

MANUAL DE COMPRESIÓN BASICO PARA COMUNICACIONES ON LINE

Por Edgard Bruckner

¡Hola! Primero que nada bienvenido a Vatsim y a la división Mexicana, Vatismex, la red de simulación de tráfico aéreo más antigua y profesional en línea.

En éste manual básico de comprensión y comunicaciones on line en la red de Vatsim veremos los siguientes puntos:

A.- Cómo conectarse	P-1
B.- Cómo hacer un plan de vuelo correcto	P-3
C.- Comunicaciones básicas con el ATC	P-5
D.- Terminando vuelo	P-9
E.- Extras	P-9-11

A.- Cómo conectarse.

1.-Lo primero que tenemos que hacer es registrarnos en la red de Vatsim, esto lo hacemos en:
<http://cert.vatsim.net/vatsimnet/signup.html>

Habrá que llenar los datos que se piden ahí y esperar a vuelta de correo electrónico nuestro user y password.

2.-Después tenemos que bajar el squawkbox (Software para conectarse a vatsim)
<http://squawkbox.ca/downloads>

Solamente habrá que bajar el Squawkbox, y tener el FSUIPC en nuestra computadora, no es necesario bajar más programas.

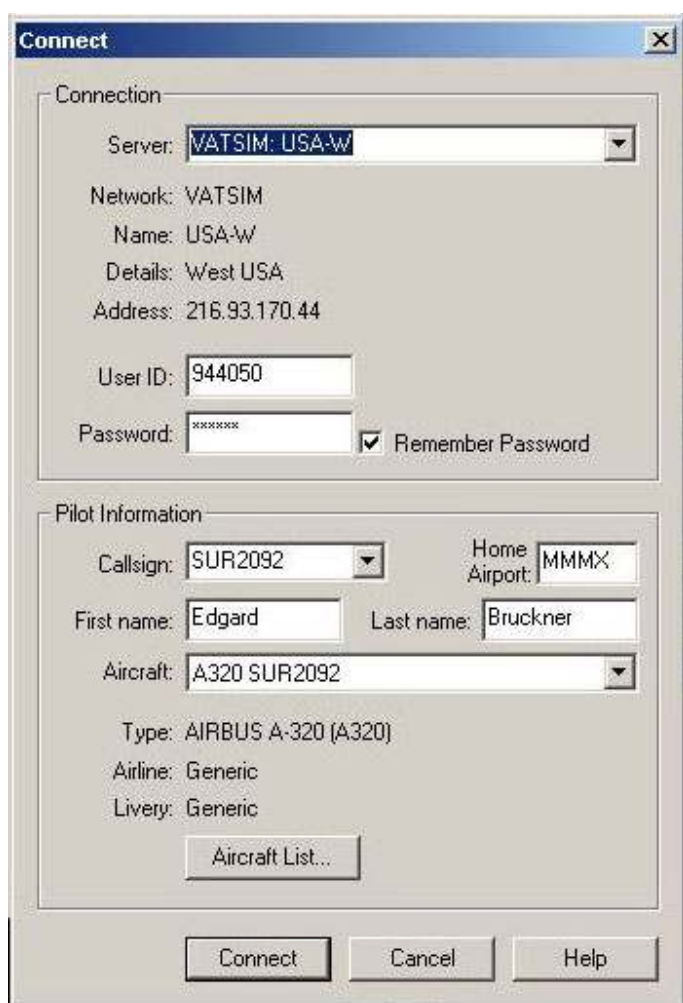
El FSPUIC lo puedes bajar de aquí.

<http://www.schiratti.com/dowson.html>

3.-Una vez que tengamos nuestro user y password y el Squawkbox instalado abrimos nuestro Flight simulator y nos vamos a la opción de:
Modules->Squawkbox



4.-Esperamos unos 3-5segundos y nos abrirá una ventanita donde pondremos los siguientes datos: El servidor donde nos vamos a conectar, nuestro User y password (el enviado por vatsim.net) Nombre completo y aeropuerto más cercano a nuestra localidad y tipo de avión.



