

## Capítulo 3

### Operaciones diarias. Estructuras gramaticales de comunicaciones en operaciones diarias





## Daily Operation

En este capítulo estudiaremos todas las operaciones de interlocución entre el piloto (P) y el controlador aéreo (C) de cada dependencia de control. En primera instancia aprenderemos las estructuras de comunicación ante una situación normal y luego pasaremos a las comunicaciones ante una situación anormal.

### DEPARTURE INFORMATION (normal operation)

Toda operación normal de vuelo inicia con el análisis de las condiciones meteorológicas, ya sea escuchando un ATIS o bien analizando la información de salida que puede proporcionar el control de superficie local. En ambos casos el piloto encontrará nuevos términos que iremos conociendo a medida en que aparezcan en la interacción PILOTO (P) – CONTROL (C). El primer intercambio entre estas dos figuras se presenta cuando el piloto desea conocer la información de salida.



**- Name of ground station. Callsign. Request –**

**P:** Ground, TCAir 5663, request departure Information.

**C:** TCAir 5663, runway in use 13, wind 100° 15 KT, temperature 15, dew point 05, runway wet, breaking action poor, QNH 1010.

**P:** Runway 13, QNH 1010, TCAir 5663.

Esta misma información puede ser obtenida de forma automática seleccionando la frecuencia del ATIS, donde una grabación con frecuencia horaria describirá toda la información necesaria para planificar la salida. Veamos un ejemplo:

**A:** Atis Information G at 1300, runway in use 13 or 18 according destination, transition level 050. Wind 100° 15kt, visibility 10 km or more, cloud scattered at 2500ft, broken 4000ft, temperature 15°, dew point 05°, QNH 1010. No delay for departure. No restriction. In Initial contact report you have Information G.

Cabe mencionar que el mensaje del ATIS puede ser mucho mas extenso y complejo dependiendo del aeropuerto y de la situación puntual que se este viviendo en ese momento. Al final del mensaje se solicita indicar en el primer contacto con el control que ha recibido la información G, a fin de que el control sepa que conoce las condiciones actuales de salida. Veamos unos ejemplos mas:

Request departure information...

**P:** Ground, TCAir 5663, request departure Information.

**C:** TCAir 5663, runway in use 05, wind 090° 15 KT, gusting 25kt visibility 5000 mts, fog, rain, temperature 5, dew point 4, runway wet, breaking action poor, QNH 1004. Expect 15 minutes of delay for your departure.

**P:** Say Again please, TCAir 5663.

**C:** TCAir 5663, runway in use 13 ...

**P:** Runway 05, QNH 1004, TCAir 5663, thank you.

Atis Information...

**A:** Atis Information T at 1130, runway in use 05, taxiway G1, G2, closed work in progress. ILS CAT II approach in progress runway 14. Wind calm, visibility 4000

mts, fog, heavy rain, temperature 11°, dew point 10°. QNH 1001. No delay for departure. Expect windshear on final runway 14. Inform ground at first contact that you have received Information Tango.



**Gusting** (ráfaga). **Breaking Action** (acción de frenado). **Delay** (demora). **Expect** (prevea). **Wet** (húmedo). **Fog** (niebla) **Dew Point** (punto de rocío). **Say Again** (repita). **Windshear** (cortantes viento).

Escanea el código QR y escucha el audio de un ejemplo de este ejercicio.  
(Video de acceso público disponible en YouTube. Reproducción sujeta al canal de YouTube)



## **CLEARANCE (normal operation)**

Una vez finalizado el primer contacto con el control es momento de pasar a la segunda instancia, solicitar el permiso de transito o “**Clearance**”. Luego de llamar al control de superficie e identificarse, el piloto continúa con la siguiente estructura:



**- Name of ground station. Callsign. Request. Destination -**

**P:** Ground good morning, TCAir 5663, request Clearance to Lima.

**C:** TCAir 5663 cleared to Lima via flight plan route, Alpha 31B departure FL250 initially until KOKUK position, request level change on route. When airborne contact 124.5. Squawk 2013.

**P:** Cleared to Lima via flight plan route, Alpha 31B departure FL250 initially until KOKUK position. Squawk 2013. TCAir 5663.

**C:** Readback correct. When ready contact 121.90 to Start up.

**P:** Contact 121.90 to Start up. Thank you. TCAir 5663.

El “Clearance” puede tomar diferentes formas y tamaños en función al vuelo que se prevea autorizar por parte del control. En todos los casos, el piloto deberá repetir toda la instrucción tal cual fue brindada a fin de que el controlador confirme que el piloto ha comprendido correctamente sus instrucciones. Veamos algunos ejemplos mas de diferentes “Clearance”.

**C:** TCAir 5663 cleared to Quito, Alpha 31B departure FL250 initially until KOKUK position, W24 until Quito. After takeoff contact control on frequency 119.85. Squawk 1818.

