



MANUAL DE INGLES AERONAUTICO

Nuestro buen compañero Miguel Buades Sosias ha tenido la gentileza de remitir este curso de Ingles Aeronáutico enfocado a las comunicaciones por radio y que, como podréis comprobar en los diferentes capítulos, supone un magnífico trabajo de recopilación de la principal fraseología que se utiliza en las comunicaciones aeronáuticas y su traducción al Ingles.

El curso se compone de los siguientes capítulos:

- 1.- Comunicaciones de tierra en un Aeródromo no controlado.**
- 2.- Comunicaciones de tierra en un Aeródromo controlado**
- 3.- Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo no controlado**
- 4.- Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo controlado**

Una de las principales normas de la comunicación radiofónica en la aviación, es el estar seguro de lo que se va a decir, cuando se va a decir y como se va a decir. Estas tres premisas unidas a un hablar despacio y con claridad, para poder facilitar la comprensión al que escucha, determinaran el grado de confianza del controlador, hacia el piloto.

Tenemos que pensar, que dentro del avión, el piloto, algunas veces tiene que realizar bastantes actividades al mismo tiempo, siendo el manejo la radio una de las mas importantes, tanto para la navegación, como para la seguridad del avión y sus ocupantes. Por lo tanto, el piloto debe estar bien familiarizado, en el manejo de los equipos, así como de la fraseología aeronáutica a utilizar.

En aquellos aviones que dispongan de dos emisoras de radio, es conveniente comprobar la frecuencia del equipo que va a emitir, para evitar posibles interferencias con otras frecuencias en uso.

Bastantes veces, las comunicaciones que realizamos dentro del avión, esta enrarecida por el ruido del motor, por lo tanto deberemos prestar bastante atención tanto al hablar, como al escuchar, siendo en estos casos, aconsejable el uso de los "cascos", los cuales nos van a permitir, oír mejor y al mismo tiempo poder tener las manos libres a la hora de realizar una transmisión.

Otra de las normas básicas que debemos tener en cuenta, para una buena comunicación radiofónica, será la claridad y la brevedad, pues con ello facilitaremos la rápida comprensión y comunicación de todos.

Es evidente, que no estamos solos en el aire, que hay otros aviones, que como nosotros también están necesitados de establecer una comunicación vía radio con el controlador, por ello, aplicando a nuestra comunicación, brevedad, claridad y rapidez, ayudaremos a que las comunicaciones con los otros aviones sean mas fluidas.

Si bien la fraseología aeronáutica, que se emplea en la comunicación Avión - Torre o Control, es muy concreta, el piloto debe conocer al máximo, que tipo de comunicación tiene que realizar, y sobre todo cuando debe realizarla, siendo aconsejable que se familiarice no solo en lo que él va a decir, sino también en las posibles contestaciones que en su momento le puede dar el controlador. De esta forma, tendrá, su respuesta mas rápida y precisa.



Además de lo que hemos expuesto anteriormente, la norma primordial que podríamos definir en toda comunicación radiofónica, vendría dada, por los siguientes tres aspectos.

1º) A donde se llama

2º) Quien llama

3º) El comentario de lo que se tiene que decir.

Tenemos que pensar, que cuando nosotros realizamos una comunicación por radio, hay bastantes personas que nos están escuchando, por ello, es evidente que tenemos que tener muy claro, a donde llamamos, para no interferir ningún tipo de comunicación.

De la misma manera, tenemos que identificarnos claramente, para que el controlador, sepa en todo momento quien le llama, y de esta manera, poder dar las instrucciones precisas a cada avión.

Así mismo, comunicaremos de una forma clara y concisa, nuestro comentario, usando palabras de uso común y de concepto aeronáutico.

Basándonos en la norma de los tres puntos anteriores, una forma típica de comunicación, podría ser.

Palma Torre, EC-GSM en November1, solicitamos permiso para entrar en circuito de trafico del aeródromo.

Como se ve Palma Torre, es a donde llamamos. EC-GSM es quien llama, y lo que sigue es el comentario que queremos realizar.

La seguridad en la transmisión del piloto, da al mismo tiempo confianza al controlador, por lo que este, según el grado de confianza que le inspire el piloto, le podrá autorizar o denegar, según que tipo de maniobras.

Podríamos definir las normas básicas de la radiofónica en el siguiente Decálogo

1º Nunca pulses el micrófono para transmitir, si no estas seguro de lo que vas a decir.

2º Habla despacio y claro, para que el controlador pueda entender lo que dices.

3º Es conveniente, antes de transmitir, pensar un rato lo que se tiene que decir.

4º No interferir las comunicaciones de otras aeronaves.

5º Responder lo más rápido posibles a las llamadas que nos haga control, torre o cualquier otra aeronave.