Es muy importante que cuando te conectes NUNCA te pongas sobre pista, siempre en alguna plataforma.

La razón primordial de esto es que como estamos volando con más pilotos y no estamos solos podemos causar un accidente.

Imagínate que tu estás volando, a punto de aterrizar y te encuentras con un avión en media pista... Por eso recuerda siempre, iniciar tu sesión en línea desde alguna plataforma.

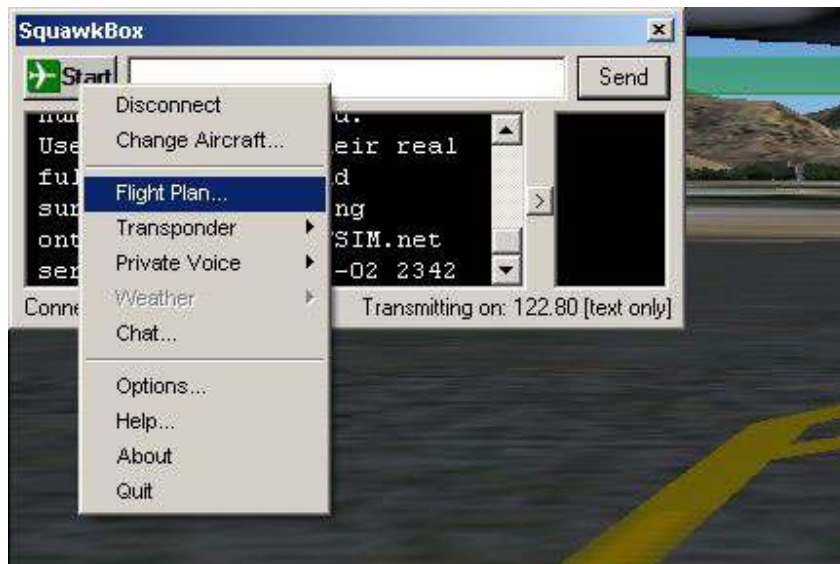
B.-Como hacer un plan de vuelo correcto.

1.-El modo de hacer un plan de vuelo correcto es muy sencillo, idealmente debemos de hacer nuestro plan de vuelo con cartas de navegación reales, puedes bajarlas del sitio de vatmex.com

