

Todos los que volamos en línea ingresamos un poco nerviosos por el hecho de tener que hablar por la radio. Hasta para los pilotos reales, los primeros momentos en que se toma un microfono para contactarse con ATC significan tartamudeos y manos llenas de sudor. Claro, el controlador es alguien calificado y generalmente experto en su ramo. No es novedad que sea intimidante.

Pero no necesita serlo. Primeramente, los controladores virtuales son humanos como nosotros, sujetos a errores tambien y dependiendo de la carga de trabajo o las circunstancias, el controlador puede equivocarse en su control o tambien equivocarse en su fraseología. Todos somos humanos.

Una buena fraseologia comienza con un trabajo planificado en la parte del vuelo. Primero, definimos donde ir, por que ruta, a que altitud, a que velocidad, cuando descenderemos, que aproximaciones nos esperan, vientos, pista en uso, etc, etc, etc. Si un vuelo es debidamente planificado y visualizado antes será mucho más facil la realización del mismo. Es igual con la fraseología, solamente que la planificación es más inmediata y la situaciones son cambiantes a veces en grado sumo.

Primeramente, deben tener en cuenta que no necesitan sonar como astronautas o como el mismo Chuck Yeager. Esos tiempos ya son del pasado tanto en la aviación real como en la virtual. LO IMPORTANTE ES HACERSE ENTENDER. Si se buscan palabras refinadas mientras una aeronave se desplaza a 850 km por hora, los resultados no van a ser los mejores. HABLE NORMALMENTE, HAGASE ENTENDER Y SOLICITE LO QUE NECESITA DE FORMA CLARA Y CONSISA. NO TENGA MIEDO DE HABLAR Y EQUIVOCARSE. SI SE EQUIVOCÓ ANUNCIE SU CORRECCION TAMBIEN DE FORMA CLARA Y CONSISA.

No piense en qué la gente está pensando de usted. El sistema es para todos, desde pilotos estudiantes hasta expertos. Si usted escucha alguna equivocación de un colega que le parece graciosa., guarde el comentario para usted mismo. Recuerde que alguna vez usted fue principiante también.

Como podemos tener una fraseología adecuada??? Utilizando un par de reglas básicas que nos ayudaran a hacernos entender y mejorarán la calidad del control y de nuestro vuelo.

PRIMERO: PIENSE ANTES DE HABLAR.: Esta es una regla básica y en fraseología pensamos de la manera siguiente:

CON QUIEN HABLO....LA PAZ CENTRO

QUIEN SOY.....BOLIVIANO 2207

QUE QUIERO.....LISTO PARA DESCENSO

DONDE ESTOY:.....A 102 MILLAS DEL VOR VIRU VIRU

Ahora fijense: LA PAZ CENTRO, BOLIVIANO 2207, LISTO PARA DESCENSO,
102 MILLAS DE VIRU VIRU.

La frase sale por si misma, no se necesita hecer nada más.

El controlador responderá: 2207, AUTORIZADO DESCENSO NIVEL 250,
LLAME ALCANZANDO.

Usted responderá: DEJA NIVEL 330 PARA NIVEL 250, BOLIVIANO 2207

Ó

BOLIVIANO 2207 350 PARA 250 LLAMO ALCANZANDO

Ó

2207 PARA 250, LIBERANDO 350. Como verán en los tres ejemplos dije la misma cosa PERO ME HICE ENTENDER.

SEGUNDO: ESPERE UNOS SEGUNDOS ANTES DE HABLAR.: Esto es por demás importante

en caso de cambios de frecuencia. Nada más incómodo que cambiar de frecuencia y entrar a hablar donde ya se está hablando, interrumpiendo al resto. Cuando cambie de frecuencia a otro sector, haga el cambio, espere unos segundos, escuche en la frecuencia y si hay silencio, entonces hable. Recuerde: CON QUIEN HABLO, QUIEN SOY, QUE QUIERO, DONDE ESTOY.

Tampoco sea rígido en el orden de las cosas. Las cuatro condiciones se pueden dar de manera diferente. Aquí va otro ejemplo:

TORRE VIRU VIRU , BOLIVIANO 2207, LIBERA PISTA ACTIVA. Aquí meramente estamos

indicando una acción, no es necesario indicar que Pista en este caso ya que el controlador sabe perfectamente cual es su pista activa.

