



Manual de procedimientos internos técnicos

Procedimiento para el uso de fraseología aeronáutica y operación en aeropuertos no controlados

MPIT-DO-JP-098

Revisión Original

Procedimiento para el uso de fraseología aeronáutica y operación en aeropuertos no controlados

1. Control

1.1. Tabla de autorizaciones

No. de Revisión	Emitido por	Revisado por	Autorizado por
Original	Enrique Escorza Jefe de Pilotos	José Camberos Jefe de Adiestramiento de Pilotos	Omar López Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

1.2. Registro de revisiones

No. de Revisión	Fecha de la Revisión	Motivo de la Revisión
Original	Marzo 2019	Original

1.2.1. Responsable de la revisión

El responsable de editar, revisar y actualizar este procedimiento es la Jefatura de Pilotos.

1.2.2. Criterio de la revisión

Este procedimiento será revisado cuando menos una vez al año a partir de la fecha de su emisión, o antes si se cambia para mejorar el sistema administrativo de la organización, o bien, a causa de la generación o actualización de la regulación aplicable.

1.3. Lista de distribución

1. Dirección de Operaciones
2. Jefatura de Adiestramiento de Pilotos

3. Jefatura de Pilotos
4. Instructores y asesores de vuelo
5. Capitanes y Primeros oficiales

2. Contenido

2.1. Definiciones y acrónimos

1. **Colación.** Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.
2. **Comunicación aeroterrestre.** Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.
3. **Comunicación de aire a tierra.** Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.
4. **Comunicación de tierra a aire.** Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.
5. **Comunicación interpiloto aire-aire.** Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.
6. **Duplex.** Método por el cual la telecomunicación entre dos estaciones puede efectuarse simultáneamente en ambos sentidos.
7. **Radiodifusión.** Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.
8. **Red radiotelefónica.** Grupo de estaciones aeronáuticas radiotelefónicas que usan y observan las mismas frecuencias y que se ayudan mutuamente, en forma establecida de antemano, para lograr la máxima seguridad de las comunicaciones aeroterrestres y la difusión del tráfico aeroterrestre.
9. **Transmisión a ciegas.** Transmisión desde una estación a otra en circunstancias en que no puede establecerse comunicación en ambos sentidos, pero cuando se cree que la estación llamada puede recibir la transmisión.

2.2. Objetivo

Establecer los lineamientos que el personal técnico aeronáutico constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave debe seguir para la utilización adecuada de la fraseología.

2.3. Alcance

Este procedimiento es aplicable a todo personal de Pilotos Aviadores que utilicen los Servicios de Tránsito Aéreo y Telecomunicaciones Aeronáuticas. Así mismo tiene como finalidad el de proporcionar una guía rápida dentro de las operaciones aéreas de TAR Aerolíneas, y sirven como complemento a la

Circular Obligatoria CO AV-26/11 R3, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil con fecha 20 de marzo del 2017. “Reglas para establecer la utilización de la Fraseología Aeronáutica” y demás reglamentos nacionales e internacionales.

2.4. Referencias

1. Documento 4444 “Gestión del Tránsito Aéreo” de la Organización de Aviación Civil Internacional
2. Anexo 10 OACI. Telecomunicaciones Aeronáuticas.
3. Circular Obligatoria CO AV-26/11 R3, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil con fecha 20 de marzo del 2017. “Reglas para establecer la utilización de la Fraseología Aeronáutica”.

2.5. Descripción del procedimiento

Las presentes consideraciones respecto a la utilización de la Fraseología aeronáutica tienen como finalidad el de proporcionar una guía rápida dentro de las operaciones aéreas de TAR Aerolíneas, y sirven como complemento a la Circular Obligatoria CO AV-26/11 R3, emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil con fecha 20 de marzo del 2017. “Reglas para establecer la utilización de la Fraseología Aeronáutica” y demás reglamentos nacionales e internacionales.

2.5.1. Comunicaciones orales

1. En todas las comunicaciones se observará la mayor disciplina en todo momento.
2. Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal.
3. Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.
4. El operador que reciba se cerciorará de que el mensaje se ha recibido correctamente, antes de acusar recibo.
5. Cuando una estación de aeronave transmita el acuse de recibo de un mensaje, éste comprenderá el distintivo de llamada de la aeronave.
6. Piloto volando y Piloto monitoreando, deberán confirmar de mutuo acuerdo todas las instrucciones y autorizaciones, con el fin de asegurar que la instrucción haya sido entendida, más aun en aquellas autorizaciones que dadas sus características poseen un riesgo en la continuidad del vuelo. (pistas, altitudes, rumbos, etc)
7. En el caso de que la tripulación tenga alguna duda respecto a alguna instrucción o autorización por parte del CTA, se deberá solicitar que sea clarificada antes de ejecutar alguna acción.
8. Cuando la estación de una aeronave necesite enviar señales para hacer pruebas o ajustes que puedan interferir en el trabajo de una estación aeronáutica vecina, se obtendrá el consentimiento de esa estación antes de enviar tales señales. Dichas transmisiones se mantendrán al mínimo.
9. **Recomendación.**— Después de haber hecho una llamada a la estación aeronáutica, debería transcurrir un período de 10 segundos por lo menos, antes de hacer una segunda llamada. Esto debería evitar transmisiones innecesarias mientras la estación aeronáutica se prepara para

contestar a la llamada inicial.