http://www.vatmex.com/charts/CSA_H-1_15_MAR_2007.pdf

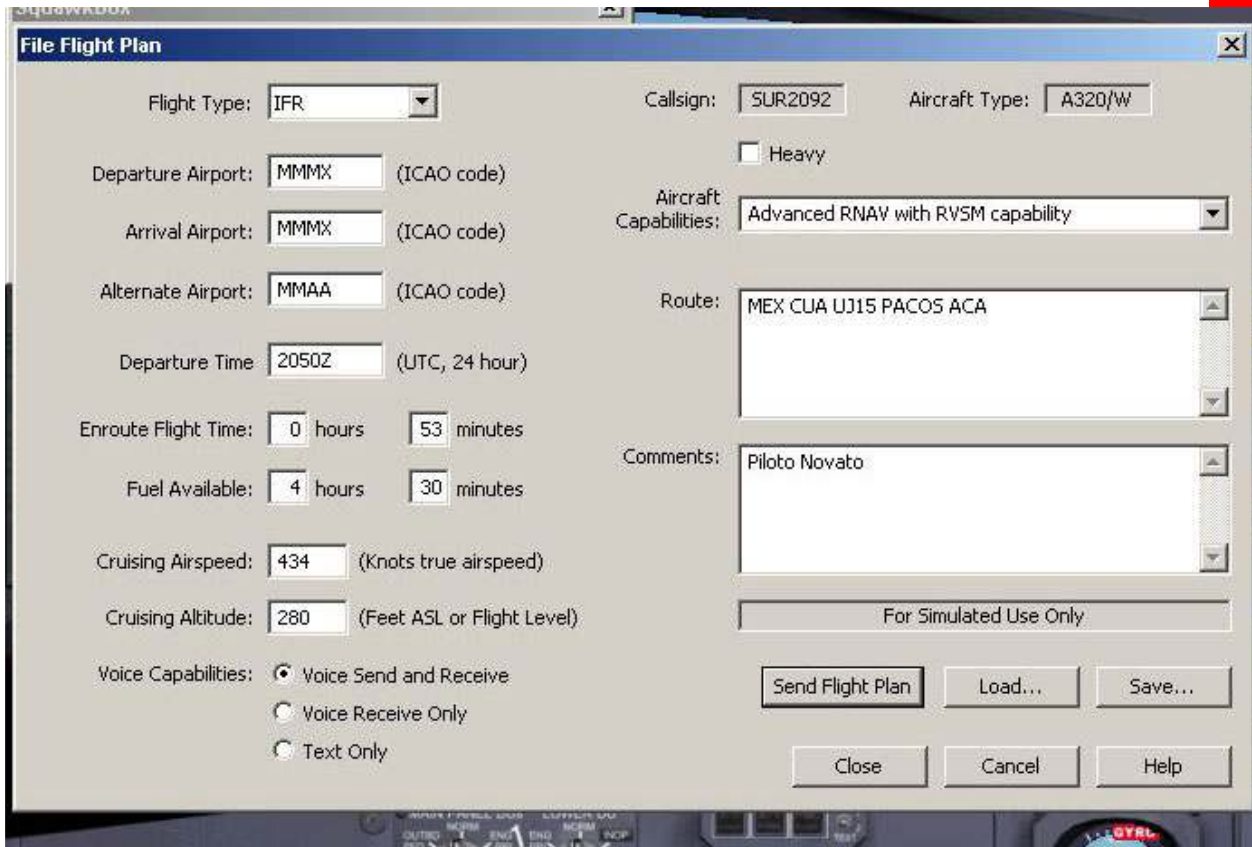
Si no tienes cartas o algún software, el *ATC* con gusto te sugerirá un plan de vuelo hacia donde le solicites.

Recuerda que el *ATC* está para ayudarte siempre y en todo momento.



2.-Los puntos básicos a llenar en un plan de vuelo son los siguientes:

- Si es plan visual (*VFR*) o por instrumentos (*IFR*)
- El aeropuerto de origen, destino y aeropuerto alternativo
- Hora propuesta para el plan de vuelo
- Tiempo estimado de vuelo
- Combustible disponible
- Velocidad promedio
- Altitud que solicitamos
- La capacidad de voz, es decir, si podemos recibir y transmitir voz, o solamente recibir voz o si preferimos texto solamente.
- La ruta propuesta
- Comentarios adicionales (Aquí se sugiere poner que uno es piloto novato, de ésta forma el controlador podrá ver que eres nuevo y ayudarte si tienes problemas.



File Flight Plan

Flight Type: (dropdown)

Departure Airport: (ICAO code)

Arrival Airport: (ICAO code)

Alternate Airport: (ICAO code)

Departure Time: (UTC, 24 hour)

Enroute Flight Time: hours minutes

Fuel Available: hours minutes

Cruising Airspeed: (Knots true airspeed)

Cruising Altitude: (Feet ASL or Flight Level)

Voice Capabilities: Voice Send and Receive
 Voice Receive Only
 Text Only

Call sign: Aircraft Type:

Heavy

Aircraft Capabilities: (dropdown)

Route: (text area)

Comments: (text area)

For Simulated Use Only

C.-Comunicaciones básicas con el ATC

Las comunicaciones suelen parecer complicadas pero en realidad no lo son. Solamente hay que recordar las siguientes 4 cosas:

- 1.-¿A quién le hablas?
- 2.-¿Quién eres?
- 3.-¿Qué quieres?
- 4.-Colacionar instrucciones.

