

FRASEOLOGIA PARA PILOTOS Y CONTROLADORES.

- 1. -Introduccion.**
- 2.- Procedimientos de puesta en Marcha.**
- 3.- Procedimientos de remolcado.**
- 4.- Autorizaciones de vuelo.**
- 5.- Procedimientos en Ruta.**
- 6.- Procedimientos de Aproximación / Aterrizaje.**
- 7.- Procedimientos de después del aterrizaje.**
- 8.- Procedimientos exclusivos de IVAO.**
- 9.- Vuelo de ejemplo LEMD-LEBL.**

1.- Introducción.

Esta guía pretende ser un apoyo al vuelo simulado y **no** es en absoluto procedimientos aplicables en la vida real. Están basados en ellos, pero solo pretenden ser una referencia para su uso exclusivo dentro de la comunidad virtual.

A modo de recordatorio cabe reseñar que todos los ajustes de QNH, así como cambios de nivel, altitud, velocidad, rumbo y autorizaciones, deben de ser colacionadas íntegramente por los pilotos.

Otro punto que hay que destacar es el de la colocación del indicativo de llamada. Como norma general diremos que siempre que hablemos por primera vez con una dependencia, colocaremos nuestro indicativo de llamada delante del mensaje a transmitir. Ejemplo, estamos en el aeropuerto de Sevilla San Pablo, el mensaje a transmitir sería el siguiente:

Sevilla Buenos dias AEA 9524 informacion A listos puesta en marcha para Barcelona.

Informaciones importantes en esta llamada, el destino. No es obligatorio pero ayuda al controlador a "localizar" nuestro plan de vuelo. Evidentemente cuanto mas información proporcionemos mucho mejor. De hecho hay aeropuertos en los que tendremos que incluir en nuestra llamada información acerca de tipo de avion y posición de estacionamiento, (no es lo mismo estar aparcado en la posición 80 del aeropuerto de Madrid-Barajas que podremos iniciar el rodaje desde nuestro estacionamiento, a hacerlo desde el T-25 que deberemos hacer retroceso y poner en marcha durante la maniobra, para posteriormente rodar).

Una vez que hayamos establecido contacto con la dependencia, en el caso de las colaciones (tanto de rumbo, velocidades, altitudes), pondremos nuestro indicativo al final de la llamada. Ejemplo, en el mismo caso anterior el controlador responde:

AEA 9524 Buenos dias puesta en marcha aprobada, llame listo rodar Puesta en marcha aprobada y llamaremos listos rodar AEA 9524

Otra norma a tener en cuenta es que siempre que necesitemos pedir algo, pondremos nuestro indicativo delante, esto ayuda al controlador a identificar la aeronave que le llama. Ejemplo, en el mismo caso de antes el AEA 9524 solicita después del despegue proceder directo al VOR de HIJ (Hinojosa de Duque).

AEA 9524 si es posible solicitamos volar directo al vor de HIJ.

Los números. Se dirán de uno en uno. Como excepción, los niveles de vuelo que coincidan con centenas enteras, se podrán decir como tres cientos, cien, doscientos. Ejemplos:

Nivel de vuelo tres cero cero (300) o bien, trescientos.

Mantenga rumbo cero tres cert (030), no treinta.

IBE tres mis doscientos tres, ascienda para (3203) cuando lo correcto sería decir IBE tres dos cero tres, ascienda para

JKK cero dos cero, cambie frecuencia Bordeaux Control en uno dos tres decimal cinco dos (123.52) y no ciento veintitrés cincuenta y dos.

2.-Procedimientos de Puesta en Marcha.

A modo de referencia, tanto en la primera conexión con el aeropuerto de salida, como con la frecuencia de aproximación en el aeropuerto de destino, hay que decir la última información de ATIS que tengamos recibida (en la que se nos indica el viento en el aeropuerto, y condiciones meteorológicas). Esto permite al controlador conocer si el piloto en cuestión conoce los datos meteorológicos del campo.

