

## CLUB UNIVERSITARIO DE AVIACION

### COMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Por razones de seguridad y ordenamiento del tráfico, se hace necesario que las aeronaves cuenten con equipos de comunicaciones. Estos pueden ser HF (High Frequency) (3000 Khz a 30 Mhz) y/o VHF (Very High Frequency) (30 Mhz a 300 Mhz).

Los equipos HF se emplean para comunicaciones de larga distancia tanto para aeronaves como estaciones terrestres.

Para medianas y cortas distancias son apropiados los equipos VHF. Las frecuencias para comunicaciones aeronáuticas van de 118.0 hasta 135.9 Mhz. Esta banda de frecuencia tiene la ventaja de estar libre de interferencias naturales, como las producidas por tormentas eléctricas y precipitaciones. Por otra parte, tienen un alcance limitado hasta el horizonte, ya que estas radiaciones se propagan en línea recta sin seguir la curvatura de la tierra. El alcance teórico en millas náuticas está determinado multiplicando por el factor 1.23 la raíz cuadrada de la altura en pies.

$$L = 1,23 \sqrt{H}$$

Esta fórmula nos da los siguientes alcances para las alturas que se indica:

H`	L (NM)
1.000	39
5.000	87
10.000	123
20.000	555
30.000	670
40.000	780

La propagación también se ve afectada por el relieve del terreno, siendo precarias las comunicaciones en lugares montañosos volando a poca altura. Cuando es necesario, se recurre a repetidoras.

Estas aparentes desventajas, permiten que estaciones relativamente cercanas usen la misma frecuencia sin interferirse mutuamente, necesitándose pocas frecuencias a lo largo del país. En Chile Continental, 24 torres usan sólo 8 frecuencias y se emplean en general los siguientes grupos de frecuencias para los diversos servicios aeronáuticos.

<b>TORRE</b>	<b>TERRESTRE</b>	<b>CENTRO</b>	<b>APROXIMACION</b>	
118.1	121.6	119.3	126.3	119.7
118.3	121.7	119.5	127.3	119.9
118.4	121.8	119.7	128.1	120.7
118.5	121.85	121.1	128.3	120.9
118.6	121.9	121.4	128.5	
118.7	121.95	123.9	128.7	
118.8				
118.9				

<b>EMERGENCIA</b>	<b>RADIO AIRE-AIRE</b>	<b>INFORMACION</b>	
121.5	126.9	123.4	118.2 (MULTICOM)
	127.0	123.45	122.4 (STGO)
	127.1	130.55	126.7 (AFIS)
	127.3		127.7 (AFIS)
	127.5		132.1 (ATIS)

Las frecuencias correspondientes a cada uno de los Servicios Aeronáuticos se publican en las secciones ENR 4-1 y AD 2., del AIP Chile.

Además de estas frecuencias públicas, existe otro grupo de uso privativo de cada una de las ramas de la defensa, policías, empresas aéreas y clubes aéreos.

### **FRASEOLOGÍA AERONÁUTICA**

Estos apuntes pretenden, junto con las indicaciones del instructor, facilitar al alumno el aprendizaje y familiarización con la fraseología aeronáutica.

Es fundamental que las comunicaciones aeronáuticas sean lo más precisas y lacónicas posible, o sea, se trata de dar la información necesaria con el mínimo

de palabras. De ésta manera, queda la frecuencia disponible para otras comunicaciones.

Aplicando las siguientes normas lograremos comunicaciones en forma clara y lacónica:

**A.-** Para evitar confusiones, al referirse a letras (matrículas, etc.), se emplea al alfabeto fonético, y cuando se trata de números (orientaciones de pista, frecuencias, datos altimétricos, etc.) se dirán dígito por dígito, o por sus correspondientes ordinales.