Siempre en ese orden.

Ej. (Suponiendo que estamos en tierra en Cd. De México (MMMX) y estamos solicitando aprobación de plan de vuelo a Acapulco (MMAA) y nuestra matricula es MXA456 y que tenemos Torre México, Aproximación México, Centro México, Aproximación Acapulco y Torre Acapulco en línea para comunicarnos...)

Hay que asegurarnos de sintonizar bien la frecuencia del ATC al que le vamos a hablar, esto se hace en el panel de radio y sintonizando su frecuencia en COMM1 y verificar que en la ventanita del Squawkbox aparezca que estamos sintonizados en su frecuencia.

MMMX_TWR (118.10) Torre México y frecuencia.

MMMX_APP (121.20) Aproximación México y frecuencia.

MMEX_CTR (125.10) Centro México y frecuencia.

MMAA_APP (119.90) Aproximación Acapulco y frecuencia.

MMAA_TWR (118.50) Torre Acapulco y frecuencia.

(Plan de vuelo: MEX CUA UJ15 PACOS ACA)

(Nivel de vuelo solicitado 280)

MXA456 – “Torre México buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis, solicitando autorización de plan de vuelo IFR a Acapulco...”

MMMX_TWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, ¿se encuentra listo a copiar?” (Nos pregunta esto para saber si estamos listos a recibir la información del plan de vuelo y su aprobación, cuando estemos listos decimos:)

MXA456- “Listo a copiar Mexicana cuatro-cinco-seis.”

MMMX_TWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, plan de vuelo autorizado a VOR Acapulco, vía Cuautla superior Juliet quince, Pacos, Acapulco, ascienda y mantenga uno-cinco-mil hasta nuevo aviso, espere nivel de vuelo dos-ocho-cero, 4201 en el Transponder...”

(Aquí nos dice: Aprobado el plan de vuelo a Acapulco, la ruta que le pusimos, el nivel de vuelo solicitado y nos dice que ascendamos primero para 15,000 ft y el código que debemos de poner en el transponder)

MXA456 – “Autorizados a VOR Acapulco vía Cuautla superior Juliet quince, ascienda y mantenga uno-cinco-mil iniciales hasta nuevo aviso esperamos dos-ocho-cero nivel, 4201 en el Transponder Mexicana cuatro-cinco-seis.”

MMMXTWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis Colación correcta, altímetro treinta veintiuno, pista activa cero-cinco izquierda, llame listo a rodaje...”

MXA456 – “Torre México, Mexicana cuatro-cinco-seis listo a rodaje...”

MMMXTWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis ruede vía Bravo posición y mantener pista cero-cinco izquierda llame listo a despegue...”

MXA456 – “Vía Bravo, posición y mantener pista cero-cinco izquierda, llamaremos listos a despegue, Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Rodamos hacia posición indicada)

MXA465 – “Torre México, Mexicana cuatro-cinco-seis listos a despegue...”

MMMXTWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis autorizado despegue cero-cinco izquierda, altímetro treinta-veintiuno, vientos cero-cincuenta con cuatro, transponder modo Charlie, en el aire comunique aproximación en uno-dos-uno decimal dos, buen día...”

(Aquí nos autoriza al despegue, nos da información meteorológica y nos dice que una vez en el aire, nos comuniquemos con Aproximación y su frecuencia 121.2)

MXA456 – “Autorizados al despegue cero-cinco izquierda, en el aire uno-dos-uno decimal dos. Gracias por sus servicios buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis.” *(Los vientos y altímetro no se colacionan)*

(En el aire y contactando a Aproximación México)

MXA456 – “Aproximación México, buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis *(posición y altitud)* con usted...”

MMMXTWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis Contacto radar ascienda y mantenga uno-cinco-mil.”

