

COMUNICACIONES

El desarrollo de la actividad aeronáutica en el campo del ULM, y la evolución de los mismos, hace que por una parte, nuestros cielos estén cada vez más poblados de aerodinos, y de otra que las nuevas generaciones de ULM estén dotadas de estación de radio aeronáutica. Pues bien, aunque la utilización de estas emisoras están restringidas a personal autorizado, poseedores de la licencia de radiofonista nacional o internacional, la realidad, es que la mayoría de los usuarios de estas estaciones instaladas en ULM, la usen sin licencia, y lo que es peor, sin un mínimo conocimiento de la fraseología adecuada.

Por ello, y sin pretender dogmatizar sobre el tema, hacemos estos apuntes eminentemente prácticos, dirigido a los nuevos alumnos y en general a todo aquel que no haya tenido la ocasión de tener una directriz adecuada.

Objetivo.-

El objetivo de las comunicaciones aeronáuticas, es la "seguridad" y la "fluidez", y exactamente en ese orden.

Para conseguir ese objetivo, es necesario que las mismas, sean:

- *Claras.- Vocalizando lo mejor que podamos.*
- *Escuetas,- Reduciendo al máximo el contenido de nuestros mensajes.*
- *Concisas.- Transmitiendo exactamente lo que queremos decir sin que haya posibilidad del mas mínimo error en la interpretación del mensaje.*

Errores frecuentes.-

- *No vocalizar adecuadamente, bien sea por nerviosismo, o porque pensemos que así ocuparemos menos tiempo la frecuencia.*
- *Dilatar nuestros mensajes de forma inadecuada, en la creencia de que cuantas más explicaciones demos, nos entenderán mejor.*
- *Usar vocablos que fonéticamente puedan prestarse a confusión. Ejemplo.: Afirmativo y negativo. Estas dos palabras, suenan de forma muy similar, y si hubiera alguna interferencia en la primera parte de la palabra, lo único que llegaría con nitidez a nuestros oídos, sería "ativo" , y nuestros subconsciente, interpretaría aquello que más le interese en ese momento.*

Por esa razón, diremos "Afirma" o "Negativo".

- *Comenzar a hablar antes de haber pulsado el P. T. T.*
- *Soltar el P. T. T. antes de finalizar de hablar.*

Alfabeto aeronáutico

A Alfa	N November
B Bravo	O Oscar
C Charli	P Papa
D Delta	Q Québec
E Eco	R Romeo
F Foxtro	S Sierra
G Golf	T Tango
H Hotel	U Iuniform
I India	V Victor
J Juliet	W Wiski
K Kilo	X Xrai
L Lima	Y Yanki
M Maik	Z Zulu

UNICOM O AUTOCONTROL

Patrón tipo para las comunicaciones en autocontrol, es decir cuando (como es el caso general en U.L.M.) no hay controlador.

1. *¿A quien llamas?*
2. *¿Quién eres?*
3. *¿Dónde estás?*
4. *¿Qué quieres?*
5. *¿A quien llamas?*

El motivo por lo que mencionaremos "a quien llamas" al principio de la comunicación y al final de la misma, es porque la frecuencia asignada para uso en ULM, es la misma en todo el país, 130.125, y dada la cercanía con otros centros de vuelos podría haber confusión con las comunicaciones si alguien iniciara la escucha mediada la emisión de otra aeronave.

Siguiendo estas pautas, haremos la secuencia de comunicaciones de un avión desde que está en plataforma, y que va ha realizar un vuelo de practicas de tomas y despegues.

En plataforma:

Niebla, EC-IYD, en plataforma rodando a punto de espera pista en servicio 26, Niebla.

Entrando en pista:

Niebla, EC-IYD, entrando en pista, back track 26, Niebla.

Nota: Algunas palabras se han aceptado de las ingles para su uso en castellano, como en este caso, cuya traducción literal sería "caminando hacia atrás".

No diremos "pista 26", ya que al decir el número, se sobreentiende que es la pista.

