

# INGLÉS AERONAUTICO BÁSICO VFR

---

Comunicaciones de tierra en un Aeródromo no controlado

Comunicaciones de tierra en un Aeródromo controlado

## FRASEOLOGIA DE TIERRA

Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo no controlado

Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo controlado

---

### 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 qué es lo que va a decir. Es conveniente emplear 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 Mutxamel, y queremos iniciar un vuelo. Antes de empezar a rodar, el piloto comunicará:

**Mutxamel buenos días, EC-DME en parking listo para rodar.**

***Mutxamel good morning EC-DME request taxi.***

Así pues, tras nuestra llamada Mutxamel Radio responderá:

**EC-DME buenos días, ruede al punto de espera de la pista 12.**

***EC-DME good morning, taxi holding point runway 12.***

Antes de entrar en pista, deberemos escuchar si algún tráfico ha 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

**Mutxamel, EC-DAF en final de la pista 12 para aterrizar.**

***Mutxamel, EC-DAF final runway 12 for landing.***

A lo que nosotros deberíamos responder:

**EC-DME mantenemos posición.**

***EC-DME holding position.***

Cuando estemos seguros, entraremos en pista y retrocederemos al punto de espera de la pista 12, allí abandonaremos la pista, realizaremos las pruebas de motor previas al despegue y cuando estemos listos comunicaremos:

**EC-DME en punto de espera pista 12, listo salida.**

***EC-DME holding point runway 12, ready for departure.***

Si queremos realizar algunas tomas y despegues, o lo que se llama circuitos de tráfico 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 30, la fraseología sería lo mismo cambiando el 12 por el 30 y Derecha *Right* por Izquierda *Left*.

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

### **EC-DME retrocediendo para la 12 o backtrack para la 12.**

#### ***EC-DME backtracking runway 12.***

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 más 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:

### **EC-DME, Pista libre.**

#### ***EC-DME, Runway vacated.***

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

[\[SUBIR\]](#)

---

## Comunicaciones de tierra en un Aeródromo controlado

Cuando tengamos que salir de un 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 llamadas de radio.

1º Llamada a Autorización **Delivery**

2º Llamada a Rodadura **Ground**

3ª Llamada a Torre **Tower**

Es conveniente pedir autorización antes de poner el motor en marcha, pues si arrancamos el motor nos podemos encontrar que en este momento el aeropuerto tenga mucho tráfico y tengamos que prolongar nuestra espera, 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 solicitará a Rodadura **Ground**, o en su defecto directamente a Torre **Tower**.

Si estuviéramos en el Aeropuerto de Alicante, 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 espera, listos salida, Rodadura nos pasaría a frecuencia de torre.

Una vez realizados todos los chequeos del motor, contactaríamos con torre y 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 sólo exista frecuencia de Torre, ésta se encargaría de los tres cometidos.

Supongamos que estamos en Alicante y queremos ir a Valencia.

En primer lugar llamaríamos a Autorización de la siguiente manera:

**Alicante Autorización, buenos días EC-DME con plan de vuelo visual a Valencia y en parking de Aviación general solicitamos puesta en marcha e instrucciones de salida.**

*Alicante clearance, good morning. EC-DME request start-up and departure information for VFR flight to Valencia.*

Autorización nos respondería:

**EC-DME puesta en marcha aprobada. O puesta en marcha no aprobada.**

*EC-DME 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-DME espere 10 minutos por retrasos.**

*EC-DME 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-DME listo para copiar instrucciones?**

*EC-DME, 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-DME Listo para copiar.**

*EC-DME, ready to copy.*

O en su defecto si no estuviéramos preparados diríamos:

**EC-DME negativo.**

*EC-DME negatif.*

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

**Alicante EC-DME listo para copiar.**

*Alicante EC-DME ready to copy.*

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

**EC-DME Después de la salida viraje a la izquierda y proceda a punto November Eco Cambie a frecuencia de rodadura 121.70**

*EC-DME, after departure, left turn, proceed to November Eco. Change frequency to Alicante Ground on 121.70*