MXA465 – “Contacto radar, ascienda y mantenga uno-cinco-mil Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Alcanzando 15,000ft)

MMMXTWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis ascienda y mantenga dos-ocho-cero nivel, comunique Centro México en uno-dos-cinco decimal uno, buen día.” (125.10)

MXA465 – “Dos-ocho-cero de nivel, y comunicamos Centro México en uno-dos-cinco decimal uno, gracias por sus servicios, buen día. Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Contactando Centro México)

MXA456 – “Centro México, buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis (Posición y altitud) con usted...”

MMEX_CTR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, contacto radar ascienda y mantenga dos-ocho-cero nivel, llame listo a menor.”

(Listos a Menor)

MXA456 – “Centro México, Mexicana cuatro-cinco-seis listos a menor...”

MMEX_CTR - “Mexicana cuatro-cinco-seis, descienda y mantenga uno-dos-mil y dos-cinco-cero en la velocidad.” *(Nos pide descender para 12,000ft y mantener 250 IAS en la velocidad y comienzan las restricciones de velocidad para una buena aproximación)*

MXA456 – “Descienda y mantenga uno-dos-mil y dos-cinco-cero en la velocidad Mexicana cuatro-cinco-seis...”

(Cruzando 18,000ft)

MMEX_CTR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, altímetro Acapulco dos-nueve decimal ocho-cinco, espere pista dos-ocho.” *(Centro nos informa el altímetro 29.85 al cruzar el nivel de transición 18,000ft y nos dice la pista activa en Acapulco)*

MXA456 – “Dos-nueve-decimal-ocho-cinco, esperamos la dos-ocho, gracias. Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Alcanzando 12,000ft ya con 240 IAS)

MMEX_CTR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, autorizado aproximación VOR DME 2 a pista dos-ocho, comunique Aproximación Acapulco en uno-uno-nueve decimal nueve, buen día.”

MXA456 – “Autorizado aproximación VOR DME 2 a pista dos-ocho, comunicamos Aproximación Acapulco Uno-uno-nueve decimal nueve, gracias por sus servicios buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis...” *(119.90)*

(Contactando Aproximación Acapulco)

MXA456 – “Aproximación Acapulco, buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis, uno-dos-mil pies, completando VOR DME 2 a pista dos-ocho, con usted.”

MMAA_APP – “Mexicana cuatro-cinco-seis, buen día, contacto radar uno-dos-mil pies, descienda y mantenga seis-mil pies y reduzca para dos-cero-cero indicados. Pista activa dos-ocho, complete aproximación VOR DME 2 a pista dos-ocho.”

(6,000ft y 200 IAS algunas cartas de aproximación se encuentran dentro del sitio de vatmex.com en la sección de descargas)

http://www.vatmex.com/sat_charts.htm

MXA456 – “Descienda y mantenga seis-mil pies y dos-cero-cero indicados, completamos VOR DME 2 a pista dos-ocho, Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Completando aproximación)

MMAA_APP – “Mexicana cuatro-cinco-seis, descienda y mantenga dos-mil pies, y reduzca para uno-ocho-cero indicados” (2,000ft y 180 IAS)

MXA456 – “Dos-mil pies, uno-ocho-cero indicados, Mexicana cuatro-cinco-seis.”

(Alcanzando 2,000ft y 180 IAS, completando VOR DME 2 a pista 28)

MMAA_APP – “Mexicana cuatro-cinco-seis reduzca para uno-seis-cero indicados, comunique torre uno-uno-ocho decimal cinco, buen día.”

MXA456 – “Uno-seis-cero indicados y comunicamos Torre uno-uno-ocho decimal cinco, gracias por sus servicios Mexicana cuatro-cinco-seis.” (160 IAS, 118.50)

(Contactando Acapulco Torre)

MXA456 – “Torre Acapulco buen día, Mexicana cuatro-cinco-seis, cero-dos-mil pies, *(posición)* En final pista dos-ocho, con usted.”

