

ARTCC Argentino – Miembro de Vatsam

Manual de fraseología:



Normas generales y consejos útiles para pilotos y controladores:

1. ATC Siempre comience una comunicación con el indicativo de la aeronave. Así no habrá dudas de a quien se dirige
2. Piloto: Siempre termine una comunicación con su indicativo. De esta manera indicará que terminó su transmisión. Existen excepciones, por ejemplo un contacto inicial con ATC.
3. Comuníquese en forma **Clara, breve y concisa**, de forma tal de brindar toda la información que sea necesaria para que el vuelo sea seguro y ordenado sin ocupar en demasía la frecuencia (está regla aplica más que nada cuando hay muchas aeronaves en frecuencia). Por ejemplo, para dar una posición "SWDxxx al momento cruzando 160 sobre vertical PTA". No es necesario "al momento", ya que SIEMPRE se está al momento.
4. No use NUNCA la palabra "OK". Esta palabra no significa que si, ni que no. Puede generar confusión y serios riesgos.
5. Para contestar 'Si' o 'No', utilice o AFIRMATIVO ó AFIRMA para cuando quiere asentir o decir "SI" o NEGATIVO para cuando quiere negar o decir "NO"
6. Piloto: cuando solicite autorización de un Plan de vuelo, indique al ATC el DESTINO y el NIVEL de vuelo solicitado.
7. No se interponga en una comunicación. Si un ATC le dio una indicación a una aeronave, espere a que esta aeronave colacione, y recién después intente comunicarse con el ATC.
8. Si usted está ingresando a una frecuencia, espere 5 segundos antes de hacer el contacto, así evitará interponerse en una comunicación ya establecida que uds. no estaba escuchando.

Permiso de tránsito: autorización de ruta (si se le autoriza una parte de la ruta, indicar hasta qué punto), nivel de vuelo final (y temporal si fuese necesario para la salida), salida normalizada y transponder. - Ej: "Southern Winds 6319 autorizado a Rosario, nivel 160 hasta Rosario, salida ATOVO2B, activa transponder 1501" El piloto tiene colacionar exactamente lo que se le dijo. Cuando colacionó correctamente se le indica que notifique en condiciones de pushback (si es necesario) y puesta en marcha. Autorización de pushback y puesta en marcha: notificar la orientación del pushback o la pista en uso. - Ej: "Southern Winds 6319 autorizado el pushback y la puesta en marcha, notifica listo para rodar, pista en uso 13" Autorización de rodaje: notificar el rodaje hacia que pista, si hay rodajes en el aeropuerto indicar por cuáles se debe hacer el rodaje y notificar SIEMPRE el QNH.

- Ej: "Southern Winds 6319 autorizado rodaje a pista 13 por rodajes Echo y cinco, notifica en punto de espera, QNH1016" Autorización de despegue: se debe informar la pista y el viento
- Ej: "Southern Winds 6319 autorizado a despegar pista 13, vientos de los 090 grados, 12 nudos" Posterior al despegue se le debe informar la hora a la que despegó (en hora UTC). También debe indicársele si tiene libre ascenso o asciende hasta un nivel menor al de crucero, si continúa en la salida normalizada (si hubiera) o si simplemente se incorpora a la aerovía que corresponda según lo presentado en el plan de vuelo. - Ej: "Southern Winds 6319, despegó 1913, tiene libre ascenso en salida ATOVO2B" Descenso y aproximación: siempre cuando el piloto está próximo a iniciar descenso (mientras antes mejor) debe informársele al piloto por qué STAR va a hacer su aproximación. Una vez contactado con el control de aproximación hay que informarle la pista activa y la aproximación a realizar (visual, si es instrumental y hay varias informar la carta o procedimiento). - Ej: "Southern Winds 6319 prevea SNT6C para aproximación ILS de pista 13" Recordatorio: SIEMPRE que se autorice un descenso por debajo

del nivel de transición INFORMAR EL QNH del aeropuerto de arribo. Autorización de aproximación: una vez que se le ha dado al piloto el vector final de aproximación o ha pasado el último punto previo a la aproximación debe informársele claramente que está autorizado a realizar la aproximación que se le asignó; caso contrario puede dar lugar a confusiones. - Ej: "Southern Winds 6319, posterior San Fernando autorizado ILS de pista 13, notifica establecido en el localizador" Si el aeropuerto posee un procedimiento instrumental cuando se llegue al punto debe informársele que está autorizado a realizar ese procedimiento. Tomemos como ejemplo una aproximación ILS a Córdoba - Ej: "Southern Winds 6319, posterior VOR de Córdoba autorizado procedimiento ILS carta número 1, notifica establecido en el localizador" Autorización de aterrizaje: debe informársele al piloto los vientos y la pista.

- Ej: "Southern Winds 6319 autorizado a aterrizar pista 13, vientos 140 a 12 nudos" Una vez que el avión esté estacionado en plataforma debe informársele que el plan de vuelo presentado está finalizado y que puede liberar frecuencia.