Las pistas y los rumbos, se nombrará número a número, es decir, que para decir 26, diremos "dos seis", y no "veintiséis."

En la pista listo para despegar:

Niebla, EC-IYD, en carrera 26, Niebla.

Nota: Es relativamente frecuente oír decir "Despegue inmediato", posiblemente porque cuando volamos en un avión de líneas, se lo oímos decir al comandante, pero este no se lo comunica a la torre, sino a la tripulación de cabina de pasajeros (azafatas y sobrecargo) para que tomen sus respectivos asientos y se pongan los atalajes de seguridad.

En el tramo viento cruzado:

Niebla, EC-IYD, viento cruzado izquierda 26 Niebla.

Nota: Este tramo no se suele notificar, a menos que nos sea requerido por alguien un reporte de posición, o cuando la aglomeración de tráfico del campo, así lo aconseje.

En el tramo viento en cola:

Niebla, EC-IYD, viento en cola izquierda 26, Niebla.

Nota: Todos los tramos serán "derecha" o "izquierda", en función de donde tengamos la pista desde nuestra posición, si la pista la tenemos a la derecha, será viento en cola derecha, y viceversa.

En el tramo base:

Niebla, EC-IYD, base izquierda 26, Niebla.

En larga final:

Niebla, EC-IYD, Larga final 26, para toma y despegue, Niebla.

*Nota: Si nuestra intención es hacer la última toma, en lugar de **para toma y despegue**, diremos **para toma final**.*

Saliendo de la pista:

Niebla, EC-IYD, pista libre, Niebla.

En plataforma:

Niebla, EC-IYD, en plataforma, terminado, Niebla.

Si después del despegue, nos fuésemos de viaje, o de vuelo local por la zona, pero fuera del circuito de tráfico, notificaríamos hacia donde nos dirigimos. Ejemplo:

Niebla, EC-IYD, abandonando por el sur-oeste del campo, Niebla.

Así, como cuando nos acercamos al campo después de un viaje o vuelo local, comunicaremos a una distancia del campo de entre 5 y 8 Nm (unos 10 Km.) nuestra posición e intenciones. Ejemplo:

Niebla, EC-IYD, 10 Km. al sur-oeste del campo, a 1500 pies, en acercamiento para toma. Niebla.

Obviaremos decir "en acercamiento para incorporarme al circuito de tráfico para tomar", ya que obligatoriamente, nos tenemos que incorporar al circuito de tráfico antes de la toma.

COMUNICACIONES CON CONTROLADOR.

Aunque a grandes rasgos la estructura de la fraseología no cambia, hay algunos matices que debemos tener en cuenta.

Lo veremos con un ejemplo práctico.

En plataforma:

Abriremos la comunicación con un saludo inicial, (educación ante todo)

Niebla de EC-IYD, buenos días.

Si el controlador no se hubiera enterado del indicativo del avión, o tuviese alguna duda, diría:

Estación llamando a Niebla...

A lo que responderíamos repitiendo el mensaje anterior.

Niebla de EC-IYD, buenos días.

EC-IYD, buenos días, adelante

EC-IYD en plataforma, instrucciones.

EYD, autorizado rodar a punto de espera pista en servicio 26, viento 230°/20 Knots. (nudos)

El controlador ha simplificado nuestro indicativo usando la primera letra de la matrícula y las dos últimas, cosa que hará siempre que no haya en tráfico un indicativo similar que pudiera ocasionar confusión. Una vez que el

controlador ha simplificado nuestro indicativo, estamos autorizados a simplificarlo nosotros también, pero no antes de ese momento.

Con 230°/20 Nots, autorizado a rodar a punto de espera, pista en servicio 26 EYD.

Como vemos, hemos colacionado la autorización, repitiéndola, al objeto de que el controlador sepa que hemos entendido la autorización y que la cumpliremos. Cerramos la comunicación con nuestro indicativo, que también hemos simplificado.

Cuando estemos en el punto de espera de la pista, que en el caso de Niebla será la puerta de acceso a la misma, diremos:

Niebla, EYD en punto de espera.