Cuando colaciona una autorización, no importa dónde expresa su callsign, si al comienzo o al último. lo importante es que mencione su callsign, así el controlador se cerciora de que el piloto indicado recibió una autorización.

TERCERO: PIENSE QUE VA A DECIR: Utilizando las cuatro reglas básicas del quien soy, etc... se forma un hábito de pensar antes de hablar.

CUARTO: EVITE PALABAS QUE ESTAN DEMAS: EJEMPLO:

el TROMPILLO TORRE, BOLIVIANO 2207, al momento estamos
LIBERANDO la ACTIVA para esperar mas instrucciones.

Lean toda la frase y despues lean la frase solamente con mayúsculas. Veran que al momento no es necesario, por supuesto que es en ese momento. Estamos, por su puesto que estamos, el controlador y usted saben de eso. Para mas instrucciones: es obvio que usted recibirá mas instrucciones.

Han escuchado e esos pilotos que hablan: aaaaahhhhh, viru viru aproximación, aaaaaahhhhhh, al momento, estamos cruzando 5000 para aaahhhhhh 3000, aaaaaahhhhhh, solicito aproximacion visual aaaaahhhhh, pista 34 aaahhhhhh. Y todos lo

admiramos: Un Lindbergh, un hombre que nada lo altera. QUE COOL, QUIERO HABLAR ASI!!!!!!!

En realidad es una persona que no pensó antes de hablar y ahora se ve en figurillas tratando de hacerse entender mientras busca explicar desesperadamente qué quiere hacer. Seguramente no le prestó atención al controlador y ni siquiera verificó qué viento había en el aeropuerto de destino. Ese piloto está meramente tratando de averiguar diez mil cosas, además de tener que controlar su aeronave y está bloqueando una frecuencia que tal vez está congestionada, quitándole tiempo al controlador y a sus colegas del aire.

QUINTO: TENGA A LA MANO SIEMPRE PAPEL Y LAPIZ PARA ANOTAR LO QUE COLACIONA.

EJEMPLO: Boliviano 2207, autorizado a viru viru, nivel 350, salida Isamo

5

accione codigo 2453

2207 C SLVR FL 350 ISAMO 5 SQ 2453

Esta especie de taquigrafía es muy usada en la aviación real.

Fijense como me he hecho un resumen de mi autorización.

Además, el 2207 ya lo escribí minutos antes de recibir mi autorización: 2207 es mi callsign. C también está escrito

antes,

significa cleared to (autorizado). También ya escribí FL

antes,

porque sé que el controlador me va a asignar un nivel. Veá

su

mejor y más cómodo estilo y podrá colacionar verdaderos chorizos.

Otro ejemplo: BOLIVIANO 2207 DESCienda A NIVEL 180, CRUCE 20 MILLAS DE LA PAZ A 230 O SUPERIOR, POSTERIOR 230, INTERCEPTE RADIAL 107 DEL VOR LA PAZ, INGRESE A ESPERA DE ACUERDO A LO PUBLICADO, NOTIFIQUE

ALCANZANDO 180, HORA ESTIMADA DE APROXIMACIÓN 0250.

2207 TO FL 180 x 20 MI 230 SUP AFT INT R 107 PAZ

HOLD

AP NOT FL180 HEA 0250

TO FL 180 SIGNIFICA QUE DESCENDERÉ A 180

LA X SIGNIFICA CRUZAR

MI ES MILLAS

AFT ES DESPUES (AFTER); INT ES INTERCEPTAR; R ES RADIAL

AP ES AS PUBLISHED, NOT ES NOTIFICAR, HEA ES HORA ESTIMADA DE APROXIMACION.

Una autorizacion de ese tipo tiene que ser colacionada en su totalidad. Creanme, es lo más comun recibir este tipo de autorizaciones en la vida real. Asi que papel y lapiz en mano compañeros.

Espero que esto les sea util. Si usted es novato, indique al controlador que lo es. PASELE POR TEXTO LA PALABRA NOVATO O NOVICE. Así el sabra que usted es nuevo en esto y le será de gran ayuda a los dos ya que el podrá planificar mejor su tráfico ya que como les dije: EL SISTEMA ES PARA TODOS.

Buenos vuelos esta noche: Estaré pènsando en ustedes en ruta a Caracas en el LAB Real. Y si me equivoqué en mi fraseologia se los hare saber:

LAB 2207