6º Si no se ha entendido la comunicación que nos han hecho. No tener vergüenza de pedir que nos lo repitan nuevamente.

7º No abusar de la radio, esta debe ser utilizada, solo lo imprescindible. Pensar que el controlador, no nos tiene únicamente a nosotros, debe atender a otros tráficos.

8º La radio es un sistema básico de seguridad del avión, y se deben tener siempre en perfecto estado de funcionamiento

9º Si alguna vez, control u otro avión, nos pide que hagamos de Relay para las comunicaciones. Prestarnos a ello, ofreciendo toda nuestra ayuda

10º Se amable en tus comunicaciones

Este decálogo, como es lógico puede ser ampliado con muchos mas conceptos, los cuales siempre tendrían la base de...



Amabilidad, Legibilidad, Brevedad, y Seguridad.



COMUNICACIONES DE TIERRA EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO

En un aeródromo no controlado, las comunicaciones de radio, únicamente se utilizan para información de las maniobras que el piloto de la aeronave va a realizar, sin esperar respuesta a lo que él comunica.

Normalmente en los aeródromos no controlados, se emplea la frecuencia de comunicaciones de 123.50. De todas formas es conveniente consultar la frecuencia a utilizar, en las cartas del aeródromo, antes de iniciar ninguna comunicación.

En la fraseología, siempre se dará en primer lugar el nombre del aeródromo a donde se llama, ya que la frecuencia 123.50, es una frecuencia de muchos aeródromos no controlados, por lo que si no se dice a que aeródromo se llama, se puede crear confusión en la llamada.

Antes de empezar cualquier comunicación por radio, es aconsejable que el piloto sepa exactamente que es lo que va a decir. Como ya se ha dicho anteriormente, es conveniente perder un poco de tiempo, memorizando las frases radiofónicas, para evitar dudas en la comunicación.

En un aeródromo no controlado, la puesta en marcha del avión, es libre del piloto, debiendo comunicar únicamente el inicio de las maniobras que va a realizar. Así pues, suponiendo que estamos en Son Bonet, y queremos iniciar un vuelo. Antes de empezar a rodar, el piloto comunicara.

Son Bonet buenos días EC-GSM iniciando rodaje a intersección pista 24

Son Bonet, good morning EC-GSM taxiing to holding point 24 o intersection runway 24

Así pues, iniciaremos el rodaje por la plataforma hasta el punto que hemos indicado en nuestra comunicación. Cuando lleguemos a este punto y antes de entrar en pista deberemos comunicar.

Son Bonet EC-GSM en la intersección de la pista 24 entrando en pista para retroceder a punto 24

Son Bonet, EC-GSM at intersection runway 24 entering runway 24 for backtrack

Antes de entrar en pista, deberemos escuchar si algún tráfico a anunciado base o final, para poderle dar prioridad en su maniobra, de todos modos, antes de entrar en pista, visualmente observaremos que no hay ningún tráfico en final, a fin de poder entrar en la pista sin ningún riesgo.

Si algún tráfico, hubiera anunciado su intención de aterrizar, deberemos comunicarle, que nosotros vamos a permanecer en nuestro sitio, sin entrar en la pista.

Así pues podríamos escuchar:

Son Bonet EC-AUQ en final de la 24 para aterrizar

Son Bonet EC-AUQ in final for landing

A lo que nosotros deberíamos responder:

Son Bonet EC-GSM mantenemos corto en intersección pista 24

Son Bonet EC-GSM hold short in intersection runway 24

Cuando estemos seguros, entraremos en pista y retrocederemos al punto de despegue de la pista 24, allí en un lateral de la pista, realizaremos las pruebas de motor previas al despegue, y cuando estemos listos, comunicaremos



Son Bonet EC-GSM entrando en pista 24 para salir o bien despegue

Son Bonet radio/traffic, EC-GSM lining up runway 24 for departure o bien for take-off

Si queremos realizar algunas tomas y despegues, o lo que se llama, circuitos de trafico de aeródromo, deberemos dividir este circuito en cinco tramos.

