra	
	31. Muestra	
	32. Muestra	
	33. Muestra	
	34. Muestra	
	35. Muestra	
	36. Muestra	
	37. Muestra	
	38. Muestra	
	39. Muestra	
	40. Muestra	
	41. Muestra	
	42. Muestra	
	43. Muestra	
	44. Muestra	
	45. Muestra	
	46. Muestra	
	47. Muestra	
	48. Muestra	
	49. Muestra	
	50. Muestra	
	51. Muestra	
	52. Muestra	
	53. Muestra	
	54. Muestra	
	55. Muestra	
	56. Muestra	
	57. Muestra	
	58. Muestra	
	59. Muestra	
	60. Muestra	
	61. Muestra	
	62. Muestra	
	63. Muestra	
	64. Muestra	
	65. Muestra	
	66. Muestra	
	67. Muestra	
	68. Muestra	
	69. Muestra	
	70. Muestra	
	71. Muestra	
	72. Muestra	
	73. Muestra	
	74. Muestra	
	75. Muestra	
	76. Muestra	
	77. Muestra	
	78. Muestra	
	79. Muestra	
	80. Muestra	
	81. Muestra	
	82. Muestra	
	83. Muestra	
	84. Muestra	
	85. Muestra	
	86. Muestra	
	87. Muestra	
	88. Muestra	
	89. Muestra	
	90. Muestra	
	91. Muestra	
	92. Muestra	
	93. Muestra	
	94. Muestra	
	95. Muestra	
	96. Muestra	
	97. Muestra	
	98. Muestra	
	99. Muestra	
	100. Muestra	

Los pasos especificados del modelo B (B) están autorizados para ser realizados con el uso de la lista de verificación. Dichos pasos deben observarse en el momento de la salida de los modelos R.

Cessna 441 QX	Aeroclub Barcelona Sabadell	Según Manual de Mantenimiento Versión 01.00
<b>Do page anterior</b>	<b>CDI Soft Key - New Source</b>	<b>Aermetraje Normal</b>
1. Control de vuelo	7. PLOTO AUTOMÁTICO	1. Flaps
2. PTH	8. Flaps (17° Reversión)	2. INTERIOR a 10000
3. QNH PFD Base	9. Puntos y Ventanas	3. INTERIOR a 35 Kt
4. Altimetro STEBY	10. Luces STROBE	4. Tronco
5. PA (PARASOL)	11. Luces Taxi / Landing	
6. Control de Altimetro	12. Check Parking	
7. KAF 40 (PA) ALT SEL		
8. Altimetro STEBY		
9. Control de Altimetro		
10. Selector Combustible		
11. Velocidad electrónica ALT		
12. Muestra del aceite		
13. Muestra		
14. Muestra		
<b>Prueba Motor</b>	<b>Despegue Normal</b>	<b>Aermetraje Frío</b>
1. Motor	1. Flaps	1. Flaps
2. Potencia (Gasees)	2. Muestra (S1000)	2. Potencia (Gasees)
3. Muestra (Gasees)	3. Prensa (Gasees)	3. Flaps
4. Rotación	4. Rotación	4. Velocidad ascenso
5. Asesoría	5. Asesoría	5. Flaps
6. Flaps	6. Flaps	6. Flaps
<b>Despegue</b>	<b>Despegue</b>	<b>Después del Aermetraje</b>
1. Motor	1. Motor	1. Flaps
2. Potencia (Gasees)	2. Potencia (Gasees)	2. Potencia (Gasees)
3. QNH PFD Base	3. QNH PFD Base	3. Flaps
4. Altimetro STEBY	4. Altimetro STEBY	4. Potencia (Gasees)
5. PA (PARASOL)	5. PA (PARASOL)	5. Flaps
6. Control de Altimetro	6. Control de Altimetro	6. Potencia (Gasees)
7. KAF 40 (PA) ALT SEL	7. KAF 40 (PA) ALT SEL	7. Flaps
8. Altimetro STEBY	8. Altimetro STEBY	8. Potencia (Gasees)
9. Control de Altimetro	9. Control de Altimetro	9. Flaps
10. Selector Combustible	10. Selector Combustible	10. Potencia (Gasees)
11. Velocidad electrónica ALT	11. Velocidad electrónica ALT	11. Flaps
12. Muestra del aceite	12. Muestra del aceite	12. Potencia (Gasees)
13. Muestra	13. Muestra	13. Flaps
14. Muestra	14. Muestra	14. Potencia (Gasees)
<b>Prueba al despegue</b>	<b>Antes del Aermetraje (Pre-aermetraje)</b>	<b>EN Parking (antes de abandonar)</b>
1. Flaps	1. Flaps	1. Flaps
2. Potencia (Gasees)	2. Potencia (Gasees)	2. Potencia (Gasees)
3. Muestra (S1000)	3. Muestra (S1000)	3. Flaps
4. Rotación	4. Rotación	4. Potencia (Gasees)
5. Asesoría	5. Asesoría	5. Flaps
6. Flaps	6. Flaps	6. Potencia (Gasees)
7. Motor	7. Motor	7. Flaps
8. Potencia (Gasees)	8. Potencia (Gasees)	8. Potencia (Gasees)
9. Muestra (S1000)	9. Muestra (S1000)	9. Flaps
10. Rotación	10. Rotación	10. Potencia (Gasees)
11. Asesoría	11. Asesoría	11. Flaps
12. Flaps	12. Flaps	12. Potencia (Gasees)
13. Potencia (Gasees)	13. Potencia (Gasees)	13. Flaps
14. Muestra (S1000)	14. Muestra (S1000)	14. Potencia (Gasees)

