



MANUAL DE FRASEOLOGÍA AERONÁUTICA

***DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE TRÁNSITO AÉREO
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO AÉREO
ÁREA DE LA PLANEACIÓN ATM***

Intencionalmente
dejada en blanco

HOJA DE RESGUARDO

C. USUARIO:

Este *Manual de Fraseología Aeronáutica* es propiedad de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y se encuentra asignado a:

C.T.A. _____.

con número de control: _____.

En caso de que renuncie u obtenga la baja, entregue el presente manual a su jefe inmediato superior, ya que su contenido es aplicable específicamente al área de control de tránsito aéreo.

Para todo asunto relacionado con el contenido de este *Manual de Fraseología Aeronáutica*, favor de dirigirse a la Dirección de Tránsito Aéreo.

Lugar y fecha de expedición: México, D. F. diciembre de 2006.

Intencionalmente
dejada en blanco

CONTROL DE REVISIONES

REVISIÓN		INTERCALADA		OBSERVACIONES:
No.	Fecha:	Por:	Fecha:	

Intencionalmente
dejada en blanco

INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio del órgano desconcentrado SENEAM (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano), ha integrado el presente **Manual de Fraseología Aeronáutica** con el objeto primordial de facilitar al personal **operativo**, una herramienta – guía que agilice las comunicaciones entre los controladores y pilotos, en las diferentes especialidades de los servicios de tránsito aéreo.

El objeto del documento es cubrir una parte de las múltiples circunstancias que a diario se presentan en las comunicaciones radiotelefónicas de los servicios de tránsito aéreo; por ello, tanto pilotos como controladores pueden utilizar **su mejor criterio** para comunicarse con un lenguaje conciso, directo y sencillo.

Para facilitar su acceso e interpretación, este documento ha sido dividido en tres partes: **las técnicas de comunicación, la fraseología estandarizada y un vocabulario técnico.**

Las comunicaciones de las unidades de los servicios de tránsito aéreo, han sido representadas mediante un símbolo (⚓) en **negritas**, y las comunicaciones de las aeronaves con el símbolo (✈), con el fin de facilitar su lectura y su rápida localización.

El propósito de la Dirección General Adjunta de Tránsito Aéreo es el de mantener al día este documento, por lo que de antemano se agradecen las aportaciones que se hagan, pues servirán para futuras revisiones, y así poder tener un verdadero **Manual de Fraseología actualizado**, pudiendo enviar sus comentarios a la Dirección de Tránsito Aéreo. (Vía Intranet, Internet, Valija SENEAM, o correo)

Intencionalmente
dejada en blanco

TABLA DE CONTENIDO

HOJA DE RESGUARDO	3
CONTROL DE REVISIONES	5
INTRODUCCIÓN	7
TABLA DE CONTENIDO	9
PARTE 1 TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN	15
1.1 GENERALIDADES	15
1.2 TÉCNICAS DE TRANSMISIÓN.....	15
1.3 VOZ	16
1.4 MODULACIÓN	16
1.5 CRITERIO.....	16
1.6 CIRCUITOS ORALES ATS	17
1.7 COORDINACIÓN ENTRE CONTROLADORES	17
1.8 PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS	18
1.9 ALFABETO FONÉTICO	18
1.10 PALABRAS Y FRASES CLAVES	19
1.11 SEÑALES RADIOTELEFONICAS DE SOCORRO Y URGENCIA	20
1.12 PROCEDIMIENTO PARA PRUEBA DE EQUIPO DE RADIO.....	20
1.13 ESCALA DE LEGIBILIDAD.....	20
1.14 TRANSMISIÓN DE NÚMEROS.....	20
1.15 ALTITUDES Y NIVELES DE VUELO.....	21
1.16 CANTIDADES DECIMALES	21
1.17 FRECUENCIAS	21
1.18 TRANSMISIÓN DE HORAS	21
1.19 PRONUNCIACION DE NÚMEROS EN INGLÉS	21
1.20 DISTINTIVOS DE LLAMADA DE LOS ATS.....	22
1.21 DISTINTIVOS DE LLAMADA DE LAS AERONAVES.....	23
1.22 PRIMER CONTACTO O LLAMADA INICIAL.....	23
1.23 COLACIÓN DE MENSAJES IMPORTANTES	23
1.24 TRANSMISIÓN CON FALLA DE RECEPTOR	23

1.25	TRANSMISIÓN DE DATOS IMPORTANTES.....	23
PARTE 2	FRASEOLOGÍA	25
2.1	PREÁMBULO	25
2.2	FRASEOLOGÍA DEL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO	25
2.3	OTRAS FRASES DEL CONTROL DE AERODROMO	49
2.3.1	INFORMACIÓN DE TURBULENCIA DE ESTELA.....	49
2.3.2	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	49
2.3.3	INFORMACIÓN DE AVES	49
2.3.4	AVISO DEL TREN DE ATERRIZAJE.....	49
2.3.5	INFORMACIÓN DE CIZALLEO.....	49
2.3.6	INFORMACIÓN DE PISTA CERRADA.....	50
2.3.7	INSTRUCCIÓN DE MANTENER A LA ESCUCHA EN FRECUENCIA.....	50
2.3.8	AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN.....	50
2.3.9	INSTRUCCIÓN PARA MANTENER ANTES DEL ÁREA CRÍTICA (MARCAS) DEL ILS.....	50
2.3.10	COMPROBACIÓN DE INFORMACIÓN ATIS	50
2.3.11	SOLICITUD DE COLACIÓN.....	50
2.3.12	ESPERA EN PLATAFORMA POR DEMORAS.....	51
2.3.13	AUTORIZACIÓN A POSICIÓN DE DESPEGUE	51
2.3.14	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO PARA AERONAVES DESPEGANDO	51
2.3.15	AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE INMEDIATO	51
2.3.16	CANCELACIÓN DE AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE	51
2.3.17	AUTORIZACIONES EN PISTAS CRUZADAS	51
2.3.18	AUTORIZACIÓN DE ATERRIZAJE ANTICIPADA.....	52
2.3.19	AUTORIZACIÓN DE ATERRIZAJE SIN DETECCIÓN VISUAL	52
2.3.20	AUTORIZACIÓN DE APROXIMACIÓN BAJA	52
2.3.21	INSTRUCCIONES DE RODAJE A HELICÓPTEROS.....	52
2.3.22	AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE A HELICÓPTEROS EN ÁREAS NO VISIBLES.....	52
2.3.23	INSTRUCCIONES DE MANTENER A HELICÓPTEROS	53
2.3.24	INFORMACIÓN DE CONDICIONES DE FRENADO	53
2.3.25	INFORMACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA	53
2.3.26	CON INFORMACIÓN ASDE	53