1º Después del despegue

TRAMO INICIAL - UPWIND

2º Viraje a la derecha

VIENTO CRUZADO - CROSSWIND

3ª Viraje paralelo a la pista

VIENTO EN COLA - DOWNWIND

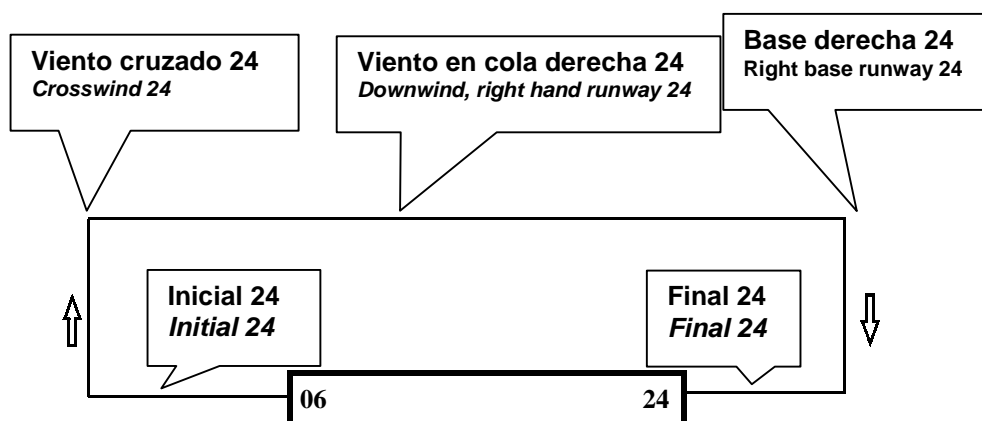
4º Viraje a la derecha

BASE - BASE

5º Tramo para aterrizar

FINAL - FINAL

El conocer cada una de estas cinco partes del aeródromo, son básicas para un buen procedimiento de entrada y salida del aeródromo



Si la salida es de la pista 06, la fraseología seria lo mismo cambiando el 24 por el 06 y Derecha Right por Izquierda Left

Después de aterrizar en un aeródromo no controlado, ti tenemos que retroceder en la pista comunicaremos:

Son Bonet EC-GSM retrocediendo para la 24

Son Bonet radio/traffic, EC-GSM backtracking runway 24

Posiblemente, detrás de nosotros puede aterrizar otro avión, el cual haya anunciado su tramo final para aterrizar. En este caso, no podremos retroceder por la pista. Por lo que, cuando podamos deberemos abandonar la pista lo mas rápido posible, o en su defecto, continuar el rodaje hasta final de pista, para retirarnos en un lado de la misma, y de esta forma permitir que el otro avión realice la maniobra de aterrizar.

Cuando abandonemos la pista de aterrizaje comunicaremos

Son Bonet EC-GSM Pista libre

Son Bonet radio/traffic, EC-GSM. Runway vacated.

Ya en este punto, no es necesario realizar ninguna nueva comunicación, salvo que tuviéramos algún peligro en la plataforma.



COMUNICACIONES DE TIERRA EN UN AERÓDROMO CONTROLADO

Cuando tengamos que salir de una Aeropuerto controlado, normalmente estaremos en el aparcamiento de aviación general (General aviation).

Es conveniente disponer de las cartas del aeropuerto, para tener conocimiento de las diferentes calles de rodadura, puesto que la torre de control nos dará las instrucciones a seguir para poder proceder a la pista de despegue en uso.

En un aeropuerto controlado nos podemos encontrar con tres diferentes llamas de radio.

1º Llamada a Autorización	Delivery
2º Llamada a Rodadura	Ground
3ª Llamada a Torre	Tower

Es conveniente antes de poner el motor en marcha, el pedir autorización, pues si arrancamos el motor, nos podemos encontrar que en este momento el aeropuerto tenga mucho trafico, y tengamos que esperar mucho rato, con el motor en marcha antes de poder iniciar el rodaje, con el consiguiente gasto de gasolina.

Esta autorización se pedirá a Autorización **-Delivery-** en el caso de que el aeropuerto disponga de este servicio, en caso contrario se solicitara a Rodadura **-Ground-**, o en su defecto directamente a Torre **-Tower-**

Si estuviéramos en el Aeropuerto de Palma, primero contactaríamos con Autorización, que nos autorizaría la puesta en marcha y nos daría todas las instrucciones de salida. Autorización, después nos pasaría a frecuencia de Rodadura.

Contactaríamos con Rodadura, que nos autorizaría a rodar, y nos guiaría al punto de salida, así mismo, si hubiera alguna incidencia, en alguna calle de rodaje nos lo comunicaría. Cuando estuviéramos en el punto de salida, Rodadura nos pasaría a frecuencia de torre.

Contactaríamos con torre, y una vez realizados todos los chequeos del motor, pediríamos autorización para despegar.

En caso de que el aeródromo no tenga frecuencia de Autorización, el punto primero y segundo, lo daría Rodadura.

Y en el caso de que solo exista frecuencia de Torre, esta se encargaría de los tres cometidos.

Supongamos que estamos en Palma y queremos ir a Menorca.