### ALFABETO FONÉTICO

<b>A.-</b> Alpha	<b>G.-</b> Golf	<b>M.-</b> Mike	<b>S.-</b> Sierra	<b>Y.-</b> Yankee
<b>B.-</b> Bravo	<b>H.-</b> Hotel	<b>N.-</b> November	<b>T.-</b> Tango	<b>Z.-</b> Zulu
<b>C.-</b> Charlie	<b>I.-</b> India	<b>O.-</b> Oscar	<b>U.-</b> Uniform	
<b>D.-</b> Delta	<b>J.-</b> Juliett	<b>P.-</b> Papa	<b>V.-</b> Víctor	
<b>E.-</b> Eco	<b>K.-</b> Kilo	<b>Q.-</b> Quebec	<b>W.-</b> Whisky	
<b>F.-</b> Foxtrot	<b>L.-</b> Lima	<b>R.-</b> Romeo	<b>X.-</b> X-Ray	

### NÚMEROS

<b>1.-</b> Uno	Primero	Wun	<b>6.-</b> Seis	Sexto	Six
<b>2.-</b> Dos	Segundo	Too	<b>7.-</b> Siete	Séptimo	Seven
<b>3.-</b> Tres	Tercero	Tree	<b>8.-</b> Ocho	Octavo	Eight
<b>4.-</b> Cuatro	Cuarto	Fower	<b>9.-</b> Nueve	Noveno	Niner
<b>5.-</b> Cinco	Quinto	Five	<b>0.-</b> Cero	Nada	Zeeroh

### Ejemplos:

- 1).- CC-KUG : Charlie – Charlie – Kilo – Uniform – Golf
- 2).- 29.92 : Dos – Nueve – Decimal – Nueve – Dos
- 3).- Pista 19 : Pista – Uno – Nueve
- 4).- 118.7 : Uno – Uno - Ocho – Decimal – Siete o  
Uno – Uno – Ocho – Punto – Siete
- 5).- Nivel 055: Nivel – Cero – Cinco – Cinco
- 6).- 121.6 : Primero – Segundo – Primero – Decimal - Sexto
- 7).- C150 : Charlie – Uno – Cinco – Cero

- B.-** Cuando se tenga que afirmar o negar algo, se dirá “afirmativo” o “eso es correcto” en el primer caso, y “negativo” en el segundo caso.
- C.-** Si una instrucción o mensaje no se ha entendido o se ha recibido parcialmente se pedirá repetición del mensaje diciendo: “Diga otra vez” o “Repita”.
- D.-** En Aeronáutica se emplea el “Tiempo Universal Coordinado” (UTC), y se expresa con cuatro dígitos. Para acortar el mensaje se pueden decir sólo los minutos pasados de la hora.

**Ejemplo:**

- 1).- 2015 : Dos – Cero – Uno – Cinco  
2).- Hora 16 : Hora – Uno – Seis

Indica 16 minutos pasado la hora (1316; 1816; 0016; etc.), entendiéndose que se sabe la hora en curso.

Si se quiere indicar una hora posterior o anterior a la hora en curso, se agregará la palabra “próxima” o “pasada” respectivamente.

**Ejemplos:**

- 1).- Son las 1625 y se quiere referir a las 1710, se dirá: “Uno – Cero – Próxima”  
2).- Son las 1625 y se quiere referir a las 1518, se dirá: “Uno – Ocho – Pasada”

- E.-** Para confirmar una instrucción o dato poco usual, que no se haya entendido bien o se tenga dudas, se dirá: “Entendido.....” o “Confirme.....”

**Ejemplos:**

- E:** (Estación) : “Autorizado Directo a Pista 01”  
**A:** (Aeronave) : “Entendido, Directo a 01” o “Confirme, Directo a 01”  
**E:** “Eso es correcto, directo a 01” o “Afirmativo, directo a 01”

- F.-** Para dar acuse de recibo y comprensión de un mensaje se dice la matrícula. Las matrículas de las aeronaves deben decirse completas para evitar confusiones con otras que tengan las mismas letras finales y estén

operando en la misma frecuencia. Si no existe riesgo de confusión se pueden decir las dos últimas o última letra.