**C:** TCAir 5663 cleared to Cali, Romeo13B departure, then as filled. Initial climb to FL150, request level change on route. After takeoff, turn right heading 180° for 10 NM then return to standard departure. Maintain maximum Speed 180KT until passing FL100. When airborne contact control on 125.60. Squawk 3381.



**Airborne** (en el aire). **Squawk** (transponder). **On Route** (en ruta). **FL250** (nivel de vuelo 250). **As Filled** (según fue completado). **Heading** (rumbo) **Passing** (pasar/cruzar). **Climb** (ascenso). **Initially** (inicialmente). **Request Level Change** (solicitud cambio de nivel).

Escanea el código QR y escucha el audio de un ejemplo de este ejercicio.  
(Video de acceso público disponible en YouTube. Reproducción sujeta al canal de YouTube)



## **WELCOME MESSAGE to the passengers**

Previo a la puesta en marcha, el capitán suele dar un anuncio de bienvenida a los pasajeros e informarles datos adicionales sobre el vuelo. Este es el momento indicado para hacerlo, ya que de hacerlo luego, interferiría con los procedimientos operativos. Este anuncio suele ser realizado tanto en español como en inglés.



*“Ladies and gentlemen, the captain speaking. We would like to welcome you on board to our flight TCAir 5663 with destination Lima. Our flight time will be three hours and we hope an excellent weather. We will taking off in the next fifteen minutes. Enjoy the flight and the service on board. Thank you”.*

*Escanea el código QR y escucha el audio de un ejemplo de este ejercicio.  
(Video de acceso público disponible en YouTube. Reproducción sujeta al canal de YouTube)*



## **START-UP (normal operation)**

Luego de haber recibido el “Clearance” es momento de solicitar la puesta en marcha al control de superficie con la siguiente estructura:



**- Name of ground station. Callsign. Stand. Atis. Request. Destination –**

**P:** Ground good morning, TCAir 5663. Stand A12. Information Golf. Request Start up to Lima.

**C:** TCAir 5663 start up approved.

**P:** Starting up TCAir 5663.

Otras posibles respuestas serían las siguientes ...

**1) C:** TCAir 5663 stand by for start.

**P:** Standing by TCAir 5663.

**2) C:** TCAir 5663 expect departure at 55. Start up at your discretion.

**P:** Roger, expecting Start up at 55 TCAir 5663.

**3) C:** TCAir 5663 slot time 30. Start up at your discretion

**P:** Roger, slot time at 30. TCAir 5663.

**4) C:** TCAir 5663 expect Start up in 5 minutes, at 25.

**P:** Roger, Start up at 25. TCAir 5663.

### **START-UP (abnormal operation)**

En esta etapa analizaremos las primeras situaciones anormales que pueden presentarse durante este procedimiento.



**1) Situación anormal:** pasajero perdido.

**P:** Ground good morning, TCAir 5663. Stand A12. Information Golf. Request Start up to Lima.

**C:** TCAir 5663 expect Start up in 10 minutes.

**P:** Expecting Start up in 10 minutes. TCAir 5663.

**P:** Ground, TCAir 5663. We have to delay our Start up time due to passenger baggage identification process. We have one passenger missing.

**C:** Roger, TCAir 5663.

**2) Situación anormal:** animal vivo en bodega.

**P:** Ground good morning, TCAir 5663. Stand A12. Information Golf. Request Start up to Lima.

**C:** TCAir 5663 there's a 30 minute delay due to traffic.

**P:** We need to start up as soon as possible. We've got livestock in the hold. Request priority to Start up.

**C:** TCAir 5663, Star up approved.

**3) Situación anormal:** Avion detrás.

**P:** Ground good morning, TCAir 5663. Stand A12. Information Golf. Request Start up to Lima.

**C:** TCAir 5663 there is a B747 passing behind you from left to right, after passing traffic, Start up approved.

**P:** Roger. After passing B747, Start up approved. TCAir 5663.



**Stand** (estacionamiento). **Approved** (aprobado). **At Your Discretion** (a discreción). **Livestock** (animal vivo). **Slot Time** (turno). **Roger** (recibido). **Baggage** (valija). **As soon as possible** (tan pronto sea posible). **Passenger missing** (pasajero perdido).

## **PUSH BACK (normal operation)**

Al finalizar la puesta en marcha, es momento de iniciar el retroceso para alejarse de la posición de estacionamiento y posicionar la aeronave para iniciar el rodaje.



**- Name of ground station. Callsign. Request. Stand number -**

**1) P:** Ground, TCAir 5663. Request push back. Stand A12.

**C:** TCAir 5663, from stand A12, push back approved.

**P:** Pushing back. TCAir 5663.

**2) P:** Ground, TCAir 5663. Request push back. Stand A12.

**C:** TCAir 5663, expect 5 minutes delay due to traffic.

**P:** Roger, holding position. TCAir 5663.