

## **FRASEOLOGIA BASICA ó ..... NO ME CUENTES TU VIDA !!!**

Ultimamente desde AHCONTROL y la Escuela VFR, se está intentando establecer unas pautas de comunicación, en cuanto a la fraseología que utilizamos, con el fin de mejorar en dicho proceso y evitar la saturación de las frecuencias de radio por exceso de información e instrucciones innecesarias.

Hay que tener en cuenta que, demasiadas veces, utilizamos una fraseología extendida y con instrucciones completamente inútiles que nos empeñamos en dar y recibir, sin aportar nada, y que lo único que conseguimos es tener ocupada la frecuencia en detrimento de otras comunicaciones que son importantes. Pensad en cuantas veces en un evento no hemos podido comunicar intenciones o recibir instrucciones porque otros pilotos/controladores estaban sobreutilizando la frecuencia.

A modo de ejemplo veamos una fraseología muy común para un circuito de tráfico VFR en la que he señalado (y comentado) las partes inútiles.

Las frases en este formato son aquellas que estamos utilizando actualmente y son correctas

Las frases en este formato son aquellas que estamos utilizando actualmente y que deberían modificarse.

Las frases en este formato son las que deberían utilizarse.

VAMOS ALLA CON EL EJEMPLO .....

AHSXXXX – Buenos días Torre de YYYY AHSXXXX en plataforma con plan de vuelo visual hacia Granada.

TWRYYYY – AHSXXXX Plan de vuelo recibido y aprobado. Llame listo copiar.

AHSXXXX – Llamaremos listo copiar AHSXXXX

AHSXXXX – Listos para copiar AHSXXXX

TWRYYYY – AHSXXXX Pista en servicio la ZZ, QNH 1010, Transponder en 7001. Llame listo rodar.

AHSXXXX – Llamaremos listos para rodar AHSXXXX

AHSXXXX – Listos para rodar AHSXXXX

Una aeronave VFR ligera no tiene tantos procedimientos como para requerir tiempos de espera, está o debe estar listo para copiar y rodar YA.

En lugar de todo lo anterior la respuesta de Torre debería haber sido la siguiente:

TWRYYYY – AHSXXXX Plan de vuelo recibido y aprobado. Ruede a punto de espera de la ZZ. QNH 1010, Transponder en 7001

AHSXXXX – Autorizados a rodar a punto de espera de la ZZ QNH1010 Transponder 7001. AHSXXXX

AHSXXXX – En punto de espera de la ZZ listo salida AHSXXXX

TWRYYYY – AHSXXXX Autorizado a entrar y alinear pista ZZ llame listo salida

AHSXXXX – Autorizado a entrar y alinear pista ZZ llamaremos listos salida AHSXXXX

AHSXXXX – Listo salida AHSXXXX

A no ser que queramos mantenerlo en la cabecera de la pista listo para salida por alguna circunstancia (separación con el tráfico precedente por ejemplo), no tiene ningún sentido el aumentar los pasos a realizar, lo mejor sería darle vientos y autorizarlo a DESPEGAR.

A la transmisión del piloto de que estaba en punto de espera, la respuesta de la torre debería ser la siguiente

TWRYYYY – AHSXXXX Con vientos de 10 nudos desde 070 autorizado a despegar de la ZZ llame en el aire.

¿Para qué el controlador pide que le llame en el aire si ya lo ve en su pantalla de radar que está en el aire?. En el momento del despegue el piloto ya tiene demasiado trabajo como para estar pendiente de comunicarle a torre que está en el aire. No hace falta en absoluto

AHSXXXX – Con viento de 10 nudos desde 070, autorizado a despegar de la ZZ llamaremos en el aire AHSXXXX

El viento es un fenómeno dinámico (cambiante). Entre que el controlador nos los da y el momento del despegue pueden haber variado tanto de intensidad como de dirección. Se facilitan a título informativa pero no es necesario colacionarlos, ni tan solo decir “vientos copiados”.

AHSXXXX – En el aire AHSXXXX

TWRYYYY – AHSXXXX Autorizado a viento en cola izquierda de la ZZ. Llame establecido.

Una autorización a un punto determinado implica un límite, ello quiere decir que el piloto, alcanzando dicho límite, debe informar de ello, por lo que nos podemos evitar la coletilla del “llame alcanzando o establecido”.

AHSXXXX – Autorizado a viento en cola izquierda de la ZZ. Llamaremos establecidos. AHSXXXX

Visto hasta aquí la secuencia de autorización de despegue sería:

TWRYYYY - AHSXXXX con vientos de 10 nudos desde 070 autorizado a despegar de la ZZ. Posterior al despegue a viento en cola izquierda de la ZZ

AHSXXXX – Autorizado a despegar de la ZZ. Posterior a viento en cola izquierda de la ZZ. AHSXXXX

Continuemos.....