Aquí tenemos algunos ejemplos:

ESPAÑOL	INGLES
Madrid torre Buenos días IBE XXXX en el aparcamiento XX MD-80 con información A estamos listos puesta en marcha.	Madrid Tower Good Morning IBE XXXX position XX MD-80 information A ready to push.
Sevilla Buenas Tardes EC-RLC con informacion C listos puesta en marcha	Sevilla Good Afternoon EC-RLC information C ready start-up engines.
..... solicitamos puesta en marcha request
..... requerimos	
Buenos días IBE XXXX autorizado puesta en marcha	Good Morning IBE XXXX cleared start-up
Buenas tardes JKK XXXX puesta en marcha aprobada	Good Afternoon JKK XXXX start-up is aproved

3.- Procedimientos de remolcado.

ESPAÑOL	INGLES
Milan tierra Buenos días AZA 2452 aparcamiento 84 solicito retroceso.	Milan ground Good Morning AZA 2452 stand number 84 request push back.
ANS 8525 listos retroceso	ANS 8525 ready to push
AFR 3201 esta autorizado retroceso detras de un A-320 de su compañía aproando al Norte.	AFR 3201 you are cleared to push behind a A-320 of your company face in North.
La informacion de "aproar" a un rumbo en particular facilita al piloto la maniobra de remolcado indicándole hacia dónde debe terminar el retroceso.	
EC-LEC retroceso aprobado	EC-LEC push back is aproved.
RAM 8596 espere, le llamo para retroceso.	RAM 8596 stand-by i will call you.

4.- Autorizaciones de vuelo.

Esta seccion es la mas completa en cuanto a la cantidad de información que se intercambia. En esta parte del vuelo, el controlador nos designa la salida instrumental a realizar en funcion de nuestro destino y pista en servicio, asi como otras informaciones adicionales, como altitudes iniciales, restricciones de velocidad, etc ...

Se recuerda la obligación por parte del piloto de colacionar (o hacer el read-back), de las partes importantes del mensaje, altitudes, salida instrumental, velocidades, rumbos, QNH.

Algunos ejemplos son:

BAW 3605 esta autorizado al aeropuerto de destino via ruta plan de vuelo, salida instrumental FEVIC 1N, ascenso inicial 6000 pies, QNH 1025 y responda por favor en 2552	BAW 3608 you are cleared to the destination as flight plan route, standar instrumental departure is FEVIC 1N, climb initially to 6000 feet QNH is 1025 and sqwak 2552
Autorizado al aeropuerto de destino via ruta plan de vuelo, salida instrumenal FEVIC 1N, ascenso inicial 6000 pies QHH 1025 y respondemos en 2552 BAW 3605	Cleared to destination as flight plan route, standar instrumental departure is FEVIC 1N, climb initially to 6000 fts., QNH 1025 and sqwak is 2552 BAW 3605
SOC 4014 autorizado al destino via ruta plan de vuelo, despues del despegue mantenga rumbo de pista hasta alcanzar 3500 pies, responda en 1520	SOC 4014 you are cleared to destination as flight plan route, after take-off maintain runway heading until 3500 feet, sqwak 1520
GWG 0075 autorizado al destino via ruta plan de vuelo, ascienda a 130. Despues del despegue mantenga rumbo de pista y cuando libre 4000 pies vuele directo a RBO.	GWG 0075 you are cleared to the destination as flight plan route, climb to 130 level. After take-off maintain runway heading and when passing 4000 feet flight direct RBO.
Autorizados al destino via ruta plan de vuelo, ascendemos para 130. Despues del despegue mantenemos rumbo de pista y librando 4000 pies directos a RBO GWG 0075.	Clearedo to destination as flight plan route, climb to 130 level. After take-off maintain runway heading and when passing 4000 fts. direct to RBO GWG 0075.

5.- Procedimientos en ruta.

Basicamente la fraseologia empleada en ruta es para hacer/requerir cambios de nivel de vuelo, cambios de rumbo para evitar traficos o situaciones tormentosas, y cambios de dependencias de control.