**G.-** Cuando se desea saber cómo está funcionando el equipo en cuanto a calidad de transmisión, se puede proceder de la siguiente manera:

**A:** “Temuco Torre KUG”

**E:** “KUG Temuco”

**A:** “KUG en prueba de equipo, ¿cómo escucha?”

**E:** “Escucho fuerte y claro” o “escucho con fuerte ruido de fondo”

**A:** “Agradecido KUG”

Una forma, más clara y específica, es emplear una escala de calificación, de uno a cinco para la intensidad y claridad de la transmisión, en este mismo orden.

**Ejemplos:**

**A:** “ .....Cómo escucha”

**E:** “Escucho 3 por 5” (regular volumen y muy claro)

“ .....5 por 3” (Buen volumen, pero poco claro)

“ .....5 por 1” (Buen volumen pero ilegible por ruido de fondo, interferencia, etc.

**H.-** Cuando se hace un llamado a una Estación y esta no entiende claramente, dice “Aeronave que llama a Tobalaba diga otra vez”. Si es la Aeronave la que no entiende, dirá: “Estación que llama al KUG...”

**I.-** Las posiciones se dan haciendo referencia a puntos singulares del terreno (cerros, ciudades, radio ayudas, aeródromos, ríos, etc.) y a la altitud en pies o niveles de vuelo. También, se dan con respecto a la Estación con que se tiene contacto haciendo referencia a los puntos cardinales y distancias con respecto a la Estación. Es de mucha importancia para la seguridad, dar las posiciones con exactitud y más aún, no dar posiciones falsas.

**Ejemplos:**

1).- “San Cristóbal 4.500`...”

2).- “Curicó Nivel 055”

3).- “15 millas (NM) al Norte (de la Estación) 3.500`...”

4).- “5 millas al Weste de Mulchén 4.500`...”

5).- “Próximo a tramo con el viento”

- 6).- “Dejó Calán hace 30 segundos”
- 7).- “Lateral Cerro Coloso” o “A la cuadra...”
- 8).- “Radial 030, 15 DME”
- 9).- “Arco 25...”
- 10).- “A 2 minutos de Tongoy...”
- 11).- “Caldera 37, Antofagasta 49 próxima...”
- 12).- “Vertical Chacabuco”

**J.-** Las palabras “de inmediato” después de una instrucción, le da a ésta el carácter de mandatoria y de suma urgencia. Se emplea generalmente cuando hay riesgo de colisión, de modo que hay que iniciar la maniobra y después contestar.

**Ejemplo:**

- 1).- “KUG, vire de inmediato por la izquierda”

**K.-** Cuando el control define una secuencia de aeronaves, asigna un número a cada una.

**Ejemplos:**

- 1).- “Ingrese al final como número tres...”  
Indica que hay dos aeronaves antes que la nuestra (n-1)
- 2).- “Ruede por A como número dos”
- 3).- “Ruede a posición y mantenga como número dos”

**L.-** A las autorizaciones para despegar y aterrizar, se les dará acuse de recibo diciendo “KUG autorizado a despegar” o “KUG autorizado a aterrizar” respectivamente y no solamente con la matrícula.

### **EMPLEO DE LA FRASIOLOGÍA**

Una vez encendido el equipo, verifique que esté sintonizando en la frecuencia correcta antes de llamar. Para establecer contacto con la Estación o Torre de Control, se hace un llamado (con el micrófono junto a los labios, con volumen normal de voz y bien modulado) en que se menciona primero la estación a la que se llama y luego la matrícula de la aeronave que llama, cuidando de no interrumpir otras comunicaciones.

**Ejemplo:** “Tobalaba Torre, KUG”

Si no se tiene respuesta en un plazo prudente, se llama nuevamente y se verifica la sintonía del receptor cuando corresponda. En caso negativo, solicítense una “cuenta corta” o “larga”, que consiste en una enumeración lenta por parte de la Estación del uno al cinco la primera, y del uno al cinco y al uno la segunda (**uno-dos-tres-cuatro-cinco-cuatro-tres-dos-uno**). Esta cuenta da el tiempo necesario para ajustar la sintonía del receptor o verificar el funcionamiento del micrófono, fonos y otro equipo.