En primer lugar llamaríamos a Autorización de la siguiente manera

Palma Autorización, buenos días EC-GSM en vuelo visual a Menorca y en parkin de Aviación general solicitaremos puesta en marcha y instrucciones de despegue

Palma clearence, good morning. EC-GSM request start-up and departure information for VFR flight to Menorca.

Autorización nos respondería

EC-GSM puesta en marcha aprobada. O puesta en marcha no aprobada

EC-GSM Start-up approved. O Start up not approved O Stand-by for start-up



También nos puede decir que hay algún retraso, Por lo que nos dirían

EC-GSM espere 10 minutos por retrasos

EC-GSM expect 10 minutes delay

Después de esto posiblemente, autorización nos daría las instrucciones a seguir para proceder después del despegue. Un ejemplo podría ser.

EC-GSM listo para copiar instrucciones?

EC-GSM, ready to copy instructions/clearance?

Le contestaríamos según estuviéramos preparados, si bien jamás debemos decir que estamos preparados, si no estamos seguros de ello. Así pues podríamos decir



EC-GSM Listo

EC-GSM, ready.

O en su defecto si no estuviéramos preparados diríamos

EC-GSM negativo

EC-GSM negatif

En el momento que estuviéramos preparados para recibir las instrucciones, llamaríamos de la siguiente manera

Palma EC-GSM listo para instrucciones

Palma EC-GSM reary for instructions

Cuando estuviéramos preparados podríamos recibir un mensaje como el que sigue.

EC-GSM Después de la salida viraje a la derecha y proceda a punto November 1. Cambie a frecuencia de rodadura 123.50

EC-GSM, after departure, right turn, proceed to November1. Change frequency to Palma Ground on 123.50

Después de esta comunicación, cambiaríamos a la frecuencia de Rodadura, y comunicaríamos

Palma Rodadura buenos días EC-GSM listos para rodar

Palma Ground, good morning, EC-GSM ready to taxi

Palma Rodadura nos podría contestar de la siguiente manera.

EC-GSM Ruede a punto de espera 24 derecha vía inner - link y Norte. Tenga precaución posible estela turbulenta

EC-GSM taxi to holding point rwy 24 right via inner - link and Nort. With caution due to possible wake turbulence.

Según el caso rodadura puede no autorizar, o denegar el rodaje, por lo que puede contestar

EC-GSM espere instrucciones para iniciar el rodaje

EC-GSM expect instructions for taxi



Cuando estemos autorizados a rodar, procederemos con las instrucciones que nos han dado, y que habremos tomado nota.

Si el trafico del aeropuerto es denso, posiblemente, en alguna ocasión nos pueden pedir que nos paremos para ceder el paso a algún avión. Así pues nos podrían llamar

EC-GSM mantenga corto en puerta Delta y ceda el paso al Boeing 737

EC-GSM, hold short of Delta and give way to the Boeing 737

Nosotros contestaríamos

Rodadura de Palma EC-GSM mantendremos corto en Delta

Palma Ground, holding short of Delta, EC-GSM

Cuando haya pasado el trafico, rodadura nos autorizara a proceder el rodaje, y nos diría.

EC-GSM Prosiga rodaje a punto 24 derecha

EC-GSM, proceed taxi rwy 24 right

Cuando lleguemos al punto de destino de la pista 24, posiblemente rodadura si no lo ha hecho antes nos diga que contactemos con torre.

EC-GSM contacte con torre en 121.30

EC-GSM contact tower on 121.30

Cuando lleguemos al punto 24, nos retiraremos a una parte de la pista, por si tuviéramos algún trafico detrás. Aquí realizaríamos todas las pruebas de motor previas al despegue. Y una vez listos, contactaríamos con torre y diríamos

Palma Torre buenos días EC-GSM listos para salir

Palma Tower, good morning, EC-GSB is ready for departure.

Palma torre nos puede contestar

1º Que entremos en pista y despeguemos

2º Que entremos en pista y mantengamos

3º Que esperemos para entrar en pista

1ºA) EC-GSM entre en pista 24 y autorizado despegar viento 240 /10 nudos

1ºB) EC-GSM line-up runway 24. Cleared take-off. wind 240 degrees/10 knots

2ºA) EC-GSM entre en pista 24 y mantenga

2ºB) EC-GSM line-up runway 24 and hold.

3ºA) EC-GSM espere instrucciones

3ºB) EC-GSM expect instructions

También puede suceder que torre tenga un trafico en larga final y nos pida si podemos realizar un despegue inmediato. En este caso nos diría.

EC-GSM listos para salir inmediatamente?

EC-GSM, are you ready for immediate departure?



También podría ser:

EC-GSM can you accept an immediate?"

Le contestaríamos afirmativo o negativo, si estamos listos o aun no hemos terminado todo el chequeo del avión.