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

**Alicante Rodadura buenos días EC-DME listos para rodar.**

*Alicante Ground, good morning, EC-DME ready to taxi.*

Alicante Rodadura nos podría contestar de la siguiente manera:

**EC-DME Ruede a punto de espera pista 10 vía inner – link y Norte. Tenga precaución posible estela turbulenta.**

*EC-DME taxi to holding point rwy 10 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-DME espere instrucciones para iniciar el rodaje.**

*EC-DME expect instructions for taxi.*

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

Si el tráfico 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-DME mantenga corto en puerta Delta y ceda el paso al Boing 737.**

*EC-DME, hold short of Delta gate and give way to the Boeing 737.*

Nosotros contestaríamos:

**EC-DME mantendremos corto en Delta.**

*EC-DME, holding short of Delta.*

Cuando haya pasado el tráfico, rodadura nos autorizará a proceder el rodaje, y nos diría:

**EC-DME Prosiga rodaje a punto de espera pista 10.**

*EC-DME, proceed taxi to holding point of runway 10.*

Cuando lleguemos al punto de destino de la pista 10 posiblemente rodadura, si no lo ha hecho antes, nos diga que contactemos con torre:

**EC-DME contacte con torre en 118.15**

*EC-DME contact tower on 118.15*

Cuando lleguemos al punto de espera 10, nos retiraremos a un lado dejando espacio libre, por si tuviéramos algún tráfico detrás. Aquí realizaríamos todas las pruebas de motor previas al despegue. Una vez listos, contactaríamos con torre y diríamos:

**Alicante Torre buenos días EC-DME listos salida.**

***Alicante Tower, good morning, EC-DME ready for departure.***

Alicante 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-DME autorizado a entrar y despegar de la pista 10 viento 140 /10 nudos.**

***1ºB) EC-DME line-up runway 10. Cleared take-off. wind 140 degrees/10 knots.***

**2ºA) EC-DME entre en pista 10 y mantenga.**

***2ºB) EC-DME line-up runway 10 and wait.***

**3ºA) EC-DME espere instrucciones.**

***3ºB) EC-DME 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-DME listos para salida inmediata?**

***EC-DME, ready for departure?***

También podría ser:

***EC-DME can you accept an immediate?"***

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

Sería **Afirmo Affirm** o **Negativo Negative**.

**Nota**, no se debe decir *afirmativo o Affirmative*, pues puede dar confusión con *Negativo o Negative*, así pues se dice únicamente **Afirma o Affirm**.

Si le decimos afirma, torre nos diría:

**EC-DME autorizado despegue inmediato pista 10 viento 130/10 nudos.**

***EC-DME cleared for immediate take-off runway 10 wind 130/10 kt.***

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

[\[SUBIR\]](#)

---

## **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 *TDMEshold***

**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 *TDMEshold 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*

[\[SUBIR\]](#)

---

## Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo no controlado

Hemos iniciado el despegue del aeródromo no controlado por la pista 12, así que podemos hacer dos cosas, realizar un circuito de tráfico de aeródromo, o ir a un sitio determinado.

**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 Mutxamel sería viraje a la derecha. De esta forma comunicaríamos:

**EC-DME viento cruzado derecha pista 12.**

*EC-DME right crosswind runway 12.*

Al alcanzar 1200 pies, iniciaremos el tramo de viento en cola. Por lo que diremos:

**EC-DME viento en cola derecha pista 12.**

*EC-DME right hand downwind runway 12.*

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:

**EC-DME base derecha pista 12.**

*EC-DME right base runway 12.*

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:

**EC-DME en final pista 12, para toma y despegue.**

*EC-DME final runway 12 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 abandonaríamos el circuito de tráfico.

**EC-DME viento cruzado derecha pista 12, abandonando circuito de tráfico hacia El Campello.**

***EC-DME right crosswind runway 12, leaving the circuit towards El Campello.***

**VIAJE.** 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 Mutxamel de otro aeropuerto y la torre o el control, nos ha dado autorización para pasar a frecuencia de Mutxamel.