Se ha establecido el contacto cuando se escucha a la Estación responder de alguna de estas formas:

- a).- “KUG, Tobalaba Torre”
- b).- “KUG, Tobalaba, prosiga”

Obtenido el contacto satisfactoriamente se procede a dar la matrícula, tipo de aeronave, posición, plan de vuelo e intenciones. Luego vendrá una serie de instrucciones por parte de la Estación y respuesta de la Aeronave, como se verá en los siguientes ejemplos:

### 1).- ANTES DE INICIAR EL VUELO.

**A:** “Tobalaba Control Terrestre, KUG” o “Tobalaba Terrestre, KUG”

“Tobalaba Control de Superficie, KUG” o “Tobalaba Superficie, KUG”

**E:** “KUG, Tobalaba”

**A:** “Buenos días, KUG, C-150, estacionado combustible (u otro lugar del aeródromo), plan de vuelo Chillán, instrucciones”

La comunicación anterior como las siguientes se pueden hacer más cortas: “Buenos días, KUG, C 150, Combustible, Chillán”, “KUG, estacionamiento Norte, activando plan de vuelo” o “KUG, frente a Torre, D-11 50 minutos”.

A la estación sólo le interesa saber la matrícula, el tipo de aeronave, la ubicación en el aeródromo y las intenciones. No hay que sobrecargar la frecuencia con información tal como “KUG, estacionado en bomba de combustible, autorización a rodar a cabezal de despegue para vuelo de instrucción en zona de Pirque aproximadamente 45 minutos”.

**E:** “KUG”, autorizado rodaje via Alfa a pista 19, Viento 210° 8 nudos, Altímetro 29.96 pulgadas, hora 37”.

**A:** “KUG”...

Al llegar a la losa de prueba, se cambia a frecuencia aérea, cuando corresponda, para enterarse del tráfico en el circuito.

**A:** “KUG, listo para despegar”.

Una vez terminadas satisfactoriamente las pruebas.

No corresponde, a la Aeronave, decir otra cosa, como: “Autorización para posición y mantener” o “Listo para despegue inmediato”.

**E:** En este momento se puede recibir varios tipos de instrucciones:

**a).-** “KUG, autorizado a despegar”

**b).-** “KUG, posición y mantenga”, “KUG, rueda a posición y mantenga” o simplemente “KUG, rueda a posición”.

Todas indican que se coloque en el eje de la pista listo a despegar a indicación de la Torre.

**c).-** “KUG, mantenga fuera de Pista”, “KUG, mantenga posición”, “KUG, mantenga”.

Todas indican que se quede donde esté, hasta nuevas instrucciones. Seguramente hay una aeronave próxima a aterrizar.

Si las pruebas de prevuelo aconsejan no despegar, se dirá a la Torre:

**A:** “KUG, regresa por mantenimiento”.

La Estación dará instrucciones de rodaje en Frecuencia de Torre o pedirá cambiar a Frecuencia Terrestre.

**A:** (Una vez en vuelo) “KUG, 5 millas al Sur, 3.500` ( u otra posición próxima al Aeródromo) frecuencia y zona.

Indica que se quiere terminar el contacto y abandonar la zona de control del aeródromo.

**E:** “Autorizado a dejar frecuencia y zona, buen viaje y terminado” o “Frecuencia y zona aprobados”.

También puede agregar que se contacte en otra frecuencia con otra Estación.

**A:** “Agradecido, KUG”.

## **2).- AL LLEGAR AL AERÓDROMO DE DESTINO.**

Es conveniente mantener escucha con anticipación para obtener una buena sintonía e informarse del tráfico existente.

**A:** “Temuco Torre, KUG”

**E:** “KUG, Temuco Torre”



**A:** “Buenos días, KUG, C-150, 20 millas al Sur, 4.500`, Tepual, Temuco, Instrucciones”

**E:** “Autorizado a ingresar a circuito izquierdo pista 14, viento 150° con 5 nudos, altímetro 30.02, notifique tramo con el viento”.