- Buenos días, en R2, frente a hangar número 5 con vuelo VFR destino La Cerdanya (LECD). Solicitamos instrucciones de rodaje.

- ETJ, QNH 1026, autorizado a punto de espera de la 31. Responda en 7025.

- Con QNH 1026, autorizados a punto de espera de la 31. Responderemos en 7025.

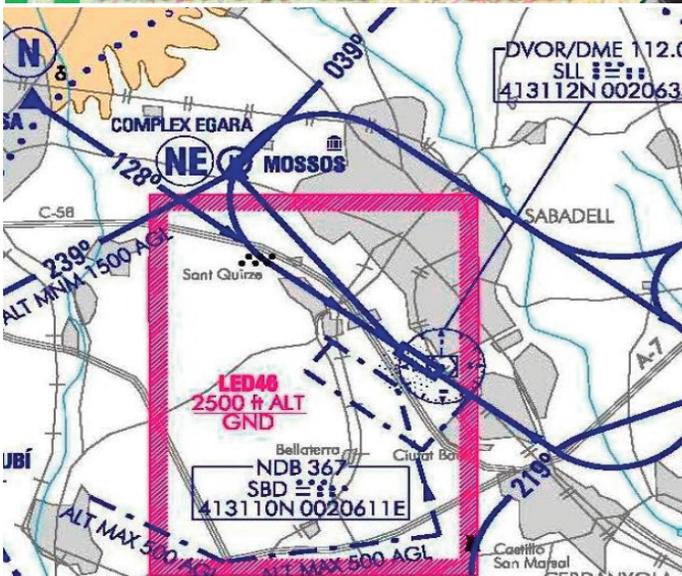
Como curiosidad decir que, en LELL, si el controlador lo permite se permite la abreviación de la matrícula tal y como la exponemos en el comentario anterior.

09:40. En el punto de espera de la 31 realizamos la última parte del checklist antes del despegue. Esperamos a que el aceite coja temperatura para realizar la prueba de magnetos, flaps, luces, controles de vuelo libres...

- En punto de espera de la 31, listo salida, EC-JTJ.

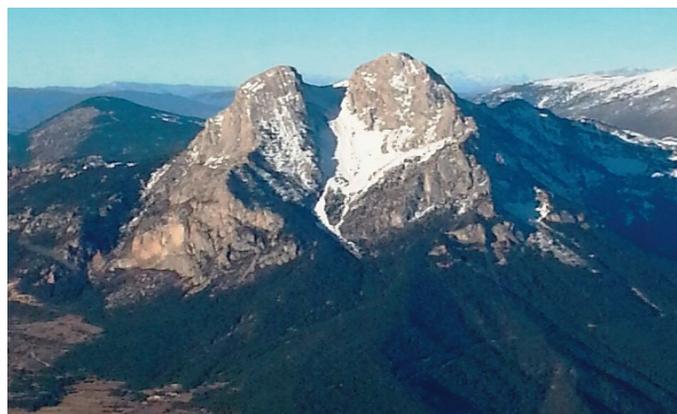
- Viento calma, autorizado a despegar 31, EC-JTJ.

- Autorizado a despegar 31 EC-JTJ.



cia de LECD que es un aeródromo no controlado (123.500). Por encima de la sierra tenemos rachas de hasta 30 nudos. A ver qué nos depara en superficie.