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 el saludo inicial y tras la respuesta de Mutxamel notificaremos nuestra posición e intenciones:

**EC-DME sobre El Campello a 1000 ft solicita instrucciones de aproximación.**

***EC-DME overhead El Campello at 1000 ft request approach instructions.***

Si vemos que no hay ningún tráfico en el circuito, podremos incorporarnos a él. Supongamos que aterrizaremos por la pista 12:

**EC-DME entrando viento en cola derecha pista 12.**

***EC-DME joining right hand downwind runway 12.***

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:

**EC-DME en final 12 para aterrizar o bien ... para toma final.**

***EC-DME final 12 to land o bien ... final 12 for full stop landing.***

Si tenemos que retroceder sobre la pista, comunicaríamos:

**EC-DME solicito backtrack.**

***EC-DME request backtrack.***

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

**EC-DME pista libre.**

***EC-DME runway vacated.***

[\[SUBIR\]](#)

---

## Comunicaciones de entrada y salida en un Aeródromo controlado

Cuando salimos de un Aeropuerto controlado, por ejemplo Alicante pista 10, después del despegue, iniciaremos las maniobras según las instrucciones que nos hayan dado, en este caso sería:

**EC-DME, después de la salida, viraje a la izquierda y proceda a punto November Echo.**

*EC-DME, after departure, left turn, proceed to November Echo.*

Posiblemente torre podría añadir:

**EC-DME, notifique November Echo.**

*EC-DME, report November Echo.*

Llegado al punto indicado llamaremos a torre y diremos:

**EC-DME November Echo o también, alcanzando November Echo.**

*EC-DME (at) November Echo o también, reaching November Echo.*

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-DME ha alcanzado November Echo?**

*EC-DME, have you reached November Echo?*

Le podríamos contestar:

**Afirma, EC-DME sobre November Echo.**

*Affirm, EC-DME overhead November Echo.*

Otra forma de llamarnos la torre podría ser:

**EC-DME alcanzando November Echo pase a frecuencia de Mutxamel Radio en 123.50**

*EC-DME, when reaching November Echo, change frequency to Mutxamel Radio on 123.50*

Caso de que torre no nos llame antes, deberemos notificar November Echo, y diremos:

**EC-DME en November Echo o también Alcanzando November Echo.**

*EC-DME overhead November Echo o reaching November Echo.*

La contestación de torre, puede ser:

**EC-DME, alcanzando November Echo, pase a frecuencia de Mutxamel Radio en 123.50**

***EC-DME, when reaching November Echo, change frequency to Mutxamel Radio on 123.50***

También puede ser :

**EC-DME notifique 10 millas fuera.**

***EC-DME, report 10 miles out.***

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

**EC-DME notifique punto Whisky.**

***EC-DME, report at Whisky.***

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

**EC-DME Stand-by.**

***EC-DME 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 a un aeropuerto, controlado, Control en un momento determinado nos diría que podemos pasar a frecuencia de torre. En Alicante, contactaríamos de la siguiente manera:

**Alicante torre, EC-DME buenos dias.**

***Alicante tower, EC-DME good morning.***

La torre nos contestaría:

**EC-DME adelante.**

***EC-DME go ahead.***

Nuestra siguiente transmisión en este caso sería:

**EC-DME, en vuelo visual desde Sabadell a Alicante, sobre punto NE, o 5 millas fuera de punto NE.**

***EC-DME, VFR flight from Sabadell to Alicante, over/approaching NE, o 5 miles from NE.***

Una forma correcta de dar la posición, sería:

***EC-DME, is a C-172, from Sabadell to Alicante ..."***

***Position: 5 miles from NE o crossing the coast.***

***Heading: heading 150***

***Altitude: 3500 feet o flight level 35***

***Condition : VFR***

***Estimating: estimating NE at 34 o estimating Alicante 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-DME recibido, responda 7001, QNH 1013, pista en servicio 10 viento 130/09 nudos Notifique punto November Echo.***