Esta instrucción general puede sufrir variaciones y/o complementarse con otras:

**A:** “KUG”

**A:** “KUG, Tramo con el viento”; “KUG, con el viento”

**E:** “Notifique base” o “Autorizado a aterrizar” o “Continúe aproximando”

**A:** “KUG”

**A:** “KUG, base”

**E:** “Notifique final” o “Autorizado a aterrizar”

**A:** “KUG”

**A:** “KUG, final”

**E:** “Autorizado para aterrizar”

**A:** “KUG”

**NOTA:** Si hay otra aeronave en el circuito y se la tiene positivamente a la vista, se confirmará diciendo: “Tráfico a la vista”.

En cualquiera de estas etapas de despegue o aproximación, la Estación puede pedir datos como “Confirme procedencia”, “Confirme posición”, “Confirme matrícula”, “Tipo de Aeronave”, “¿Tiene el tráfico a la vista?”, “¿Puede ingresar a base ahora?”, etc..

Del mismo modo, se puede exigir alguna maniobra por razones de tráfico: “Viraje 360° por la derecha”, “Prolongue tramo con el viento”, “Efectúe base amplia”, “Prepárese para rehusar”, “Haga expedito el rodaje”, “Desahogue primera posible”, “Estacione frente a torre”, “Mantenga posición”, “Precauciones en el rodaje”, “Mantenga la derecha en el rodaje”, etc..

La aeronave por su parte, puede solicitar: “Instrucciones para pernoctar”, “Instrucciones para combustible”, “Instrucciones para dejar o tomar pasajeros”, etc..

### **3).- AERONAVE EN VUELO SOLICITA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

**A:** “Curicó información, KUG”

Las Estaciones AFIS sólo dan informaciones y no autorizaciones, las separaciones respecto a otras aeronaves son responsabilidad del piloto (AIP. ENR 1.14-9)

**E:** “KUG, Curicó Información”

**A:** “KUG, C-150, 15 millas al Norte, nivel 055, Tobalaba Chillán, solicita último tiempo de Chillán”

En general la Estación acusará recibo repitiendo el mensaje anterior y puede pedir “mantener escucha” para dar los datos solicitados posteriormente.

**E:** “KUG, copie tiempo de las 1800: disperso a 1500 m., viento de los 020° con 10 nudos, visibilidad 7 km.”

**A:** “Agradecido, KUG”

#### **4).- CAMBIO EN VUELO DEL PLAN DE VUELO**

**A:** “Curicó Información, KUG”

**E:** “KUG; Curicó Información”

**A:** “KUG; C-150, 15 millas al Norte, nivel 055, Cerrillos-Curicó solicita tiempo de Concepción (Carriel Sur).

**E:** “Carriel Sur, quebrado a 800 m., ilimitado (visibilidad), viento 180° 10 a 15 nudos”

**A:** “Recibido, KUG; solicita cambio de plan de vuelo Cerrillos – Curicó por Cerrillos – Carriel, estimado Carriel 45 Próxima”.

**E:** “Recibido, cambio de plan de vuelo...”

La Estación, en este caso puede pedir los datos de autonomía de combustible, personas a bordo, etc. Para evitar esto es conveniente llenar previamente un formulario de plan de vuelo (ATC-1) para dar la información completa y en el orden correcto. Evitando así comunicaciones adicionales.

#### **5).- PRESENTACIÓN EN VUELO DE UN PLAN DE VUELO**

En este caso, se establece contacto con Estación del modo indicado para posteriormente dar la posición y averiguar el tiempo de la ruta y el destino. Si las condiciones son favorables, se darán a la Estación los datos necesarios. Esto se facilita llenando previamente un formulario de plan de vuelo (ATC-1).

## 6).- NOTIFICACIÓN DE PASO POR UNA ESTACIÓN

**A:** “Temuco Torre, KUG”

**E:** “KUG, Temuco Torre”

**A:** “KUG, C-150 15 millas al Nor - Weste, nivel 075, Linares Pichoy, estima Pichoy 25 próxima, agradecería tiempo de Pichoy”.  
(Es conveniente averiguar siempre el tiempo en el aeródromo de destino).