Madrid Control Buenos dias MNS 014 nivel de vuelo 280 en curso a CMA.	Madrid Control Good Morning MNS 014 flight level 280 inbound CMA
SAS 0978 vire derecha 15 grados debido a trafico	SAS 0978 turn right 15 degrees due to traffic
Viramos derecha 15 grados SAS 0978	Turning right 15 degrees SAS 0978
ROM 3524 descienda a nivel de vuelo 260	ROM 3524 descend to flight level 260
Descendemos para 260 ROM 3524	Descending to 260 ROM 3524
DAL 0017 ¿seria posible volar directo a QUV?	DAL 0017 it's possible flight direct QUV?
DAL 0017 espere, le llamo.	DAL 0017 standby, i will call you
DAL 0017 vuele directo a QUV	DAL 0017 flight direct QUV
Volamos directos a QUV DAL 0017	Direct QUV DAL 0017
THY 5995 pase con Barcelona control en 127.500 buenas tardes	THY 5995 call now Barcelona control on 127.500 Good afternoon.
Pasamos con Barcelona control en 127.500, buenas tardes THY 5995	Change frequency to Barcelona Control on 127.500, Good afternoon THY 5995
NBL 663 mantenga rumbo actual	NBL maintain present heading

6.- Procedimientos de aproximacion y aterrizaje.

La fase de aproximacion es otra de las partes mas criticas durante el vuelo, por la cantidad de trabajo que se acumula en un tiempo relativamente corto. Tenemos que intentar hablar lo justo y necesario para no saturar la frecuencia con comunicaciones, y sobre todo, antes de hablar, escuchar, ya que de este modo sabremos si la frecuencia esta libre y podemos hablar.

Otro tema importante a tener en cuenta es el viento. El viento se da en digitos de uno en uno. Ejemplo 275/13 = viento dos siete cinco trece nudos
140/7 = viento uno cuatro cero siete nudos

Valencia aproximacion buenos dias QFA 012 en descenso para 130 informacion C.	Valencia approach good morning QFA 012 descending to 130 information C.
Buenos dias QFA 012 contacto radar descienda para 5000 pies QNH 1024 y vuele directo a PND.	Good Morning QFA 012 radar contact descend to 5000 feet QNH 1024 and flight direct PND.
descendemos para 5000 pies QNH 1024 y directos PND QFA 012.	descending to 5000 feet QNH 1024 and direct PND QFA 012.
KLM 5668 vire derecha rumbo 250 y reduzca velocidad a 250 nudos indicada	KLM 5668 turn right heading 250 and reduce speed to 250 knots.
Derecha rumbo 250 y reducimos para 250 nudos KLM 5668	Right heading 250 and reducing to 250 knots KLM 5668
DLH 7858 vire derecha 270, autorizado a interceptar y seguir ILS pista 30, llame establecido.	DLH 7858 turn right heading 270, cleared to intercept and follow ILS runway 30, call stablish.
derecha rumbo 270 autorizado a interceptar y seguir ILS pista 30, llamaremos establecidos DLH 7858.	Right heading 270 cleared to intercept and follow ILS runway 30, we'll call stablish DLH 7858.
LCT 252 autorizado aproximacion ILS DME pista 35	LCT 252 cleared aproach ILS DME runway 35
UPS 036 llame pasando baliza exterior	UPS 036 call passing outer market
EC-LIE autorizado a aterrizar pista 17 viento uno cinco cero diez nudos (150/10)	EC-LIE cleared to land runway 17 wind one five zero ten knots (150/10)
ALZ-122 autorizado a aterrizar pista 33 viento tres seis cero quince nudos, notifique pista libre.	ALZ-122 cleared to land runway 33 wind three six zero fifteen knots, report runway vacated.

7.-Procedimientos despues del aterrizaje.

En esta fase del vuelo, el controlador nos dara las directrices a seguir para llegar al aparcamiento asignado. En aeropuertos congestionados, hay que estar muy pendiente de por donde rodamos, asi como escuchar al resto de los traficos.