2.3.27	INFORME DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA TRÁNSITO DE LLEGADA	53
2.3.28	EXPRESIONES DIVERSAS DEL CONTROL DE AERÓDROMO	53
2.4	FRASEOLOGÍA DE APROXIMACIÓN Y ÁREA.....	57
2.5	OTRAS FRASES DE TORRE, APROXIMACIÓN Y AREA	71
2.5.1	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO (NO RADAR)	71
2.5.2	AVISOS DEL PILOTO EN MANIOBRAS TCAS.....	71
2.5.3	AVISO DEL PILOTO AL TERMINAR MANIOBRAS TCAS	71
2.5.4	INFORMACIÓN PARA AERONAVES EN TIERRA.....	71
2.5.5	INFORMACIÓN PARA AERONAVES EN EL AIRE	71
2.5.6	AVISO AL PILOTO SOBRE DESVIACIÓN DE LAS REGLAS DE VUELO..	72
2.5.7	CLASES DE ESPACIO AÉREO.....	72
2.5.8	SOLICITUD DE CONDICIONES, PIREP'S O AIREP'S AL PILOTO.....	72
2.5.9	AVISO DEL PILOTO SOBRE COMBUSTIBLE MÍNIMO.....	72
2.5.10	TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES.....	72
2.5.11	CAMBIO DE RUTA EN UNA AUTORIZACIÓN DEL ATC.....	73
2.5.12	SOLICITUD DE NIVEL NO DISPONIBLE	73
2.5.13	RESTRICCIÓN DE ALTITUD / NIVEL DESPUÉS DEL DESPEGUE	73
2.5.14	ASCENSO / DESCENSO CON RESTRICCIONES	73
2.5.15	DESCENSO A DISCRECIÓN DEL PILOTO U HORA PROPUESTA	74
2.5.16	COMPROBACIÓN DE ALTITUD O NIVEL DE VUELO	74
2.5.17	INSTRUCCIONES DE PATRÓN DE ESPERA	74
2.5.18	INFORMACIÓN DE DEMORA EN EL AEROPUERTO DE DESTINO.....	74
2.5.19	INFORMACIÓN ANTICIPADA DEL TIPO DE APROXIMACIÓN	74
2.5.20	DESVIACIONES ARRIBA DE FL 200	75
2.5.21	DESVIACIONES ABAJO DE FL 200.....	75
2.5.22	PENDIENTE DE PLANEADO FUERA DE SERVICIO	75
2.6	EXPRESIONES DIVERSAS DEL CONTROL DE APROXIMACIÓN Y AREA. ...	76
2.6.1	RESTRICCIÓN EN TIEMPO PARA CRUCE DE FIJOS	76
2.6.2	INSTRUCCIÓN PARA VOLAR EN ARCO	77
2.6.3	ASCENSO Y DESCENSO VISUAL.....	77
2.6.4	INSTRUCCIONES PARA MANTENER VFR.....	77
2.6.5	SEPARACIÓN VISUAL.	77
2.6.6	AUTORIZACIÓN PARA APROXIMACIÓN VISUAL.....	77

2.6.7	AUTORIZACIÓN PARA APROXIMACIÓN POR CONTACTO.....	77
2.6.8	AUTORIZACIÓN VFR ESPECIAL.....	78
2.6.9	INFORMACIÓN DE CENIZAS VOLCÁNICAS	78
2.6.10	AJUSTES DE VELOCIDAD MACH.....	78
2.7	FRASEOLOGÍA RADAR	79
2.8	OTRAS FRASES DE CONTROL RADAR.....	83
2.8.1	DESCENSO VISUAL.....	83
2.8.2	CONTACTO INICIAL.....	83
2.8.3	PÉRDIDA DE CONTACTO RADAR.....	83
2.8.4	RADAR TERMINADO	83
2.8.5	APROXIMACIÓN VISUAL.....	83
2.8.6	AVISOS DE SEGURIDAD.....	84
2.8.7	VERIFICAR OPERACIÓN DEL TRANSPONDER	84
2.8.8	AVISOS DE INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	84
2.8.9	AJUSTES DE VELOCIDAD.....	85
2.8.10	INFORMACIÓN DE POSICIÓN	85
2.8.11	VECTOR A / O DESDE UN PUNTO	86
2.8.12	MÉTODOS DE IDENTIFICACIÓN RADAR.....	86
2.8.13	CAMBIO DE CÓDIGO.....	86
2.8.14	AVISO DE DESVIACIÓN	86
2.8.15	AVISO DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS.....	86
2.8.16	VECTORES PARA SEPARACIÓN	87
2.8.17	RUMBO A SEGUIR DESPUÉS DEL DESPEGUE.....	87
2.8.18	VECTORES RADAR A TRAVÉS DE LA TRAYECTORIA FINAL.	87
2.8.19	VECTORES PARA INTERCEPTAR LA TRAYECTORIA FINAL DEL PROCEDIMIENTO.....	87
2.8.20	APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA SIN GIRO.	87
2.8.21	LÍMITE DE VECTOR.....	88
2.8.22	INSTRUCCIONES PARA UNA APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA.	88
2.8.23	COMPROBACIÓN DEL RECEPTOR A BORDO	88
2.8.24	DERROTA PARALELA DESPLAZADA.....	88
2.8.25	USO NO AUTORIZADO DE LA FRECUENCIA	89
2.8.26	EMERGENCIAS	89
2.9	FRASEOLOGÍA DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO.....	91