**E:** “Recibido KUG, mantenga escucha”

**A:** “KUG”

**E:** “KUG, Temuco”

**A:** “Temuco, KUG”

**E:** “Tiempo de Pichoy de las 1500, despejado, ilimitado, viento 160° con 5 a 10 nudos”

**A:** “KUG, recibido”

**E:** “Notifique Río Toltén (u otro punto)”

**A:** “KUG”

**E:** “KUG, nivel 075 Río Toltén”

**A:** “Recibido, buen viaje y terminado”

**A:** “Agradecido, KUG”

## 7).- CRUCE DE ZONA RESTRINGIDA

**A:** “Valparaiso Información, KUG”

**E:** “KUG, Valparaiso Información”

**A:** “KUG, C-150, Algarrabo, 4500`, Santo Domingo – La Ligua, Instrucciones para cruzar R-67”

**E:** “La Estación dará las instrucciones pertinentes y pedirá notificar abandonando (o dejando).”

## 8).- CANCELACIÓN PLAN DE VUELO

Cuando el destino es un aeródromo sin radio y al alcance de radio de una Estación, se puede cancelar el Plan de Vuelo con esta última, en vuelo. (La Chimba – Cerro Moreno, Las Marías – Pichoy, Torca – Curicó, La Paloma – El Tepual, Chacabuco – Santiago, El Litral – Chillán).

**A:** “Pichoy, KUG”

**E:** “KUG, Pichoy”

**A:** “KUG, 5 millas al Weste 2000`, Chillán Las Marías, estima Las Marías 30, solicita cancelar Plan de vuelo”

**E:** “Recibido, notifique con Las Marías a la vista”

**A:** “KUG, Las Marías a la vista”

**E:** “Recibido, cancela Plan de Vuelo 27”

**A:** “Agradecido, KUG”

En este caso se puede proceder como en el caso del cambio de Plan de Vuelo (Ejemplo N°4).

## **9.- OPERACIÓN EN FRECUENCIA MULTICOM. (AIP ENR 1.14-9)**

Cuando se opera con respecto a un Aeródromo que no es controlado ni AFIS, se emplea la frecuencia MULTICOM 118.2. Los llamados a esta frecuencia son para informar a otros tráficos que operen en el mismo Aeródromo, nuestra posición e intenciones. Por lo tanto, siempre hay que hacer mención del aeródromo en que se esté operando para evitar confusiones con el tráfico en otros aeródromos.

La frecuencia MULTICOM, no debe emplearse para comunicaciones entre aeronaves por la posible interferencia a los llamados de otras aeronaves operando en el mismo u otros aeródromos.

### **LLEGADA**

**A:** “Para tráfico de Chacabuco, KUG C-150, 10 millas al Sur, 5000`, para sobrevuelo y aterrizaje” o “Chacabuco MULTICOM, KUG...”

Siempre hay que sobrevolar la pista para verificar que no está obstruida y comprobar la dirección del viento.

**A:** “KUG; tramo con el viento izquierdo pista 21 Chacabuco, para sobrevuelo y aterrizaje”

**A:** “KUG, sobrevolando pista 21 Chacabuco”

**A:** “KUG, tramo con el viento izquierdo pista 21 Chacabuco”

**A:** “KUG, base izquierda pista 21 Chacabuco”

**A:** “KUG, final pista 21 Chacabuco para toque y despegue” o “KUG, final pista 21 Chacabuco”

**SALIDA**

**A:** “Para tráfico de Chacabuco, KUG, C-150, rodando a cabezal 21”

**A:** “KUG, C-150, despegando pista 21 Chacabuco, posterior viraje izquierdo para San Felipe” o “KUG, C-150, despegando pista 21 prácticas de circuitos” Chacabuco,

**PASADA**

**A:** “Para tráfico de San Fernando, KUG, C-150, 10 millas al Norte, 3.500, Chacabuco– Curicó”

Posteriormente, se llama sobre o a la cuadra del aeródromo y finalmente 10 millas fuera. Hecho este último llamado pasamos a la frecuencia que emplearemos en el tramo siguiente de la ruta.

**10).- OPERACIONES EN CONDICIONES VFR ESPECIAL**

Es el Piloto el que tiene responsabilidad de solicitar operar en condiciones VFR Especial.