Veamos algunos ejemplos:

AMC 898 rueda por A puerta Golf al aparcamiento 85	AMC 898 taxi via A then gate Golf to the stand 85
Rodamos por A puerta Golf al aparcamiento 85	Taxi via A then Golf to the stand 85

IWD 2330 despues del A-320 de Iberia rueda por M llame alcanzando puerta A	IWD 2330 after the Iberia A-320 taxi via M call reaching A gate.
Despues del A-320 de Iberia rodamos por M llamaremos alcanzando puerta A IWD 2330	After de Iberia A-320 taxi via M will call reaching A gate.
TFF 565 ceda paso al CRJ de compañía y rueda al estacionamiento T-25	TFF 565 give way to the company CRJ and taxi to the stand T-25
Cedemos paso al CRJ de compañía y rodaremos al estacionamiendo T-25 TFF 565	giving way to the company CRJ and taxi to the stand T-25
VIA 1227 mantenga posicion	VIA 1227 hold position
Mantenemos posicion VIA 1227	Holding position VIA 1227

8.-Procedimientos exclusivos de IVAO.

En esta sección explicaremos los procedimientos que son sólo aplicables dentro de la aviación virtual. Con esto me refiero a la frecuencia de UNICOM, a volar sin control-radar, ya que desgraciadamente hoy por hoy no se cubren todas las dependencias.

Como recomendación, utilizaremos la frecuencia de UNICOM para dar informacion a otros traficos de nuestra posición, e intenciones. Un buen mensaje debe contener nuestro nivel de vuelo, posicion y destino. Con esto alertaremos a los posibles tráfico de la zona.

EUA022 esta saliendo fuera de mi zona de control, cambie a UNICOM frecuencia 122.800 buenas tardes.	EUA022 you are leaving my control area, change frequency to UNICOM frequency 122.800 good afternoon.
SAB 6963 nivel de vuelo 270 en curso a CMA para LEMD	SAB 6963 flight level 270 inbound CMA to LEMD
DAT 325 ascendiendo para nivel de vuelo 300 40 millas del VOR de STG	DAT 325 climbing to flight level 300 40 miles of STG VOR
WCT256 ascendiendo para 230 salida instrumental SIE 2E	WCT256 climbing to 230 standar instrumental departure SIE 2E
BVA219 viento en cola izquierda pista 35 de LEST	BVA219 left down wind runway 35 LEST
CFG 987 establecidos en el localizador pista 25 de Barcelona	CFG 987 stablish localizer runway 25 Barcelona
CRX 4552 tenemos el trafico a la vista	CRX 4552 traffic in sight
EUA 052 pista libre	EUA 052 runway vacated

9.-Vuelo de ejemplo.

Vamos a realizar un vuelo simulado LEMD-LEBL, utilizando como dependencias de control rodadura (GND), torre (TWR), aproximación (APP), madrid centro (CTR), Barcelona centro (CTR), Barcelona aproximacion (APP), Barcelona torre (TWR) y Barcelona rodadura (GND).

La ruta empleada sera PINAR UN870 PONEN CASPE

Las pistas utilizadas en LEMD la 36L por lo que la salida instrumental sera PINAR 2E, y en LEBL CASPE 2T.

(Después de recibir la información del ATIS, rellenado plan de vuelo, y puesto el transponder en Modo C),

Avo. Madrid buenos días EC-RLC en el T-25 información B estamos listos puesta en marcha y retroceso.

Avo. Madrid good morning EC-RLC stand T-25 information B ready start-up and push-back.

GND. Buenos días EC-RLC esta autorizado puesta en marcha y retroceso, copie autorización, está autorizado a Barcelona via ruta plan de vuelo, salida instrumental PINAR 2E ascenso nivel de vuelo 130 y responda en 5005.

GND. Good morning EC-RLC you are cleared to start-up and push-back copy clearance, you are cleared to Barcelona as flight plan route, standar instrumental departure is PINAR 2E climb initially to flight level 130 and sqwack 5005.