PARTE 3	VOCABULARIO AERONÁUTICO.....	95
3.1	ESPAÑOL - INGLÉS	95
3.2	INGLÉS – ESPAÑOL.....	111

Intencionalmente
dejada en blanco

PARTE 1

TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN

1.1 GENERALIDADES

Una de las principales herramientas con las que el controlador lleva a cabo su trabajo, es el lenguaje técnico conocido como **Fraseología Aeronáutica**, por medio del cual se comunica con los pilotos y otros controladores, tanto nacionales como internacionales, y dependiendo de la destreza con que la utilice, será la eficacia en buena parte de su trabajo. Este lenguaje especial no contiene homónimos, antónimos, sinónimos, etc. Tampoco tiene una sintaxis complicada. No obstante, todas las palabras y frases tienen significados invariables tanto para controladores como para pilotos.

Las ventajas que tiene este lenguaje son obvias; en asuntos técnicos, una frase o una palabra que signifique lo mismo para todos, será más efectiva. No hay lugar para que la persona que habla se confunda, o la persona que escuche malinterprete.

1.2 TÉCNICAS DE TRANSMISIÓN

- a) **Escuche antes de transmitir...** Si escucha que alguien está hablando, será inútil activar la portadora de su transmisor, y lo más probable es que bloquee la frecuencia, ocasionando con esto que deba llamar una vez más.
- b) **Espera...** Hasta que la comunicación de otro piloto o controlador haya terminado.
- c) **Asegúrese...** Que la frecuencia está despejada y usted se encuentra dentro del rango de alcance de la estación que pretende llamar.
- d) **Piense...** Lo que va a decir antes de oprimir el botón PTT del micrófono y si su mensaje es largo, es recomendable tenerlo por escrito.
- e) **Pronuncie...** Clara y distintamente cada palabra.
- f) **Hable ...** A una velocidad y volumen de voz de conversación normal.
- g) **Verifique...** Su volumen de salida y la frecuencia en la que está transmitiendo.
- h) **Mantenga...** El micrófono cerca de sus labios antes de oprimir el PTT.

NOTA.- El bloqueo de la frecuencia puede darse, y de hecho ha ocurrido durante períodos largos de tiempo, debido a la operación inadvertida del PTT. Comúnmente se hace referencia a esta situación como "**micrófono pegado**" y los controladores pueden referirse a ello, al asignar una frecuencia alterna.

1.3 VOZ

La voz debe emitirse como si estuviera platicando con una persona que se encuentra en la misma habitación; esto es, el volumen que utiliza no se escucha alterado de más o de menos, sino manteniendo un tono regular y constante; tampoco debe exagerarse a gritos, o tan leve que no se escuche.

1.4 MODULACIÓN

Evite un tono monótono, así como arrastrar o golpear las palabras. El tono de voz debe ser serio, formal, normal y agradable. Evite cualquier apariencia de afectación, nerviosismo, indecisión o alteración, especialmente en caso de que ocurra algún **accidente o emergencia**.

RECUERDE: El hecho de continuar la comunicación con otros en un tono inalterado de voz, le ayudará a sentirse realmente de esa misma manera; además inyectará confianza a los otros.

1.5 CRITERIO

El controlador, invariablemente debe **identificar** a la aeronave con la que habla o con la que pretende hacerlo. De no ser así, es casi inevitable que se cause una confusión y mientras se aclara para quién era el mensaje, se pierde tiempo y se usan los canales de comunicación en exceso.

Si un piloto, por compañerismo, amistad o confianza, se siente comunicativo, el controlador debe simpatizar con él, **pero en silencio**. Si un piloto discute, la discusión debe ser solamente de su parte.

Limítese a usar los términos aprobados en este manual, o los emanados de la experiencia en el servicio de control de tránsito aéreo para los casos no previstos. Evite los apodos, sobrenombres locales, abreviaturas fuera del medio y las expresiones de **excesiva confianza**.

De igual forma, se deben evitar las expresiones de inseguridad tales como: creo, supongo, me imagino, eh, eh, eh, ah, ah, ah, etc. Es necesario recordar que las comunicaciones en los servicios de tránsito aéreo, son **técnicas profesionales** y por tanto, deben ser **claras y precisas**.

Debiendo ser preciso, también se debe ser suficiente, es decir, claro y conciso. Si continuamente se hace práctica con una rutina sencilla, se llega a un dominio del lenguaje de trabajo satisfactorio, dando con esto, un efecto de firmeza y capacidad profesional. Cualquier persona que utilice los canales de comunicación de los servicios de tránsito aéreo y transmita aparentando temeridad, falta de profesionalismo, parcialidad o juego, proyectará una imagen negativa **al resto de los profesionales**.