**SALIDA**

**A:** “KUG, C-150 en combustible, activando Plan de vuelo”

**E:** “KUG, Tobalaba operando bajo mínimos visuales, visibilidad 3.500 metros”

**A:** “KUG, solicita una salida VFR Especial”

Después de esta solicitud, la Estación da a la Aeronave las instrucciones e informaciones para el despegue.

**A:** “KUG, listo para despegar”

**E:** “KUG, autorizado para una salida VFR Especial, ascienda y mantenga eje de pista, notifique volando en condiciones visuales, autorizado a despegar”

**A:** “KUG”

**A:** “KUG volando visual”

## **LLEGADA**

**A:** “.....Instrucciones para aterrizar”

**E:** “KUG, Los Tobalaba operando bajo mínimos visuales, 3.000 metros”

**A:** “Tobalaba, KUG solicita un ingreso VFR Especial”

**E:** “KUG, autorizado a un ingreso Especial, a la Pista 21...”

Cuando hay otra aeronave operando en la ATZ, la Estación puede pedir mantener en algún punto establecido, como Parque, San Cristóbal, Estadio Nacional, Calán, La Florida, etc..

## **11).- COMUNICACIÓN CON OTRA AERONAVE**

Se hará en la frecuencia 130.55 Mhz o se puede coordinar previamente las frecuencias 123.4 o 123.45 Mhz.

Cuando dos aeronaves están en contacto con una Estación y desean comunicarse entre sí, lo podrán hacer en la frecuencia de la Estación previa autorización de ésta o pedirle a la Estación que pase el mensaje.

## **12).- SERVICIO ATIS**

EL servicio ATIS (Automatic Terminal Information Service), sólo transmite información pregrabada de las condiciones meteorológicas y notams del aeródromo. Esta información se va actualizando según varíen las condiciones y se le asigna una letra de la A a la Z . Esto permite que las aeronaves que salen o llegan estén en conocimiento de las condiciones sin ocupar las frecuencias de Control Terrestre, Torre o Aproximación.

Previo a contactarse con Control Terrestre, Torre o Aproximación, se escucha el ATIS y se toma nota de la información. Luego se contacta con Terrestre, Torre o Aproximación, según se indica en el ejemplo N°1, agregando que se tiene la información correspondiente del ATIS.

**E:** (ATIS) “.....viento 200°, 5 nudos, QNH 29.87.....información R”

**A:** “.....con información R”

Como es lógico, en estas pocas páginas no es posible tratar todas las situaciones, pero si se aplican los procedimientos dados en este texto y se

informa con claridad y anticipación a la Estación de lo que se desea hacer, ésta prestará toda cooperación para que el vuelo sea lo más expedito y seguro posible.

En un principio, el micrófono pone nervioso al alumno, por lo que se le recomienda que piense bien lo que va a decir o que lo anote previamente.

Hay que recordar, también, ***que la primera responsabilidad del piloto es mantener el control de la aeronave, su trayectoria y la separación con respecto a otras aeronaves y obstáculos, en el aire y en tierra.*** Por lo tanto, no se apresure en emplear la radio durante maniobras que requieran mucha atención (Rodajes en lugares estrechos o congestionados, Despegues, Tramos Base y Final, Aterrizajes, Rehusadas, Carreras de Despegue, etc.).

Emplee la radio sólo cuando tenga la situación completamente controlada, incluso si lo está llamando una Estación.

Cuando están en contacto con una Estación, las aeronaves no se comunicarán directamente entre ellas, sino que lo harán a través de la Estación, salvo que la Estación lo autorice expresamente.

Finalmente, no corresponde decir frases como: “Aquí, KUG.....”, “KUG, volando.....”, “Este es el KUG.....”, “Atento Tobalaba....”; agregar la palabra “Cambio” al final del mensaje, dar acuse de recibo con la palabra “Roger” o “Ere” en reemplazo con la matrícula.

CLUB UNIVERSITARIO DE AVIACIÓN  
LA VICTORIA BUEN VIAJE Y TERMINADO SCVH

**CLUB UNIVERSITARIO DE AVIACION  
DIRECCIÓN DE VUELO**