Parece que vamos a entrar por la 25, como ha-



Una vez alineados, gases a fondo, pie derecho para corregir el par motor, 40, 50, 55 nudos, rotación y al aire. En la salida hacemos un pequeño viraje hacia la derecha para evitar pasar por encima del pueblo de Sant Quirze del Vallés y tomamos como referencia el Hospital de Terrassa.

comos habitualmente, pero en el descenso el viento gira bruscamente y nos obliga a hacer un viraje 180° para entrar por la 07.

- Cinco millas fuera, EC-JTJ.

- La Cerdanya, para información de tráfico, EC-JTJ 5000 pies para toma por la 07.

- EC-JTJ con Barcelona control en 131.125. Buen vuelo.

- 131.125 EC-JTJ.

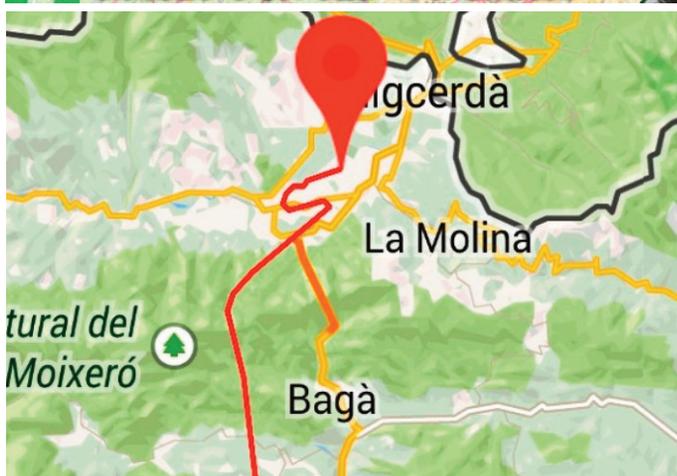
Una vez sobrepasada la sierra de Sant Llorenç de Munt ponemos rumbo a Manresa para seguir la carretera que sube hasta Berga, pero en esta ocasión la niebla nos la oculta prácticamente por completo. Cuando sobrepasamos los 3000 ft empezamos a ajustar la mezcla. La C172R tiene un sistema de ayuda para hacer estos ajustes en el que nos indica la temperatura de los cilindros y un marcador avisa cuándo es el momento justo de dejar de recortar la mezcla. Sobrevolamos un mar de nubes impresionante, pero parece que al llegar al pirineo se va deshaciendo. Efectivamente, llegando a Berga volvemos a tener contacto visual con el terreno.



Dejamos a nuestra izquierda el Pedraforca que en esta época está nevada su "tartera" central y atravesamos la sierra del Cadí aproximadamente a unos 8000 ft. Aquí ya sintonizamos la frecuen-

10:40. A 90 nudos ajustamos combustible en both, válvula de combustible dentro, mezcla rica, luces land on, flaps 10°. Iniciamos el descenso a 70 nudos y alineados en el eje de la pista, Flaps 20°, recogida, flotación, pie derecho y al suelo sonando la pérdida. Nos dirigimos para parking.

Para cerrar el plan de vuelo llamamos por teléfono a LEGE donde aprovechamos para realizar nuestro plan de vuelo de vuelta a LELL.



Nada más salir de la plataforma de LECD, tenemos el restaurante donde tomamos nuestro merecido desayuno de “cuchillo y tenedor”. Hoy, un día más, “pa amb tomaquet” y butifarra acompañado con una buena caña de cerveza, aunque para Albert hoy toca agua ya que tiene que volar el regreso.



11:45. Regresamos al avión para hacer el checklist e iniciar el regreso a LELL. De nuevo, inspección exterior e interior, configuración del avión para rodar a la intersección de la 25 e iniciar el backtrack.

El aeródromo de LECD es una de las zonas con más actividad aeronáutica que hemos visto ya que, además de los aviones que subimos desde LELL, se acercan pilotos franceses, hay muchos ultraligeros, vuelo sin motor y hay una empresa que hace bautismos de vuelo en parapente con

lo que el movimiento es frenético. Y eso, sin ningún controlador que ponga orden, jaja. Pero hasta la fecha no ha habido ningún problema serio. El respeto por las comunicaciones es muy importante en estos casos y hay que estar atento.

12:00. Alineados en 25 y en carrera de despegue.

Tenemos un poco de viento en cola (4 nudos) que hace que el ascenso sea un poco más lento con lo que nos abrimos hacia la derecha para coger altitud.