Avo. Autorizado a Barcelona via ruta plan de vuelo, salida instrumental PINAR 2E ascenso inicial para nivel de vuelo 130 respondemos en 5005 y autorizados puesta en marcha y retroceso.

Avo. Cleared to Barcelona as flight plan route, standar instrumental departure PINAR 2E climb initially to 130 level sqwack 5005, and cleared start-up and push EC-RLC.

GND. Autorización es correcta llame listo rodar EC-RLC.

GND. Readback its correct, call me ready to taxi EC-RLC.

Avo. Llamaremos listos rodar EC-RLC.

Avo. We will call ready to taxy EC-RLC.

Avo. EC-RLC estamos listos rodar.

Avo. EC-RLC we are ready to taxi.

GND. Ruede punto de espera 36 L via puerta J y rodadura M.

GND. Taxi to holding point 36L via J gate and taxiway M.

Avo. Rodamos punto de espera 36 L por puerta J y M.

Avo. Taxi to holding point 36L via J gate and M.

GND. EC-RLC **escuche** torre en 118.150 buen vuelo.

GND. EC-RLC **monitor** tower on 118.150 goof flight.

Esta es otra opción que se puede emplear si la frecuencia de torre esta muy ocupada. Se supone que la dependencia de torre nos llamará cuando le sea posible.

Avo. Escuchamos torre en 118.150 muchas gracias, adios.

Avo. Monitor tower on 118.150 thank you, bye.

TWR. EC-RLC buenos días alinee en sequencia detras del 737 de Air Europa, **detrás**.

TWR. EC-RLC good morning line up in sequence behind a Air Europa 737, **behind**.

Avo. Buenos días alinear en sequencia detrás del 737 de Air Europa, **detrás**.

Avo. Good morning line up in sequence behind a Air Europa 737, **behind**.

Esta fórmula de repetir las partes importantes del mensaje dos veces es muy común cuando se sospeche que la recepción del mensaje puede ser defectuosa, o cuando queremos recalcar algo en la emisión de un mensaje.

TWR. EC-RLC esta autorizado a despegar pista 36L viento tres tres cero diez nudos (330/10).

TWR. EC-RLC cleared take off runway 36L, wind three three zero ten knots.

Avo. Autorizado despegue 36L EC-RLC.

Avo. Cleared take off 36L EC-RLC.

Como vemos, no es necesario colacionar el viento. Solo es obligatorio cuando éste pasa de 15 nudos de intensidad.

TWR. EC-RLC cambie frecuencia a Madrid Aproximación en 127.500, adios.

TWR. EC-RLC change frequency to Madrid Approach on 127.500, bye.

Avo. Pasamos con Aproximación en 127.500, buen servicio.

Avo. Change frequency to Approach on 127.500, bye.

Avo. Madrid aproximación buenos días EC-RLC PINAR 2E en ascenso para 130.

Avo. Madrid approach good morning EC-RLC PINAR 2E climbing to 130.

APP. EC-RLC Buenos días **contacto radar**, puede volar a RBO y continúe ascenso para nivel de vuelo 250.

APP. EC-RLC Buenos días **radar contact**, flight direct RBO and continue climbing to flight level 250.

Avo. Directos a RBO y continuamos ascenso para 250 EC-RLC.

Avo. Direct RBO and continue climbing to 250 EC-RLC.

La expresión contacto radar, muy poco utilizada en IVAO, informa al piloto que el controlador lo está viendo físicamente en la pantalla de radar. Como información adicional, podemos acompañarlo del nivel de vuelo por el que pasa la aeronave en ese momento, quedándose la expresión como sigue:

EC-RLC Buenos días contacto radar 4500 pies

EC-RLC good morning radar contact 4.500 fts

APP. EC-RLC llame Madrid Control en 132.550 buenos días.

APP. EC-RLC call Madrid Control in 132.550 good morning.

Avo. Madrid Control en 132.550 buenos días.