1.6 CIRCUITOS ORALES ATS

Al realizar coordinaciones entre controladores, usando los medios internos de comunicación, e incluso en las comunicaciones que se establecen con otras dependencias, por medio de los circuitos orales, se debe seguir este procedimiento:

- a) La persona que inicia la comunicación expresará la identificación del sector o la posición a la cual llama, seguida inmediatamente de la identificación de la posición iniciadora;
- b) La persona que recibe la llamada, expresará la identificación de su posición, seguida de la palabra **prosiga**;
- c) La persona que inicia la llamada transmitirá el mensaje que pretende hacer llegar (ver inciso 1.7 abajo);
- d) La persona que recibe el mensaje **acusa recibo** del mismo, y para finalizar la comunicación, emitirá **sus siglas de identificación operacional** seguidas de la hora UTC;
- e) La persona que inició la comunicación a su vez, dará **sus siglas de identificación operacional**.

1.7 COORDINACIÓN ENTRE CONTROLADORES

CAMBIO DE NIVEL O RUTA:

REFERENTE AL MXA 300, SOLICITO NIVEL 350.

*REFERENTE AL MXA 300, SOLICITO DIRECTO DESDE INTERSECCIÓN
ÁNGEL AL VOR / GYM.*

REFERENTE AL MXA 300, CAMBIO DE NIVEL 350 (O CAMBIO DE RUTA).

APROBACIÓN O DESAPROBACIÓN DE CAMBIO DE NIVEL O RUTA:

REFERENTE AL MXA 300, NIVEL 350 APROBADO.

REFERENTE AL MXA 300, IMPOSIBLE 350, DISPONIBLE 310 O 390.

*REFERENTE AL MXA 300, APROBADO VOLAR DIRECTO DESDE ÁNGEL AL
VOR / GYM.*

REFERENTE AL MXA 300, SOLICITUD APROBADA.

CONFIRMACIÓN POSTERIOR DE SOLICITUD:

REFERENTE AL MXA 300, ESPERE LLAMADA.

EXPEDICIÓN DE RESTRICCIONES:

REFERENTE AL MXA 300, CRUZAR VOR / SRL A 280 O SUPERIOR.

CAMBIO DE CÓDIGO SSR:

REFERENTE AL MXA 300, CAMBIO DE CÓDIGO 7342.

TRANSFERENCIA DE CONTROL:

REFERENTE AL MXA 300, TRANSFERENCIA...

ACEPTACIÓN DEL CONTROL:

REFERENTE AL MXA 300, ACEPTADO.

TRANSMISIÓN DE PLAN DE VUELO:

PLAN DE VUELO PASIVO (O ACTIVO) DEL MXA 300.

1.8 PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

Los nombres de las letras pronunciadas en el radio, pueden ser difíciles de entender por la similitud en el sonido de muchos pares de ellas. Por lo que un sistema estandarizado de palabras, una para cada letra del alfabeto, ha sido adaptado para su utilización.

Las siguientes palabras deberían ser memorizadas:

1.9 ALFABETO FONÉTICO

A	ALFA	N	NOVEMBER
B	BRAVO	O	OSCAR
C	CHARLIE	P	PAPA
D	DELTA	Q	QUEBEC
E	ECO	R	ROMEO
F	FOXTROT	S	SIERRA
G	GOLF	T	TANGO
H	HOTEL	U	UNIFORM
I	INDIA	V	VICTOR
J	JULIETT	W	WHISKEY
K	KILO	X	X-RAY
L	LIMA	Y	YANKEE
M	MIKE	Z	ZULU

1.10 PALABRAS Y FRASES CLAVES

AFIRMATIVO (AFFIRM)	SÍ, o ES CORRECTO.
APROBADO (APPROVED)	AUTORIZACIÓN APROBADA, o MANIOBRA APROBADA, o AUTORIZACIÓN CONCEDIDA.
AUTORIZADO (CLEARED)	AUTORIZADO DE ACUERDO A LAS CONDICIONES ESPECIFICADAS.
OLVÍDELO (DISREGARD)	HAGA CASO OMISO DEL MENSAJE.
ACUSE RECIBO (ACKNOWLEDGE)	AVISE SI ENTENDIÓ EL MENSAJE.
CANCELE (CANCEL)	AUTORIZACIÓN CANCELADA
CAMBIO (OVER)	MENSAJE TERMINADO Y ESPERO RESPUESTA.
COMPRUEBE (CHECK)	REVISE, o EXAMINE.
CONFIRME (CONFIRM)	¿RECIBIÓ CORRECTAMENTE EL MENSAJE?
CORRECCIÓN (CORRECTION)	HUBO UN ERROR, LO CORRECTO ES...
¿CÓMO ME ESCUCHA? (HOW DO YOU READ ME?)	¿CUÁL ES LA CALIDAD DE MI TRANSMISIÓN?
COLACIONE (READ BACK)	REPITA TODO O PARTE DEL MENSAJE.
CORRECTO (CORRECT)	LO EXPRESADO ESTÁ BIEN.
COMUNIQUE A / EN (CONTACT)	HAGA COMUNICACIÓN EN...
COMPRENDIDO (WILCO)	COMPRENDIDO Y SE PROCEDERÁ DE ACUERDO A...
DOS VECES CADA PALABRA (WORDS TWICE)	TRANSMITIR DOS VECES CADA PALABRA.
ESCUCHE (MONITOR)	ESCUCHE EN (FRECUENCIA)
HABLE MÁS LENTAMENTE (SPEAK SLOWER)	DISMINUYA LA VELOCIDAD AL HABLAR.
NEGATIVO (NEGATIVE)	NO, o ES INCORRECTO, o AUTORIZACIÓN NO CONCEDIDA.
REPORTE (REPORT)	PÁSEME LA SIGUIENTE INFORMACIÓN.
ESPERE LLAMADA (STAND BY)	SERÁ ATENDIDO TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE.