10. Las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente o en inglés.
11. La técnica de transmisión oral debería ser tal que se consiga la máxima inteligibilidad posible en cada una de las transmisiones. Para lograr este objetivo es indispensable que la tripulación de vuelo y el personal de tierra:
 - pronuncien cada una de las palabras clara y distintamente;
 - mantengan una velocidad constante de enunciación que no exceda de 100 palabras por minuto. Cuando se transmita un mensaje a una aeronave y haya que anotar su contenido, la velocidad de enunciación debe ser menor para que se pueda escribir el mensaje. Una pequeña pausa antes y después de las cifras hará que sea más fácil comprenderlas;
 - mantengan el volumen de la voz a un nivel constante de conversación;
 - estén familiarizados con la técnica de manejo del micrófono, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento de una distancia constante del mismo, si no se utiliza un modulador con un nivel constante;
12. Los mensajes cursados completamente por el servicio móvil aeronáutico comprenderán las partes siguientes en el orden que se indica:
 - llamada con indicación del destinatario y del originador (e.g. "Torre Querétaro, TAR 432")
 - texto ("Solicito autorización retroceso y encendido")
13. Cuando se desee establecer contacto, la comunicación comenzará con una llamada y una respuesta; pero si se tiene la certeza de que la estación a que se llama recibirá la llamada, la estación que llama podrá transmitir a continuación el mensaje sin aguardar una respuesta de la estación llamada.
14. Se establecerán comunicaciones interpiloto aire-aire, en el canal aire-aire de 123,45 MHz, mediante una llamada dirigida a una determinada estación de aeronave o una llamada general, teniendo en cuenta las condiciones a que está supeditada la utilización de este canal.
15. Los distintivos de llamada radiotelefónicos abreviados, se usarán solamente una vez que se haya establecido comunicación satisfactoria, siempre que no sea probable que ocurra confusión. Una estación de aeronave usará su distintivo de llamada abreviado sólo después de que haya sido llamada de esta manera por la estación aeronáutica.
16. Después de establecida la comunicación, se permitirá mantenerla continuamente en ambos sentidos, sin nueva identificación ni llamada, hasta que se termine el contacto.
17. A fin de evitar toda confusión posible, los controladores y pilotos agregarán siempre el distintivo de llamada de la aeronave a la que se aplica el permiso al dar las autorizaciones ATC y al colacionarlas.
18. Las aeronaves en los vuelos largos sobre el agua o en los vuelos sobre zonas designadas en las que se exige llevar un transmisor de localización de emergencia (ELT) mantendrán la escucha continua de la frecuencia de emergencia VHF de 121,5 MHz, excepto durante los períodos en que estén efectuando comunicaciones en otros canales VHF o en los que las limitaciones del equipo de a bordo o las funciones del puesto de pilotaje no permitan la escucha simultánea de dos canales.
19. Las aeronaves se mantendrán continuamente a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz en las zonas o en las rutas en que exista la posibilidad de interceptación u otros peligros similares, y en que así lo haya dispuesto la autoridad competente.
20. Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica apropiada en el canal designado, tratará de establecer contacto en el canal utilizado anteriormente y, si no lo logra, en otro canal apropiado a la ruta. Si estas tentativas no dan resultado, la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con la estación aeronáutica apropiada, otras estaciones aeronáuticas u otra aeronave usando todos los medios disponibles y comunicará a la

estación aeronáutica que no pudo establecer contacto en el canal asignado. Además, una aeronave que opere en la red deberá escuchar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

21. Si fallasen los intentos de contacto arriba mencionados, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en el canal o canales asignados, precedido de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS" y, si fuera necesario, incluirá al destinatario o destinatarios del mensaje.
22. En la operación de red, un mensaje que se transmita a ciegas debería transmitirse dos veces, tanto en el canal principal como en el secundario. Antes de cambiar de canal, la aeronave debería anunciar a qué canal va a pasar.