Avo. Madrid Control on 132.550 good morning.

Avo. Madrid Control buenos días, EC-RLC en ascenso para 250 y en curso a RBO.

Avo. Madrid Control good morning, EC-RLC climbing to 250 inbound RBO.

CTR. EC-RLC Buenos días contacto radar.

CTR. EC-RLC Good morning radar control.

Avo. **Gracias EC-RLC.**

Avo. **Thank you EC-RLC.**

No hay ninguna regla en concreto para este tipo de colación. Podemos utilizar la expresión utilizada en el ejemplo, o bien repetir "contacto radar EC-RLC".

Estamos próximos a alcanzar nivel de vuelo 250 y el controlador no nos ha llamado. Se lo podemos "sugerir" muy sutilmente como sigue:

Avo. EC-RLC alcanzando nivel de vuelo 250.

Avo. EC-RLC reaching flight level 250.

CTR. EC-RLC continúe ascenso para nivel de vuelo tres cero cero (300).

CTR. EC-RLC continue climbing to flight level three zero zero.

Avo. Continuamos ascenso para nivel de vuelo tres cero cero (300).

Avo. Continue climbing to flight level three zero zero (300).

CTR. EC-RLC vire izquierda rumbo cero dos cero debido a tráfico.

CTR. EC-RLC turn left heading zero two zero due to traffic.

Avo. Izquierda rumbo cero dos cero EC-RLC.

Avo. Left heading zero two zero EC-RLC.

Al no ser una información importante, omitimos la colación relacionada con la información de tráfico. Hemos dicho que colacionamos, rumbos, velocidades, altitudes, calajes de altímetro (QNH), autorizaciones

CTR. EC-RLC puede volar directo a PONEN y llame Barcelona Control en uno tres tres cero dos cinco (133.025), buenos días.

CTR. EC-RLC flight direct PONEN and call now Barcelona Control on one three three dezimal zero two five, good morning.

Avo. Volamos directos PONEN y cambiamos Barcelona Control en uno tres tres cero dos cinco, buenos días.

Avo. Flight direct PONEN and change frequency to Barcelona Control on three three zero dezimal zero two five, good morning.

Avo. Barcelona control buenos días EC-RLC nivel de vuelo 300 (al ya estar explicado el tema de los números abreviaré de aquí en adelante), en curso a PONEN.

Avo. Barcelona control good morning EC-RLC flight level 300 inbound PONEN.

CTR. EC-RLC buenos días contacto radar, vuele directo a CASPE entrada CASPE 2T pista 25, llame listo descenso.

CTR. EC-RLC good morning radar contact, flight direct CASPE arrival CASPE 2T runway 25, call ready descend.

Avo. Volamos directos a CASPE entrada CASPE 2T para la pista 25, llamaremos listos descenso.

Avo. Direct CASPE arrival CASPE 2T runway 25, we'll call ready descend.

Avo. Listos descenso EC-RLC

Avo. Ready descend EC-RLC.

CTR. EC-RLC Descienda a nivel de vuelo 200.

CTR. EC-RLC Descend to flight level 200.

Avo. Descendemos a nivel de vuelo 200 EC-RLC.

Avo. Descend to flight level 200 EC-RLC.

CTR. EC-RLC continue descenso para nivel de vuelo 80.

CTR. EC-RLC continue descending to flight level 80.

Avo. Descendemos para nivel de vuelo 080, EC-RLC.

Avo. Descend to flight level 080, EC-RLC.

CTR. EC-RLC Llame Barcelona aproximación en 119.100, buenos días.

CTR. EC-RLC Call Barcelona approach on 119.100, good morning.

Avo. Pasamos con Barcelona aproximación en 119.100, buenos días.

Avo. We change to Barcelona approach on 119.100, good morning.

Leemos la información del ATIS de Barcelona aproximación.

Avo. Barcelona buenos días EC-RLC información D en descenso para nivel de vuelo 80.

Avo. Barcelona good morning EC-RLC information D descending to flight level 80.

