

Como no volver loco a un Controlador

Por Roger Curtiss

He aquí algunos consejos para los pilotos que disfrutan del vuelo en red con control de tráfico aéreo. Se trata solamente de las sugerencias de un controlador en lo referente a ciertos detalles que simplifican y realzan la experiencia colectiva y reducen la congestión en la frecuencia de radio y el sobreesfuerzo personal.

1) Cuando confeccione un Plan de Vuelo, indique en él al menos un fijo para cada ACC que vaya a cruzar, en lugar de indicar KORD directo a KLAX. Por favor, procure que ese fijo sea un VOR en lugar de una INTERSECCIÓN. Hay docenas de intersecciones en el espacio aéreo de cada ACC y un controlador de CTR no puede tenerlas todas activas en la pantalla ya que le dificultarían la visión.

2) Poner demasiada información en un Plan de Vuelo es casi tan malo como que esta sea escasa. No incluya todos y cada uno de los fijos que introducirá en su FMS. Igual que antes, los VORs son mejores puntos de referencia que las intersecciones. Tenga en cuenta que el controlador simplemente necesita saber su ruta prevista a efectos de planificación del tráfico.

3) El ATC no suele controlar las zonas de la terminal y la rampa. Por eso no es necesario tener la autorización del ATC para la puesta en marcha de los motores y el retroceso (a menos que se haya establecido una espera en la terminal—en cuyo caso el ATC dará una hora prevista para la puesta en marcha—aunque jamás he visto que se haya dado esta situación en el entorno de la simulación). Comuníquese con el ATC para solicitar su autorización de salida y luego vuelva a llamar con los motores en marcha y cuando esté listo para rodar.

4) La autorización para rodar a una pista implica estar autorizado para cruzar cualquier otra pista que se encuentre durante el rodaje A MENOS QUE el controlador le haya dicho "mantenga corto de pista xxx". No es necesario pedir permiso para cruzar una pista si no se le dijo que se detuviera antes de cruzarla.

5) Si está usted en la fase de vuelo en ruta y llama usted en primer contacto a un controlador de CTR (no en una transferencia de otro ATC), informe de su altitud y posición, pero dé esa posición en relación a un VOR, no una INTERSECCIÓN.

6) Un ATC automáticamente cierra un plan de vuelo después del aterrizaje. No es necesario pedir que se haga.

7) Esta es la sugerencia complementaria a la número 3): Después de aparcarse en la terminal no es necesario anunciar que se está aparcado en la terminal o solicitar autorización para apagar los motores. Una vez que el controlador le ha autorizado a rodar por la rampa, y ha salido de la "zona de movimiento", está usted fuera de la zona de control del ATC. Francamente, al controlador le importa poco si apaga usted los motores o los deja funcionando.

Espero verlos con su avión en mi espacio aéreo y oyendo sus voces en mis auriculares.

Roger Curtiss

Controlador e Instructor de SATCO

curtiss@lightstream.net