Seria Afirmo **Affirm** o Negativo **Negative**

(Nota, no decir en Ingles Affirmative, pues puede dar confusión con Negative, así pues se dice únicamente Affirm)

Si le decimos afirmativo, torre nos diría.

EC-GSM autorizado despegue inmediato pista 24 derecha viento 230/10 nudos

EC-GSM cleared for immediate take-off runway 24 wind 230/10 kt

En este momento toda nuestra atención debe estar en el despegue, y control del avión. Cuando estemos en el aire, torre nos deberemos seguir el procedimiento que se nos haya dado, y del cual habríamos tomado nota.

FRASEOLOGIA DE TIERRA

Datos para el despegue	Take off data
Plataforma	Apron /Ramp
Aparcamiento	Parking area
Autorizado al aparcamiento	Cleared to parking area
Rodaje	Taxi
Rodar	To Taxi
Rodadura	Taxiway
Instrucciones de rodaje	Taxi instructions
Autorización para rodar	Taxi clearance
Autorizado para rodar	Cleared to taxi
Pista	Runway
Pista en servicio	Runway in use
Cabecera de pista	Threshold
Autorizado a la pista	Cleared to the runway
Mantenga	Hold
Mantenga posición	Hold position
Punto de espera	Holding position
Autorizado al punto de espera	Cleared to the holding position/point
Manténgase fuera de la pista	Hold short of the runway
Listo	Ready
Listo para rodar	Ready to taxi
Derecho de paso	Right of way
Lado derecho	Right hand side
Ceda el paso a B737	Give way to B737
Autorizado al hangar	Cleared to the hangar
Autorizado a retroceder	Cleared to backtrack o Cleared to push back
Obstáculos	Obstructions
Baliza	Marker
Señalamiento	Marking
Iluminación	Lighting
Iluminado	Lighted
Señalamiento diurno	Day Marking
Señalamiento nocturno	Night marking
Luces de cabecera de pista	Threshold lights
Luces de rodadura	Taxiway lights
Luces de aproximación	Approach lights
Iluminación de emergencia	Emergency lights
Superficie	Surface
Longitud	Length
Anchura	Width
Zona de parada	Stopway
Zona de seguridad	Safety zone
Ayudas visuales	ground Visual aids
Senda de planeo Visual	Slope indicator system
Retroceder sobre la pista	To backtrack



COMUNICACIONES DE ENTRADA Y SALIDA EN UN AERÓDROMO NO CONTROLADO

Hemos iniciado el despegue del aeródromo no controlado por la pista 24, así que podemos hacer dos cosas. Realizar un circuito de tráfico de aeródromo, o ir a un sitio determinado

En primer lugar realizaremos un Circuito de tráfico. Recordar que en un Aeródromo no controlado, las comunicaciones únicamente sirven para información de tráfico y posición, y no debemos esperar respuesta a lo que nosotros comuniquemos.

De esta manera, una vez hemos pasado el tramo inicial, iniciaremos viraje a la derecha o izquierda según el circuito de tráfico del Aeródromo. En el caso de Son Bonet sería viraje a la derecha. De esta forma comunicáramos:

Son Bonet, EC-GSM viento cruzado 24.

Son Bonet, EC-GSM crosswind 24.

Al alcanzar 1000 pies, iniciaremos el tramo de viento en cola. Por lo que diremos:

Son Bonet, EC-GSM viento en cola derecha pista 24.

Son Bonet, EC-GSM downwind right hand runway 24.

En este tramo es aconsejable preparar el avión para poder aterrizar sin inconvenientes. Iniciaremos nuevo viraje a la derecha para entrar en base y diremos:

Son Bonet, EC-GSM base derecha pista 24

Son Bonet, EC-GSM right base runway 24

Así pues, únicamente nos falta entrar en tramo final para poder aterrizar o bien hacer una toma y un despegue, sin pararnos.

Supongamos que practicamos las tomas, por lo que haremos una toma y un despegue. Por lo que comunicaremos:

Son Bonet, EC-GSM en final pista 24, para toma y despegue.

Son Bonet, EC-GSM final runway 24 for touch and go.

Aquí ya únicamente estaremos pendientes de poder aterrizar, vigilando velocidad, viento, y comportamiento del avión.

Realizada la toma y despegue, procederemos nuevamente al tramo de viento cruzado. Y después abandonaremos el circuito de tráfico.

Son Bonet, EC-GSM viento cruzado 24 y abandonando circuito de tráfico hacia November1

Son Bonet, EC-GSM crosswind 24 and leaving the circuit towards November1.

Si realizamos un vuelo por la isla, únicamente iríamos dando posiciones de nuestro avión, por ejemplo:

Son Bonet, EC-GSM en punto Whisky.