PROSIGA (GO AHEAD)	ADELANTE CON SU MENSAJE.
RECIBIDO (ROGER)	MENSAJE RECIBIDO.
REPITA (SAY AGAIN)	REPITA TODO O PARTE DEL MENSAJE.
SOLICITO (REQUEST)	SOLICITUD DE ALGUNA INFORMACIÓN.
VERIFIQUE (VERIFY)	CONFIRME.
INMEDIATO (IMMEDIATELY)	REALICE LA MANIOBRA SIN DEMORA.
EXPEDITE (EXPEDITE)	APRESURE LA MANIOBRA.

1.11 SEÑALES RADIOTELEFONICAS DE SOCORRO Y URGENCIA

SOCORRO	MAYDAY (3 veces)
URGENCIA	PAN, PAN (3 veces)

1.12 PROCEDIMIENTO PARA PRUEBA DE EQUIPO DE RADIO

CONTEO CORTO (SHORT COUNT)..... 1, 2, 3, 4, 5, 4, 3, 2, 1.

1.13 ESCALA DE LEGIBILIDAD

ILEGIBLE (UNREADABLE)	1
LEGIBLE DE VEZ EN CUANDO (SOMETIMES READABLE)	2
LEGIBLE CON DIFICULTAD (BARELY READABLE)	3
LEGIBLE (READABLE)	4
PERFECTAMENTE LEGIBLE (LOUD AND CLEAR)	5

1.14 TRANSMISIÓN DE NÚMEROS

10	UNO, CERO
583	CINCO, OCHO, TRES
600	SEISCIENTOS
5000	CINCO MIL
7500	SIETE QUINIENTOS

11,000..... UNO, UNO MIL

1.15 ALTITUDES Y NIVELES DE VUELO

NIVEL DE VUELO 260

(FLIGHT LEVEL 260)..... DOS, SEIS, CERO.

ALTITUD (ALTITUDE) 13,000 UNO, TRES, MIL.

NIVEL (LEVEL) 180 ó 200 UNO, OCHO, CERO ó DOS, CERO, CERO.

NOTA: nivel es la expresión genérica para altitudes y niveles de vuelo.

1.16 CANTIDADES DECIMALES

30.06..... TRES CERO DECIMAL CERO SEIS

30.21..... TRES CERO PUNTO DOS UNO

1.17 FRECUENCIAS

120.5..... UNO DOS CERO DECIMAL CINCO

121.0..... UNO DOS UNO DECIMAL CERO

1.18 TRANSMISIÓN DE HORAS

15:40..... UNO CINCO CUATRO CERO

16:20..... UNO SEIS DOS CERO

1.19 PRONUNCIACION DE NÚMEROS EN INGLÉS

0..... ZIRO

1..... UAN

2..... TU

3..... TRI

4..... FO-AR

5..... FA-IF

6..... SIKS

7..... SEVEN

8..... EIT

9..... NAIN

CIEN JAN-DRED
MIL TAU-SAND

1.20 DISTINTIVOS DE LLAMADA DE LOS ATS

IDENTIFICACIÓN	ESPAÑOL	INGLÉS
CENTRO DE CONTROL	CENTRO MÉXICO	MEXICO CENTER
CONTROL DE APROXIMACIÓN	APROXIMACIÓN MONTERREY	MONTERREY APPROACH
TORRE DE CONTROL	TORRE MAZATLÁN	MAZATLAN TOWER
CONTROL TERRESTRE	TIERRA TIJUANA	TIJUANA GROUND CONTROL
CONTROL DE SALIDA	SALIDAS MÉXICO	MEXICO DEPARTURE
CONTROL DE LLEGADAS	LLEGADAS MÉXICO	MEXICO ARRIVAL
ENTREGA DE AUTORIZACIONES	AUTORIZACIONES MÉXICO	MEXICO CLEARANCE DELIVERY
INFORMACIÓN DE AERÓDROMO	INFORMACIÓN POZA RICA	POZA RICA INFORMATION
RADIO	RADIO MÉRIDA	MERIDA RADIO
INFORMACIÓN	INFORMACIÓN TOLUCA	TOLUCA INFORMATION
FRASE PARA UNA LLAMADA GENERAL	A TODAS LAS ESTACIONES o A TODAS LAS AERONAVES.	ALL STATIONS or ALL AIRCRAFT.

NOTA: después del contacto inicial, se puede eliminar el identificador de lugar.

1.21 DISTINTIVOS DE LLAMADA DE LAS AERONAVES

MATRICULA XA LAR
NÚMERO DE VUELO AMX211
ABREVIADO CITATION BDM

NOTA: el distintivo de llamada siempre será el mismo durante las comunicaciones, su forma abreviada se podrá utilizar después de haber establecido el primer contacto con el distintivo completo, y siempre que no exista confusión. Ponga especial cuidado cuando existan varias identificaciones similares, de presentarse el caso puede seguirse el siguiente procedimiento:

**AEROMEXICO 211, AEROMEXICO; ó
MEXICANA 211, MEXICANA.**

1.22 PRIMER CONTACTO O LLAMADA INICIAL

LLAMADA CENTRO MÉRIDA, ARG 342, CAMBIO
RESPUESTA ARG 342, CENTRO MÉRIDA, PROSIGA

NOTA: Cuando se tenga la certeza de que la estación llamada recibirá la comunicación, se omitirá la primera llamada, transmitiendo el mensaje completo, por ejemplo:

CENTRO MÉRIDA, ARG342, NIVEL 350, SOLICITO 390.