**- En cola izquierda de la 25, 5500 pies. Abandonamos el aeródromo por el sur.**

<b>DISTANCIA</b>	<b>VELOCIDAD</b>
<b>84,13</b> millas	-
<b>TIEMPO TOTAL</b>	<b>VELOCIDAD MEDIA</b>
<b>46:14</b>	<b>109,14</b> milla...
<b>TIEMPO EN MOVIMIENTO</b>	<b>VELOCIDAD DE MOVIMIENTO MEDIA</b>
<b>43:45</b>	<b>115,34</b> millas/h
	<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>
	<b>161,44</b> millas/h

En esta época, con todo el pirineo nevado las pistas de esquí de La Molina y La Masella están llenas de esquiadores. No cabe ni un solo coche en los parkings de la zona. Seguimos nuestro ascenso hasta 7500 pies y sobrevolamos la Collada de Toses para poner rumbo al sur. Tenemos viento de cola de casi 20 nudos con lo que alcanzamos velocidades punta de GS de hasta 160 nudos. Uffff!!

**- Barcelona Control, buenos días, de la EC-JTJ.**

**- EC-JTJ, adelante.**

**- Buenos días, abandonando LECD por el sur a 7500 pies con 7000 en el transponder, en**



VFR con destino a LELL.

- Le llamo...
- ...

- EC-JTJ, responde en 7033. Tiene un tráfico a las 12 a su misma altitud y en sentido contrario a 30 millas.

- Mirando fuera. EC-JTJ

- ...
- EC-JTJ, tiene el tráfico cruzando de izquierda a derecha en ascenso para 7000 pies.

- Estamos en descenso para 4500 pies y con el tráfico a la vista.

A unos cinco minutos del punto N, cambiamos de nuevo a la frecuencia de LELL (120.800).

- LELL torre, buenos días de nuevo, de la EC-JTJ.

- Buenos días de nuevo, ETJ, adelante.

- 2500 pies sobre N. Instrucciones de aproximación para su campo.

- Desde punto N incorpórese a viento en cola derecha de la 31, como número 1. QNH 1025.

- Autorizado a viento en cola derecha de la 31 con 1025.

- ...

- En viento en cola derecha de la 31, EC-JTJ.

- Autorizado a aterrizar por la 31. Viento 330, 3 nudos.

- Autorizado a aterrizar por la 31, EC-JTJ.



De nuevo, velocidad a 90, flaps 10°, mezcla y alineados. 70 nudos, flaps 20°, eje de pista, pie de derecho y toma en el primer tercio.

### TARIFA DE VUELO 2013

Vuelo a Motor en Avión

AERONAVE	TIPO DE AERONAVE	BLOQUE 8 HORAS		BLOQUE 12 HORAS		BLOQUE 25 HORAS				
		MINUTO	HORA	MINUTO	HORA	MINUTO	HORA			
PR25	Avión monomotor 2 plazas	2,02 €	121,20 €	606,00 €	1,99 €	119,40 €	1.432,80 €	1,97 €	118,20 €	2.955,00 €
CESNA 152	Avión monomotor 2 plazas	2,02 €	121,20 €	606,00 €	1,99 €	119,40 €	1.432,80 €	1,97 €	118,20 €	2.955,00 €
ROBIN HR 20	Avión monomotor 2 plazas	2,02 €	121,20 €	606,00 €	1,99 €	119,40 €	1.432,80 €	1,97 €	118,20 €	2.955,00 €
CESNA 172 N / PIPER PA 20	Avión monomotor 4 plazas	2,52 €	157,20 €	798,00 €	2,58 €	154,80 €	1.857,60 €	2,55 €	153,00 €	3.825,00 €
CESNA 172 R	Avión monomotor 4 plazas	2,95 €	177,00 €	885,00 €	2,91 €	174,60 €	2.095,20 €	2,86 €	171,60 €	4.290,00 €

Buscamos un sitio en plataforma próximo a la salida, cerca del hangar número 8. Así hemos de caminar menos trozo.

A la salida no hay ningún tipo de control por parte del personal de AENA. Ya en las oficinas del aeroclub, entregamos nuestra "tablilla" donde viene registrado el horómetro del avión con los minutos de vuelo que hemos hecho en los dos tramos. Para subir a LECD hemos tardado 55 minutos y para volver a LELL, sólo 42 min.

La tasa de aterrizaje es de 12 € en LELL. Hoy la paga Albert. Yo me encargo de las cañas.

En el bar hacemos el debriefing y programamos el próximo vuelo. Hay una oferta del aeroclub en las fiestas de la patrona (Virgen de Loreto: 10 diciembre) que nos permitirá volar casi a mitad de precio.



Allí estaremos !!

Y para los que queráis ver el vuelo, podéis pinchar [AQUI](#)