AHSXXXX – En viento en cola izquierda de la ZZ AHSXXXX

TWRYYYY – AHSXXXX Autorizado a base y final de la ZZ. Llame establecido

AHSXXXX – Autorizados a base y final de la ZZ llamaremos establecidos. AHSXXXX

Es obvio que para ir a final debe pasar por base, ¿de que nos sirve la información intermedia?. Sería como decir, “suba al segundo piso pasando por el primero”. Y de nuevo recordar que el llame establecido ya está implícito en la autorización.

TWRYYYY – AHSXXXX Autorizado virar a base. notifique en final  
AHSXXXX– Autorizado virar a base. notifique en final. AHSXXXX

ó

TWRYYYY – AHSXXXX Autorizado final. notifique corta final  
AHSXXXX– Autorizado final. notifique corta final. AHSXXXX

Seguimos .....

AHSXXXX – En final de la ZZ AHSXXXX

TWRYYYY – AHSXXXX Con vientos de 10 nudos desde 070 autorizado a aterrizar en la ZZ. Llame con pista libre.

Es obligación del piloto el notificar “pista libre” no hace falta que se lo digamos

AHSXXXX – Con vientos copiados autorizado a aterrizar en la ZZ. Llamaremos con pista libre AHSXXXX

Que manía que tenemos con los vientos. Y por supuesto que notificaré pista libre, faltaría más.

**AHSXXXX – Pista libre AHSXXXX**

**TWRYYYY – AHSXXXX A plataforma a discreción. Llame finalizado con motores parados.**

**AHSXXXX – A plataforma a discreción. Llamaremos finalizado con motores parados. AHSXXXX**

Como controlador de torre me da absolutamente igual que me diga que ha finalizado. Y si no para los motores no voy a ser yo quien pague el combustible. ¿Para que quiero que me lo notifique?

Es posible, si no hay mucho trafico, terminar con la siguiente locución solo si hay poco trafico. Si la frecuencia esta saturada uno se calla y cierra

AHSXXXX - En parking, si no desea nada, terminado, buen servicio AHSXXXX

El cerrar plan de vuelo es una costumbre en desuso y se hacia yendo al piloto a la oficina de ATC a cerrarlo personalmente, por eso, como no se hace o se hace cuando en el campo no hay servicio de ATC y se cierra por teléfono, con el servicio ATC del aeródromo del cual depende el campo donde hayamos aterrizado, no es necesario colacionarlo.

## **RESUMEN**

En la fraseología utilizada, si alguien se toma la molestia de contarlas, hemos usado 255 palabras. Realizando los cambios especificados solo hubiéramos usado 158, es decir, recortamos la comunicación en un 38% y aún hubiéramos podido recortar algo más.

Dicho de otro modo, si aplicamos estas correcciones, en el mismo tiempo podríamos dar y recibir un 38% mas de comunicaciones. Para hacerlo mas claro, en un evento con 20 vuelos en el mismo tiempo podríamos dar instrucciones a 27 vuelos en lugar de a 20 y seguro que le evitaríamos a más de un piloto el nerviosismo de pensar que va a tener que frustrar porque estando ya en final no tiene un hueco en la frecuencia para poder notificarlo.

## **OTROS COMENTARIOS**

Todo lo anterior es aplicable no solo a los circuitos de tráfico. Sino también a las entradas y salidas del CTR. Debemos ser capaces de identificar lo innecesario y eliminarlo de nuestra fraseología.

Un último apunte, cuando un controlador nos dice “Contacte con APPYYYYY en 123.30 para escucha de tráfico” lo que nos esta diciendo es que cambiemos a

la frecuencia indicada, demos nuestro tipo de vuelo y posición, y una vez te conteste, escuchemos

AHSXXXX – APPYYYYY vuelo visual de XXXX a SSSS 3500 pies 7 millas de Navalcarnero transponiendo 7212 AHSXXXX

APPYYYYY - AHSXXXX recibido sin trafico notificado mantenga escucha

Después quedamos a la escucha en la frecuencia apropiada para el sector en que estamos volando por si el controlador debe darnos instrucciones.

Lo que demasiado a menudo hacemos es que realizamos toda una “carta de presentación” incluyendo pelos y señales. Si nos han dicho que “para escucha” nos limitamos a eso, a escuchar después de esa breve comunicación para indicarle que estamos ahí.

## **CONCLUSION**

**Todo lo anteriormente expuesto no es a rajatabla porque la fraseología es cambiante, esto es un buen ejemplo de la lógica aplicada a la fraseología aeronáutica, que es lo que se usa en la realidad**

Si todos, tanto controladores como pilotos, nos esforzamos en restringir las comunicaciones a solo lo necesario ganaremos en tiempo, fluidez y claridad. Ello no quita para que cuando no tengamos tráfico no podamos incluir todo aquello que deseemos en nuestras comunicaciones.

AHS1001 – AHS6276 Enric Plana  
AHS8960 – Lluís Gràcia