1.23 COLACIÓN DE MENSAJES IMPORTANTES

Acuse de un mensaje meteorológico:

MXA 500, **AIREP RECIBIDO.**
XA CUT, **PIREP RECIBIDO.**
CBE 150, **METEOROLOGICO RECIBIDO.**

1.24 TRANSMISIÓN CON FALLA DE RECEPTOR

Ejemplo:

MXA 502, NIVEL 220, TRANSMITIENDO A CIEGAS POR FALLA DEL RECEPTOR.

1.25 TRANSMISIÓN DE DATOS IMPORTANTES

ALTÍMETRO ALTÍMETRO 30.06
CÓDIGO ACTIVE CÓDIGO 4316

DISTANCIA	10 MILLAS
ELEVACIONES	ELEVACION DE AEROPUERTO 7,341 PIES.
FRECUENCIA	FRECUENCIA 121.2
PISTA	PISTA 28
RUMBO	RUMBO 220
VELOCIDADES	160 NUDOS INDICADOS, o 460 NUDOS VERDADEROS, o .82 MACH
VIENTO	VIENTO DE LOS 360 GRADOS, 15 NUDOS

PARTE 2

FRASEOLOGÍA

2.1 PREÁMBULO

La fraseología que a continuación se describe, ha sido preparada considerando un escenario de tránsito intenso y complejo, en una secuencia lógica de eventos reales, y utilizando el principio de comunicaciones abreviadas, con la finalidad de presentar al controlador un panorama claro y actual en la aplicación de palabras y frases autorizadas.

Las comunicaciones abreviadas no cancelan o sustituyen a los procedimientos y fraseología radiotelefónica convencional; sin embargo, podrán ser utilizadas cuando a juicio del controlador sea necesario agilizar las comunicaciones por radio.

Las comunicaciones abreviadas comprenden: el uso de la identificación abreviada de las aeronaves y estaciones terrestres, la transmisión abreviada de algunos datos, la omisión de algunas palabras claves o de procedimientos así como el procedimiento llamada / respuesta, y la reducción de la sintaxis en su transmisión.

No se utilizarán los procedimientos abreviados cuando exista la posibilidad de duda, confusión, o se afecte el contenido de los mensajes.

EJEMPLO DE COMUNICACIÓN CONVENCIONAL.	EJEMPLO DE COMUNICACIÓN ABREVIADA.
TORRE MÉXICO, AQUÍ MXA 742, CAMBIO.	TORRE, MXA 742.
MXA 742, AQUÍ TORRE MÉXICO, PROSIGA.	MXA 742, PROSIGA.
MXA 742, 5 MILLAS EN FINAL A PISTA 23 IZQUIERDA.	MXA 742, 5 MILLAS FINAL 23 IZQUIERDA.
MXA 742, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN PISTA 23 IZQUIERDA.	MXA 742, AUTORIZADO ATERRIZAR 23 IZQUIERDA.

2.2 FRASEOLOGÍA DEL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO

ESPAÑOL	INGLÉS
✈️ AUTORIZACIONES (LUGAR) DEL XA FIL.	(LOCATION) CLEARANCE DELIVERY, XA FIL.
📍 XA FIL, ENTREGA DE AUTORIZACIONES, PROSIGA.	XA FIL, CLEARANCE DELIVERY, GO AHEAD.

- | | | |
|----|---|--|
| ✈️ | FIL, SOLICITAMOS AUTORIZACIÓN, PLAN DE VUELO IFR A ACA, LISTO A COPIAR. | FIL, IFR CLEARANCE TO ACAPULCO, READY TO COPY. |
| 🏠 | FIL, RECIBIDO: AUTORIZADO AL VOR / ACA, J 15, ASCIENDA Y MANTENGA NIVEL DE VUELO 250, CÓDIGO 3346, SALIDA AUTLA 1. | FIL, CLEARED TO ACA / VOR, VIA J15, CLIMB AND MAINTAIN FL 250, SQUAWK 3346, AUTLA 1 DEPARTURE. |
| ✈️ | FIL, AUTORIZADO AL VOR ACA, J 15, NIVEL 250, CÓDIGO 3346, SALIDA AUTLA 1. | FIL, IS CLEARED TO THE ACA / VOR, J 15, FL 250, SQUAWK 3346, AUTLA 1 DEPARTURE. |
| 🏠 | FIL, AUTORIZACIÓN CORRECTA, CUANDO LISTO COMUNIQUE A CONTROL DE TIERRA EN 121.9, EN CONTACTO INICIAL INFORME CÓDIGO TRANSPONDER. | FIL, READBACK IS CORRECT, WHEN READY CONTACT GROUND CONTROL ON 121.9, ON INITIAL CONTACT ADVISE TRANSPONDER CODE. |
| ✈️ | FIL ,RECIBIDO. | FIL, ROGER. |
| ✈️ | CONTROL DE TIERRA, MXA 200, PUERTA 6, CÓDIGO 2731, SOLICITO AUTORIZACIÓN PARA ARRANQUE Y RETROCESO REMOLCADO. | GROUND, MXA 200, GATE 6, SQUAWK 2731, REQUEST CLEARANCE TO START UP AND PUSH BACK. |
| ✈️ | MXA 200, RECIBIDO, ESPERE LLAMADA. | MXA 200, GROUND, ROGER, STAND BY. |
| 🏠 | AMX 160, AUTORIZADO ARRANQUE Y RETROCESO REMOLCADO, PISTA EN USO 05. | AMX 160, CLEARED TO START UP AND PUSH BACK, ACTIVE RUNWAY 05. |
| ✈️ | AMX 160, RECIBIDO | AMX160, ROGER. |
| 🏠 | MXA 200, AUTORIZADO ARRANQUE Y RETROCESO REMOLCADO, PISTA EN USO 05. | MXA 200, CLEARED TO START UP AND PUSH BACK, ACTIVE RUNWAY 05. |
| ✈️ | TERRESTRE, JAL 012, PUERTA 15, SOLICITO INFORMACIÓN DE DEMORA. | GROUND, JAL 012, ON GATE 15, REQUEST DELAY INFORMATION. |