Son Bonet, EC-GSM overhead Whisky.



U otra notificación podría ser:

Son Bonet, EC-GSM sobre la playa de Santa Ponsa.

Son Bonet, EC-GSM overhead the beach of Santa Ponsa o (Santa Ponsa Beach).

También puede suceder que estemos realizando un viaje, por lo que tendríamos que comunicar con la torre o el control de algún aeropuerto. En este caso, emplearemos la misma fraseología que explicaremos cuando veamos la salida del aeropuerto controlado.

Supongamos ahora, que venimos a Son Bonet, bien del viaje que hemos realizado por la isla o bien si venimos de otro aeropuerto y la torre o el control, nos ha dado autorización para pasar a frecuencia de Son Bonet.

En este caso, iremos al punto que nos digan las cartas del aeródromo, para desde allí incorporarnos al circuito de tráfico. La primera comunicación será para notificar el punto antes de entrar en circuito:

Son Bonet, EC-GSM sobre November3

Son Bonet, EC-GSM overhead November3.

Si vemos que no hay ningún tráfico en el circuito, podremos incorporarnos a él. Supongamos que aterrizaremos por la pista 24:

Son Bonet, EC-GSM entrando en circuito de tráfico viento en cola derecha pista 24

Son Bonet, EC-GSM joining circuit downwind right hand runway 24.

Aquí ya procederemos como hemos explicado cuando hemos visto el Circuito de tráfico. La única diferencia es que si en lugar de hacer toma y despegue, hacemos toma final, diremos

Son Bonet, EC-GSM en final para aterrizar o bien ... para toma final

Son Bonet, EC-GSM final to land o bien ... final for full stop

Si tenemos que retroceder sobre la pista, comunicaremos

Son Bonet EC-GSM retrocediendo a punto 24

Son Bonet EC-GSM backtracking to holding point 24

Al abandonar la pista por alguna calle de salida, comunicaremos la pista libre y terminaremos las comunicaciones con el aeródromo

Son Bonet EC-GSM pista libre

Son Bonet EC-GSM runway vacated





COMUNICACIONES DE ENTRADA Y SALIDA EN UN AERÓDROMO CONTROLADO

Cuando salimos de una Aeropuerto controlado, después del despegue, iniciaremos las maniobras según las instrucciones que nos hayan dado, en esta caso sería.

EC-GSM, después de la salida, viraje a la derecha y proceda a punto November 1.

EC-GSM, after departure, right turn, proceed to November1.

Posiblemente torre podría añadir

EC-GSM, o notifique al pasar por November1

EC-GSM, report passing November1

Llegado al punto indicado llamaremos a torre y diremos.

Palma Torre, EC-GSM en November1 o también alcanzando November1.

Palma Tower, EC-GSM (at) November1 o también reaching November1.

Realizado el despegue, puede suceder que torre nos llame antes de que nosotros lleguemos al punto indicado, en este caso nos haría la pregunta.

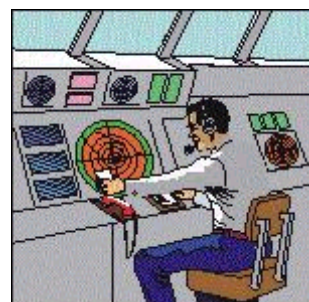
EC-GSM ha alcanzado November1?

EC-GSM, have you reached November1?

Le podríamos contestar

Afirmativo, sobre November1, EC-GSM.

Affirm, overhead November1, EC-GSM.



Otra forma de llamarnos la torre podría ser

EC-GSM alcanzando November1 pase a frecuencia de Palma Control en 124.5

EC-GSM, on reaching November1, change frequency to Palma Control on 124.5

Caso de que torre no nos llame antes, deberemos notificar November1, y diremos

Palma Torre EC-GSM en November1 o también Alcanzando November1

Palma tower EC-GSM overhead November1 o reaching November1

La contestación de torre, puede ser

EC-GSM, alcanzando November1, pase a frecuencia de Palma Control en 124.5

EC-GSM, on reaching November1, change frequency to Palma Control on 124.5

También puede ser

EC-GSM notifique 10 millas fuera

EC-GSM, report at 10 miles passed November1.



También puede ser que nos pida que notifiquemos otro punto de la ruta

EC-GSM notifique punto Whisky

EC-GSM, report at Whisky

Algunas veces, si la torre de control tiene mucho tráfico, es posible que nos responda a nuestra llamada con

EC-GSM Stanbay

EC-GSM Stand-by.

En este caso debemos dejar de transmitir y esperar que torre nos vuelva a llamar. Únicamente si vemos que pasa mucho rato y torre no nos llama, podremos repetir nuestra llamada.