MMAA_TWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis buen día, ¿tiene campo a la vista?”
(Torre nos pregunta si tenemos la pista a la vista)

MXA456 – “Torre Acapulco, Mexicana cuatro-cinco-seis, con campo a la vista...”

MMAA_TWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, autorizado aterrizar pista dos-ocho, altímetro dos-nueve decimal ocho-cinco, vientos dos-ocho-tres con cinco nudos.”

(Nos dió autorización para aterrizar en pista 28, nos dio el último altímetro 29.85 y los vientos 283 con su intensidad 5kts)

MXA456 – “Autorizado aterrizar pista dos-ocho, Mexicana cuatro-cinco-seis”

(En tierra)

MMAA_TWR – “Mexicana cuatro-cinco-seis, bienvenido al puerto de Acapulco, desaloje por primera disponible por derecha directo a plataforma, transponder en Standbye, buen día.”

(Nos da instrucciones de desalojar la pista por la primera que podamos por la derecha y después rodaje a plataforma)

MXA456 – “Por primera disponible directo plataforma, transponder en standbye, gracias por sus servicios, Mexicana cuatro-cinco-seis.”

D.- Terminando vuelo

No es necesario reportar motores apagados, ni plan de vuelo cerrado, una vez en plataforma el vuelo ha terminado.

E.-Extras

Apéndice de palabras utilizadas en éste manual y alfabeto fonético internacional.

ATC –CTA: Air traffic controller- **CTA** Controlador de Trafico Aéreo.

VFR: Visual Flight Reference. Vuelo con referencias visuales.

IFR: Instrument Flight Rules. Vuelo con instrumentos.

Colacionar: Repetir instrucciones.

VOR: VHF Omni-directional Radio Range, Radiofaro.

Transponder: Dispositivo de radio que emite una señal para identificación de la aeronave en el radar, se encuentra en el panel de radios.



Posición y Mantener: Rodar y entrar a cierta pista y esperar autorización de despegue por parte del ATC.

Mantenga corto: Rodar y esperar en las marcas antes de cierta pista hasta nueva instrucción.

Llame listo a despegue: Llamar al ATC cuando estemos listos a despegar.

Ascienda y mantenga: Ascender y mantener cierta altitud hasta nuevo aviso.

Descienda y mantenga: Descender y mantener cierta altitud hasta nuevo aviso.

Transponder modo Charlie: Normal.



Transponder Standbye: Stby.



Llame listo a menor: Llamar al ATC cuando estemos listos al descenso.

IAS: Indicated Air Speed, Velocidad Indicada.

Campo a la vista: Pista a la vista.

ALFABETO FONÉTICO INTERNACIONAL

A.-Alfa	N.-November
B.-Bravo	O.-Oscar
C.-Charlie	P.-Papa
D.-Delta	Q.-Québec
E.-Eco	R.-Romeo
F.-Foxtrot	S.-Sierra
G.-Golf	T.-Tango
H.-Hotel	U.-Uniform
I.-India	V.-Victor
J.-Juliet	W.-Whisky
K.-Kilo	X.-X-ray
L.-Lima	Y.-Yankee
M.-Mike	Z.-Zulu

Links de descargas:

Cartas:

Enroute Hi-LO México:

http://www.vatmex.com/charts/CSA_H-1_15_MAR_2007.pdf

STAR's & DP's: (Antes SID)

DP = Departures (SID = Standard Instrument Departure / Salida Estándar por Instrumentos.)

STAR = Standard Instrument Arrival / Llegada Estándar por Instrumentos.

http://www.vatmex.com/sat_charts.htm

Registro Vatsim.net:

<http://cert.vatsim.net/vatsimnet/signup.html>

Descarga Squawkbox:

<http://squawkbox.ca/downloads>

Descarga FSUIPC:

<http://www.schiratti.com/dowson.html>