- | | |
|--|---|
| <p>🏠 JAL 012, NO SE PREVÉ DEMORA, (O DEMORA INDEFINIDA / DEMORA DE 20 MIN. POR FALLA EN FRECUENCIA DEL SECTOR 7, LLAME A LAS 14:40 PARA ENCENDIDO DE MOTORES) PISTA 05, NÚMERO 6 EN LA SECUENCIA.</p> | <p>JAL 012, NO DELAY EXPECTED (OR DELAY INDEFINITE. / EXPECT 20 MINUTES DELAY DUE TO FREQUENCY FAILURE ON SECTOR 7, CALL AT 14:40 FOR START UP CLEARANCE), RUNWAY 05, NUMBER 6 IN THE SEQUENCE.</p> |
| <p>➔ CONTROL DE TIERRA, XA SAT EL ATIS SE ENCUENTRA FUERA DE SERVICIO (O FUERA DEL AIRE).</p> | <p>GROUND, XA... THE ATIS IS OUT OF SERVICE (OR OFF THE AIR).</p> |
| <p>🏠 ESTACIÓN LLAMANDO, CONFIRME (O REPITA) IDENTIFICACIÓN.</p> | <p>AIRCRAFT CALLING, CONFIRM (OR SAY AGAIN) YOUR CALL SIGN.</p> |
| <p>➔ CONTROL DE TIERRA, XA SAT, NO RECIBIMOS EL ATIS EN 126.7.</p> | <p>GROUND, XA SAT, WE ARE NOT RECEIVING THE ATIS ON 126.7.</p> |
| <p>🏠 JAL 012, PROCEDIMIENTO DE ESPERA EN PLATAFORMA EN USO POR FALLA DE RADAR, HORA ESTIMADA DE ARRANQUE 14:40.</p> | <p>JAL 012, GATE HOLD PROCEDURE IN EFFECT, DUE TO RADAR FAILURE, ESTIMATED START UP TIME 14:40.</p> |
| <p>🏠 SAT, SINTONICE 127.7, FRECUENCIA DEL ATIS.</p> | <p>SAT, TUNE IN ATIS FREQUENCY 127.7.</p> |
| <p>➔ SAT, RECIBIDO.</p> | <p>SAT, ROGER.</p> |
| <p>➔ CONTROL DE TIERRA, FIL EN PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL (O HANGAR AEROMAR / NACIONAL PERNOCTA / CARGA / SATÉLITE / PLATAFORMA NORTE) PLAN DE VUELO IFR ACA, SOLICITO INSTRUCCIONES DE RODAJE Y DESPEGUE.</p> | <p>GROUND, FIL, ON THE GENERAL AVIATION PLATFORM (OR AEROMAR / NATIONAL / OVERNIGHT / CARGO/ SATELLITE / NORTH PLATFORM HANGAR) IFR FLIGHT PLAN TO ACA, REQUEST TAXI AND TAKE-OFF INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 FIL, PISTA EN USO 05 DERECHA, ALTÍMETRO 30.06, RUEDE POR E Y B3, SIGA AL LR 35 ROJO Y BLANCO, A LAS TRES DE SU POSICIÓN.</p> | <p>FIL, ACTIVE RUNWAY 05 RIGHT, ALTIMETER 30.06, TAXI VIA E AND B3, FOLLOW THE LR 35 RED AND WHITE, 3 O'CLOCK YOUR POSITION.</p> |
| <p>➔ FIL, RECIBIDO, SOLICITAMOS B4.</p> | <p>FIL, ROGER, WE REQUEST B-4.</p> |