2.5.2. Comunicaciones de socorro de radiotelefonía

1. Además de ir precedido de la señal radiotelefónica de socorro MAYDAY repetida tres veces preferiblemente, el mensaje de socorro enviado por una aeronave que se encuentre en condición de peligro, se hará:
 - en la frecuencia aeroterrestre utilizada en aquel momento
 - en el mayor número posible de los siguientes elementos pronunciados claramente y, a ser posible, en el orden siguiente:
 - el nombre de la estación llamada
 - la identificación de la aeronave
 - la naturaleza de la condición de peligro
 - la intención de la persona al mando
 - posición actual, nivel y rumbo

2.5.3. Procedimiento de operación en aeropuerto no controlados

1. En los aeródromos no controlados es necesario que los pilotos efectúen sus operaciones con la mayor precaución para no verse involucrados en situaciones de alto riesgo.
2. Todos los pilotos que efectúen vuelos VFR en aeródromos no controlados, deberán tomar las precauciones indicadas como procedimientos y prácticas de operación a fin de obtener la seguridad en las operaciones.
3. Procedimientos
 - LLEGADAS: b) Al aproximarse, sintonice y mantenga una escucha en la frecuencia de 122.5 MHZ, antes de 15 millas del aeródromo para conocer la posición e intenciones de otras aeronaves que operen en el área, mediante la recepción de mensajes efectuados por los pilotos de las mismas aeronaves; antes de 5 millas del aeródromo transmita al aire su posición, altitud e intenciones en la misma frecuencia; después transmita su posición en cada uno de los tramos del circuito (inicial, viraje y final).
 - SALIDAS: a) Sintonice y mantenga una escucha en 122.5 MHZ antes de iniciar el rodaje para conocer la posición e intenciones de otras aeronaves operando en el área; transmita al aire sus intenciones y posición en el aeródromo antes de entrar a pista para el despegue.
1. Prácticas de operación
 - LLEGADAS: a) Cruce la pista a la mitad de la misma a una altura de cuando menos 1000 pies sobre el terreno para observar el tránsito aéreo y el cono de viento. Después entre al circuito de tránsito a la izquierda en el tramo de

aproximación inicial, a menos que el circuito establecido para la pista en uso sea a la derecha. Sólo en caso de emergencia haga una aproximación directa a la pista en uso. b) De haber otras aeronaves en el circuito de tránsito, respete las reglas de derecho de paso, mediante la aplicación del método “ver y ser visto”. Asegúrese que su trayectoria de vuelo esta despejada antes de efectuar el aterrizaje. Después de aterrizar desaloje la pista lo más pronto posible.

- SALIDAS: a) Manténgase fuera de la pista hasta que esté listo para despegar, recuerde que el tiempo que usted ocupa la pista, puede ser un tiempo muy valioso que otra aeronave necesita para aterrizar; b) Asegúrese que no se encuentre otra aeronave enfilada para aterrizar, antes de entrar a pista para el despegue. c) No inicie el despegue hasta asegurarse que está despejada la trayectoria de despegue.

2.5.4. Procedimiento para el cambio de VFR a IFR

Cuando se esté efectuando un vuelo VFR y se desee cambiar a vuelo IFR, el piloto de la aeronave deberá:

- Estar capacitado para volar IFR;
- Transmitir los cambios correspondientes del plan de vuelo a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo;
- Recabar la autorización de la dependencia apropiada del Servicio de Control de Tránsito Aéreo, si lo hubiera, conforme al procedimiento establecido.
- Ajustarse a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

2.5.5. Procedimiento para el cambio de IFR a VFR

Cuando se esté efectuando un vuelo IFR y se desee cambiar a vuelo VFR, el piloto de la aeronave deberá:

- No cancelar su vuelo IFR a menos que existan condiciones meteorológicas para vuelo visual (VMC), las cuales deberán ser constantes y/o en aumento, y se tenga el propósito de proseguir en estas condiciones.
- Dar previo aviso a la dependencia apropiada del Servicio de Tránsito Aéreo utilizando la frase “...cancelo mi plan de vuelo IFR”, a menos que ocurra una falla de comunicación y en tal caso deberá proseguir conforme al procedimiento establecido.
- Ajustarse a las reglas de vuelo visual (VFR)

En los cambios de vuelo IFR a VFR o viceversa, fuera de espacio aéreo controlado, el piloto deberá notificarlo a la estación aeronáutica más próxima con el cual se encuentre en comunicación.

2.6. Documentos aplicables y/o anexos

1. N/A

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD Y ALCANCE LEGAL

La información, organización, gráficas, diseño, compilación, know-how y otros aspectos de los elementos contenidos en este documento, incluyendo la plataforma de Intranet, son de carácter confidencial por lo que queda estrictamente prohibida por ley su copia, reproducción por cualquier medio, divulgación verbal o escrito y/o distribución total o parcial, sin autorización expresa de Link Conexión Aérea S.A. de C.V. conocida bajo el nombre comercial de TAR Aerolíneas. La publicación o transmisión de información o documentos contenidos en la intranet de TAR Aerolíneas no constituye una renuncia de cualquier derecho relacionado con tales documentos o información. En este sentido, TAR Aerolíneas hace expresa reserva del ejercicio de todas las acciones, tanto civiles como penales, destinadas al resguardo de sus legítimos derechos.

From:

<https://wiki.tarmexico.com/> - **TAR MÉXICO**

Permanent link:

<https://wiki.tarmexico.com/mpit/098?rev=1637166218> Last update: **14/02/2023 22:54**