El controlador, nos podrá demandar información complementaria Si no conociera algunos datos de nuestro vuelo, por ejemplo:

EYD, intenciones.

Se refiere a las intenciones que tenemos tras el despegue (hacer tomas y despegues, abandonar el circuito por el rumbo que deseemos etc.)

Será para toma y despegue, EYD.

EYD autorizado a entrar en pista, back track aprobado a la 26, notifique cuando listo.

Se refiere lógicamente a cuando esté listo para despegar.

Autorizado a entrar, back track 26, notificaremos cuando listo, EYD.

Niebla, EYD listo despegue.

EYD autorizado a despegar viento 230°/20 Knots.

Autorizado a despegar EYD.

EYD, en el aire a los 22.

Se refiere a los 22 minutos de la hora que en ese momento sea.

Normalmente, notificaremos en el tramo viento en cola aunque el controlador no nos lo hubiese pedido.

Niebla, EYD viento en cola izquierda 26.

EYD, recibido, notifique base.

Notificaremos base EYD.

Niebla, EYD en base izquierda 26

EYD, llame en final.

Llamaremos en final EYD.

Como vemos, los controladores, pueden decirnos indistintamente que "notifiquemos", que "llamemos" o que "avisemos"

Niebla, EYD en final 26 para toma y despegue.

En caso de que fuese nuestra última toma, diríamos:

Niebla, EYD en final 26 para toma final.

En este tramo, el controlador puede hacernos algunas de las siguientes locuciones:

- a).- *EYD, está autorizado a tomar en la 26, viento de 240°/7 Knots, rachas de 12.*
- b).- *EYD, notifique en corta final.*
- c).- *EYD, prosiga maniobra, esté a la expectativa de un motor y al aire.*

Las locuciones (b) y (c), nos la dirán cuando, estando nosotros en larga final, la pista esté ocupada con algún otro tráfico o vehículo, y, como sabemos, el controlador no puede autorizar una toma a menos que la pista esté expedita. Si antes de que alcancemos el tramo de corta final, la pista quedara libre, nos autorizarían a la toma, en caso contrario, nos demandarían un "motor y al aire", "frustrada" o "abortar la toma".

Una vez hemos tomado, y cuando hayamos salido de la pista, notificaremos:

Niebla, EYD pista libre.

EYD, recibido, rueda a plataforma.

A plataforma EYD.

Ya en el aparcamiento, y antes de cerrar comunicaciones, diremos:

Niebla, EYD en aparcamiento, si no desea nada más terminado y gracias por todo.

EYD, gracias a usted, terminado, buenos días.

SALIR Y ENTRAR EN UN CIRCUITO DE TRÁFICO.

Cuando salgamos de un circuito de tráfico, notificaremos a la torre nuestras intenciones y por donde lo haremos. Ejemplo:

Niebla, EYD abandonamos circuito por el nor-oeste.

EYD, recibido, notifique 8 millas fuera.

Notificaremos 8 millas fuera EYD.

Cuando estemos 8 millas fuera (12 a 14 Km.)

Niebla, EYD 8 millas al noroeste del campo.

EYD recibido, llame a la vuelta, buen vuelo.

Gracias, llamaremos a la vuelta EYD.

Cuando queramos acercarnos al campo después de nuestro vuelo, y estando a 8 Nm, (millas náuticas), diremos:

Niebla de EC-IYD, buenos días de nuevo.

EYD buenos días adelante.

EYD, 8 millas al nor-oeste del campo en acercamiento.

EYD, notifique viento en cola izquierda 26.

Notificaremos viento en cola izquierda 26 EYD

Una vez en el circuito de tráfico, procederemos como hemos visto anteriormente.

Hoy día con los modernos GPS, podríamos ayudar bastante al controlador, si le decimos por el radial que nos alejamos o nos acercamos, teniendo en cuenta que en alejamiento nuestro radial es el mismo que nuestro "Trac", y que en acercamiento, nuestro radial será nuestro Trac mas- menos 180°.