***EC-DME, roger. Squawk 7001, QNH 1013, runway in service 10, wind 130 degrees/09 knots. Report November Echo.***

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

***EC-DME, November Echo o Alcanzando November Echo o 2 millas fuera de November Echo.***

***EC-DME, November Echo o reaching NE o 2 miles to go for NE.***

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

***EC-DME, proceda por pasillo visual Norte al campo inferior a 1500 pies, QNH 1013 y notifique entrando en viento en cola izquierda de la pista 10 abeam la torre.***

***EC-DME, proceed by visual North corridor below 1500 feet, QNH 1013 and report left hand downwind runway 10 abeam the tower.***

***EC-DME, orbite sobre november Echo por saturación de tráfico en el aeropuerto y espere instrucciones.***

***EC-DME, due to traffic saturation in the airport, orbit over NE and wait for instructions.***

***EC-DME, puede proceder al campo y manténgase dos millas fuera.***

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

**EC-DME, puede proceder al campo y notifique campo a la vista.**

*EC-DME, 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-DME no le tengo a la vista, encienda luces de aterrizaje.**

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

Si todo el proceso de aproximación al aeropuerto ha sido correcto, notificaremos a torre nuestra posición abeam torre, tal como nos había pedido, con viento en cola izquierda de la 10.

Es muy importante en los aeropuertos que tengan dos pistas paralelas, dar la situación de viento en cola y de qué pista. Así pues diremos pista 10 derecha o pista 10 izquierda.

**EC-DME viento en cola izquierda pista 10 abeam torre.**

*EC-DME, left hand downwind runway 10 abeam tower.*

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

**EC-DME, continúe viento en cola izquierda de la 10.**

*EC-DME, continue left downwind for runway 10.*

**EC-DME, continúe viento en cola izquierda de la 10 y notifique base.**

*EC-DME, continue left downwind for runway 10 and report base.*

**EC-DME, alargue viento en cola izquierda de la 10. Tráfico en final.**

*EC-DME, extend left downwind for runway 10. Traffic in final.*

**EC-DME, haga un 360 a su derecha y espere instrucciones.**

*EC-DME, make one right hand orbit and wait instructions.*

Posiblemente en el momento que nosotros estemos en viento en cola esté algún tráfico aterrizando, por lo que torre nos puede decir:

**EC-DME tiene a la vista tráfico en final?**

*EC-DME, do you have the traffic on final in sight?*

Le contestaremos **Afirmo Affirm** o **negativo Negatif**.

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

**EC-DME con tráfico en final a la vista ajustándose a él, autorizado aterrizar pista 10 viento 130/09 nudos.**

*EC-DME, with traffic on final in sight, and accommodating for this traffic, clear to land runway 10. Wind 130 degrees/09 knots.*

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

**EC-DME tráfico en larga final, desde su posición, ¿ puede hacer circuito corto?.**

*EC-DME, 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 derecha, o alargar el viento en cola. Si le decimos que si, nos puede decir:

**EC-DME desde su presente posición autorizado aterrizar pista 10 viento 130/09 nudos.**

*EC-DME, from your present position, cleared to land runway 10. Wind 130/09 knots.*

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

**EC-DME autorizado aterrizar pista 10 viento 130/09 nudos.**

*EC-DME, cleared to land runway 10. Wind 130/09 knots.*

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

**EC-DME motor y al aire.**

*EC-DME, go around.*

En este caso es obligatorio contestar:

**Motor y al aire, EC-DME.**

*Going around, EC-DME.*

Cuando hemos aterrizado, notificaremos a torre pista libre:

**EC-DME pista libre.**

*EC-DME, runway vacated.*

A lo que torre nos puede contestar:

**EC-DME Siga al coche amarillo y contacte con rodadura en 121.70, también puede decirnos únicamente Contacte con rodadura en 121.70**

***EC-DME, follow the yellow car and contact Ground on 121.70***

Pasaríamos a frecuencia de rodadura y llamaríamos:

**Alicante rodadura, buenos días EC-DME.**

***Alicante ground, good morning EC-DME.***

Rodadura nos llamaría y nos podría decir:

**EC-DME siga al coche amarillo.**

***EC-DME, 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.