Cuando llegamos al aeropuerto, controlado, Control en un momento determinado nos diría que podemos pasar a frecuencia de torre. En Palma, contactaríamos de la siguiente manera

Torre de Palma EC-GSM buenos días

Palma Tower EC-GSM good morning

La torre nos contestaría

EC-GSM adelante

EC-GSM god ahead.

Nuestra siguiente transmisión en este caso sería

EC-GSM, en plan de vuelo visual desde Sabadell a Palma notificando punto Whisky, o 5 millas fuera de punto Whisky, o Alcanzando línea de costa.

EC-GSM, in a VFR flight from Sabadell to Palma, over/approaching Whisky, o 5 miles from Whisky o reaching the coast.

Una forma correcta de dar la posición, sería

EC-GSM, is a C-172, from Sabadell to Palma ..."

Position: 5 miles from Whisky o crossing the coast.

Heading: heading 150

Altitude: 3000 feet o flight level 35

Condition: VFR

Estimating: estimating Whisky at 34 o estimating Palma at 45

Squawk : 7001

Request: requesting joining instructions o Flight information service o airport data

La notificación siempre será un punto que torre pueda entender y situar bien. La contestación de torre podría ser

EC-GSM recibido, responde 7001, QNH 1013, pista en servicio 24 viento 230/09 nudos Notifique punto November 1

EC-GSM, roger. Squawk 7001, QNH 1013, runway in service 24, wind 230 degrees/09 knots. Report November1.

De esta forma proseguiríamos nuestro vuelo hasta alcanzar November1, en donde llamaríamos nuevamente a torre y le diríamos



Palma torre EC-GSM en November1 o Alcanzando November1 o 2 millas fuera de November 1

Palma tower EC-GSM, at November1 o reaching N1 o 2 miles to go for N1.

La contestación de la torre podría ser diversa. Veamos las diferentes posibilidades que tiene torre de contestarnos.

EC-GSM, puede proceder al campo, notifique abim torre con viento en cola derecha de la 24 derecha

EC-GSM, proceed to the field. Notify abeam tower, right downwind for 24 right.

EC-GSM, orbite sobre november1 por saturación de tráfico en el aeropuerto y espere instrucciones

EC-GSM, due to traffic saturation in the airport, orbit over N1 and await instructions.

EC-GSM, puede proceder al campo y manténgase dos millas fuera

EC-GSM, continue to the field and remain two miles out.

EC-GSM, puede proceder al campo y notifique campo a la vista

EC-GSM, continue to the field and report when field in sight.

Como vemos torre puede autorizarnos de diferente manera. Así mismo si nos acercamos y torre no nos tiene a la vista, puede decirnos

EC-GSM no le tengo a la vista, encienda luces de aterrizaje

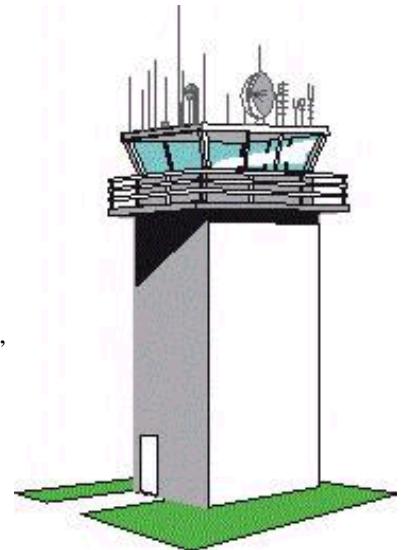
EC-GSM, I do not have you in sight, turn your landing lights on.

Si todo el proceso de acercamiento al aeropuerto ha sido correcto, notificaremos a torre nuestra posición abeam torre, tal como nos había pedido, con viento en cola derecha de la 24 derecha

Es muy importante en los aeropuertos que tengan dos pistas paralelas, dar la situación de viento en cola y de que pista. Así pues diremos pista 24 derecha o pista 24 izquierda.

Palma torre EC-GSM abeam torre viento en cola derecha de la 24 derecha

Palma tower. EC-GSM, abeam tower right downwind for 24 right.



La contestación de torre en este punto también puede ser diversa. Veamos los diferentes casos

EC-GSM, continúe viento en cola derecha de la 24 derecha.

EC-GSM, continue right downwind for runway 24 right.

EC-GSM, continúe viento en cola derecha de la 24 derecha y notifique base

EC-GSM, continue right downwind for runway 24 right and report base.

EC-GSM, alargue viento en cola derecha de la 24 derecha. Tráfico en final

EC-GSM, extend right downwind for runway 24 right. Traffic in final.

EC-GSM, haga un 360 a su izquierda y espere instrucciones.



EC-GSM, make one left hand orbit and await instructions.