APP. EC-RLC buenos días contacto radar, descienda para 5000 pies con QNH 1025.

APP. EC-RLC good morning radar contact, descend to 5000 ft QNH 1025.

Avo. Descendemos para 5000 pies QNH 1025.

Avo. Descend to 5000 ft QNH 1025.
APP. EC-RLC vire derecha rumbo 080 y descienda para 3000 pies.
APP. EC-RLC turn right heading 080 and descend to 3000 ft.
Avo. Derecha rumbo 080 y descendemos para 3000 pies EC-RLC.
Avo. Right heading 080 and descend to 3000 ft EC-RLC.
APP. EC-RLC Reduzca para 200 nudos **indicada**.
APP. EC-RLC reduce speed to 200 knots.
Avo. Reducimos para 200 nudos EC-RLC.
Avo. Reducing to 200 knots EC-RLC.

El término indicada se usa ya que en la pantalla del controlador leemos directamente la veocidad del avión respecto al suelo, esto es la Ground Speed. Esta velocidad esta influenciada por el viento en cola/cara que tengamos en ese momento.

APP. EC-RLC vire izquierda rumbo Norte.
APP. EC-RLC turn left heading North.
Avo. Izquierda rumbo Norte EC-RLC.
Avo. Left heading North EC-RLC.
APP. Vire izquierda rumbo 240, autorizado aproximación ILSDME pista 25.
APP. Turn left heading 240, cleared approach ILSDME runway 25.
Avo. Izquierda rumbo 240, autorizado aproximación ILSDME pista 25.
Avo. Left heading 240, cleared approach ILSDME runway 25.
APP. EC-RLC 6 millas de zona de contacto llame torre en 118.100, adios.
APP. EC-RLC 6 miles of touch down zone contact tower on 118.100, bye.
Avo. Pasamos con torre en 118.100, adios.
Avo. Contact tower on 118.100, adios.

Avo. Torre buenos dias EC-RLC 6 millas fuera.
Avo. Tower good morning EC-RLC 6 miles out.
TWR. EC-RLC buenas dias viento 270 10 nudos continúe es numero dos.
TWR. EC-RLC good morning wind 270 10 knots continue number two.
Avo. Continuamos EC-RLC.
Avo. Continue EC-RLC.
TWR. EC-RLC viento 270 8 nudos autorizado a aterrizar pista 25.
TWR. EC-RLC you are cleaed to land runway 25 wind 270 8 knots.
Avo. Autorizado a aterrizar pista 25.
Avo. Cleared to land runway 25.
TWR. EC-RLC llame rodadura en 121.700 adios.
TWR. EC-RLC call ground on 121.700 bye.
Avo. Pasamos con rodadura en 121.700 adios.
Avo. Contact ground on 121.100 bye.

Avo. Rodadura buenos dias EC-RLC.
Avo. Ground good morning EC-RLC.
GND. EC-RLC buenos dias ruede al C3 via puerta E.
GND. EC-RLC good morning taxi to C3 via E gate.
Avo. Rodamos al C3 via puerta E, EC-RLC.
Avo. Taxi to C3 via E gate, EC-RLC.
GND. EC-RLC en F cederá el paso a un Airbus 320 de compañía.
GND. EC-RLC give way to a company Airbus 320 in F gate.

Avo. Cederemos paso a un Airbus 320 de compañía en F EC-RLC.

Avo. We give way to an Airbus 320 in F gate EC-RLC.

Otra opción sería informar al control que tenemos a la vista al tráfico, quedando de este modo la expresión:

Tenemos al tráfico a la vista y le cederemos paso en F EC-RLC

We have the traffic in sight and we will give way in F EC-RLC.

Con esto creo haber resumido bastante la fraseología empleada en vuelo tanto por controladores como por pilotos. Insisto en que esto solo pretende ser una guía para su utilización dentro de la comunidad virtual, nada más.

Espero haberos sido de ayuda. Un saludo y buen vuelo\control.

Roberto Lopez-Covarrubias Gonzalez ES-FOC