Posiblemente en el momento que nosotros estemos en viento en cola este algún trafico aterrizando, por lo que torre nos puede decir

EC-GSM tiene a la vista trafico en final?

EC-GSM, do you have the traffic in sight?

Le contestaremos Afirmo **Afirm** o negativo **Negatif**

Si le decimos que lo tenemos a la vista, nos puede decir torre.

EC-GSM con trafico en final a la vista ajustándose al trafico en final, autorizado aterrizar pista 24 derecha viento 230/09 nudos

EC-GSM, with traffic on final in sight, and accommodating for this traffic, clear to land runway 24 right. Wind 230 degrees/09 knots.

Lo mismo puede suceder que torre tenga un trafico en larga final, y nos pida si podemos desde nuestra posición realizar un aterrizaje rápido. Por lo que nos diría

EC-GSM trafico en larga final, desde su posición, puede aterrizar inmediatamente.

EC-GSM, traffic in long final. From your present position can you accept a clearance to land?

Le contestaremos según nuestra conveniencia, Si le decimos que no, posiblemente nos haga orbitar a la izquierda, o alargar el viento en cola. Si le decimos que si, nos puede decir

EC-GSM desde su presente posición autorizado aterrizar pista 24 derecha viento 230/09 nudos

EC-GSM, from your present position, cleared to land runway 24 Right. Wind 230/09 knots.

Estos casos, suelen ser frecuentes en aeropuertos de mucho trafico, pero lo normal es que desde viento en cola, nos autorizara a base y a final, tal como hemos visto en el circuito de trafico del aeropuerto. Estando en final nos diría

EC-GSM autorizado aterrizar pista 24 derecha viento 230/09 nudos

EC-GSM, cleared to land runway 24 Right. Wind 230/09 knots

Puede suceder que mientras iniciamos el tramo final y torre nos a autorizado aterrizar se produzca alguna emergencia en la pista. Ante esto torre nos llamaría

EC-GSM motor y al aire

EC-GSM, go around.

En este caso es obligatorio contestar

Hago motor y al aire, EC-GSM.

Going around, EC-GSM.

Cuando hemos aterrizado, notificaremos a torre pista libre

Palma torre EC-GSM pista libre

Palma tower EC-GSM, runway vacated.

A lo que torre nos puede contestar.



EC-GSM Siga al coche amarillo y contacte con rodadura en 132.6, también puede decirnos únicamente Contacte con rodadura en 132.6

EC-GSM, follow the yellow car and contact Ground on 132.6

Pasaríamos a frecuencia de rodadura y llamaríamos

Palma rodadura buenos días EC-GSM

Palma ground good morning EC-GSM

Rodadura nos llamaría y nos podría decir,

EC-GSM siga al coche amarillo

EC-GSM, follow the yellow car.

En este punto el coche amarillo nos llevaría al parking, en donde realizaríamos todas las comprobaciones, y cerraríamos todo contacto con radio.

Si el aeropuerto no tiene coche amarillo, rodadura nos daría las instrucciones para poder llegar al punto de parking. Es muy raro que un aeropuerto controlado no tenga coche amarillo.



Elaboró este Manual:

Miguel Buades Sosias

Presidente

Asociación Aeroclásica Illes Balear

Coordinación Boletín Especial:

Antonio Alvarez Rello



Servicio Publicaciones AirHispania

Dirección

José María Gacías
José María Guglieri

Joan Velasco
joanve@arrakis.es

Simulación

Alfredo Diego
adiego@ctv.es

Enseñanza

Antonio Alvarez Rello
aalvarezr@jcm.es

Entrevistas

Fernando Pérez Prados
ferair@terra.es

Historia

Roberto Orbea Suarez
rorbea@euskalnet.net

Prensa

Julio Estefanía Estefanía
julestadsl@teleline.es

Artículos Técnicos

Vicente M. Ferrer Navarro
VFERRER@teleline.es

Diseño Gráfico

Josep Pérez Bote
jperezb@jazzfree.com

Noticias AirHispania

Coordinación

Manuel Angel Ortega
TGizmo@teleline.es

Edición

Coordinación

Antonio Pérez Colchero
anpecogu@eresmas.com

**<http://www.airhispania.com>
AirHispania
Líneas Aéreas Virtuales**

Todos los derechos reservados

«Alfa Hotel» es de difusión libre y gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial de sus contenidos siempre que se haga sin ánimo comercial o de lucro, citando la procedencia y el autor y sin perjuicio de los derechos de terceros.

Las colaboraciones firmadas por sus autores reflejan únicamente la opinión de los mismos, sin que ésta sea compartida necesariamente por «Alfa Hotel»

© AIRHISPANIA 2000-2001