<p>🏠 FIL, RUEDE POR E Y B4, ENTRANDO A B4, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1</p>	<p>FIL, TAXI VIA E AND B-4, ENTERING B-4, CONTACT TOWER ON 118.1.</p>
<p>➔ AMX 160, LISTO A RODAR.</p>	<p>AMX 160, READY TO TAXI.</p>
<p>🏠 AMX 160, RUEDE POR B, A PISTA 05 IZQUIERDA, VIENTO DE LOS 070 VARIABLE 100 GRADOS, 10 NUDOS, ALTÍMETRO 30.06.</p>	<p>AMX 160, TAXI TO RUNWAY 05 LEFT, VIA B, WIND FROM 070 VARIABLE TO 100 DEGREES, 10 KNOTS, ALTIMETER 30.06.</p>
<p>➔ MXA 200, LISTO.</p>	<p>MXA 200, READY.</p>
<p>🏠 MXA 200, PISTA EN USO 05 IZQUIERDA, ALTÍMETRO 30.06, RUEDE POR B, SIGA AL B737 DE AMX FRENTE A USTED.</p>	<p>MXA 200, ACTIVE RUNWAY 05 LEFT, ALTIMETER 30.06, TAXI VIA B, FOLLOW THE AMX B737, IN FRONT OF YOU.</p>
<p>➔ MXA 200, RECIBIDO, SOLICITAMOS TODA LA EXTENSIÓN DE PISTA 05 DERECHA.</p>	<p>MXA 200, ROGER, REQUEST THE FULL LENGTH OF RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>🏠 MXA 200, EXTENSION TOTAL PISTA 05 DERECHA APROBADA, RUEDE POR B 2, MANTENGA ANTES DE 05 IZQUIERDA.</p>	<p>MXA 200, FULL LENGTH RUNWAY 05 RIGHT APPROVED, TAXI VIA B 2, HOLD SHORT OF RUNWAY 05 LEFT.</p>
<p>🏠 FIL, REPORTE CUANDO LISTO PARA DESPEGAR.</p>	<p>FIL, REPORT WHEN READY FOR TAKE-OFF.</p>
<p>➔ FIL, RECIBIDO, REPORTAREMOS CUANDO LISTOS.</p>	<p>FIL, ROGER, WE'LL REPORT WHEN READY.</p>
<p>🏠 MXA 200, CRUCE 05 IZQUIERDA Y MANTENGA ANTES DE 05 DERECHA.</p>	<p>MXA 200, CROSS 05 LEFT AND HOLD SHORT OF RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>➔ MXA 200 RECIBIDO.</p>	<p>MXA 200, ROGER.</p>
<p>➔ TORRE, AMX 160, LISTO.</p>	<p>TOWER, AMX 160, READY.</p>
<p>🏠 AMX 160, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE, PISTA 05 IZQUIERDA.</p>	<p>AMX 160, LINE UP AND WAIT, RUNWAY 05 LEFT.</p>
<p>➔ RECIBIDO, AMX 160, A POSICIÓN Y ESPERAR, 05 IZQUIERDA.</p>	<p>ROGER, AMX 160, LINE UP AND WAIT, 05 LEFT.</p>

- | | |
|---|--|
| <p>🏠 AMX 160, VIENTO DE LOS 120 GRADOS, 15 NUDOS, AUTORIZADO PARA DESPEGAR, ASCIENDA Y MANTENGA 13,000 PIES HASTA NUEVO AVISO, COMUNIQUE EN TERMINAL (O SALIDAS) EN 120.5 DESPUÉS DEL DESPEGUE.</p> | <p>AMX 160, WIND FROM 120 DEGREES, 15 KNOTS, CLEARED FOR TAKE-OFF, CLIMB AND MAINTAIN 13,000 FEET UNTIL FURTHER ADVISE, CONTACT TERMINAL (OR DEPARTURE) ON 120.5 WHEN AIRBORNE.</p> |
| <p>➔ AMX 160 DESPEGANDO, MANTENDREMOS 13,000 PIES HASTA NUEVO AVISO.</p> | <p>AMX 160 TAKING OFF, WE'LL MAINTAIN 13,000 FEET UNTIL FURTHER ADVISE.</p> |
| <p>➔ TORRE, FIL LISTO PARA DESPEGAR, SOLICITO DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN.</p> | <p>TOWER, FIL READY FOR TAKE-OFF, REQUEST TAKE-OFF FROM THE INTERSECTION.</p> |
| <p>🏠 FIL, MANTENGA PRESENTE POSICIÓN, NÚMERO 3 PARA DESPEGAR.</p> | <p>FIL, MAINTAIN PRESENT POSITION, NUMBER 3 FOR TAKE-OFF.</p> |
| <p>🏠 MXA 200, VIENTO DE LOS 070 GRADOS, 14 NUDOS, AUTORIZADO PARA DESPEGAR EN 05 DERECHA, EN EL AIRE COMUNIQUE EN APROXIMACIÓN EN 119.7</p> | <p>MXA 200, WIND FROM 070 DEGREES 14 KNOTS, CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 05 RIGHT, WHEN AIRBORNE CONTACT APPROACH CONTROL ON 119.7</p> |
| <p>➔ MXA 200, RECIBIDO E INICIANDO CARRERA DE DESPEGUE.</p> | <p>MXA 200, ROGER AND ROLLING.</p> |
| <p>➔ TERRESTRE, MEXICANA B757 XAAMB SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA REMOLQUE DE BASE DE MANTENIMIENTO A PUERTA 6.</p> | <p>GROUND, MEXICANA B757 XAAMB REQUEST TOWING CLEARANCE FROM MAINTENANCE BASE TO GATE 6.</p> |
| <p>🏠 MXA AMB, RECIBIDO EFECTÚE REMOLQUE POR B A PUERTA 6.</p> | <p>MXA AMB, ROGER, PROCEED TOWING VIA B TO GATE 6.</p> |
| <p>🏠 FIL, AUTORIZADO PARA DESPEGAR PISTA 05 DERECHA, VIENTO 050 GRADOS 12 NUDOS, NO DEMORE, TRÁNSITO EN FINAL 4 MILLAS FUERA, EN EL AIRE COMUNIQUE A SALIDAS EN 119.7</p> | <p>FIL, CLEARED FOR TAKE-OFF ON RUNWAY 05 RIGHT, WIND 050 DEGREES 12 KNOTS, DO NOT DELAY, TRAFFIC ON FINAL 4 MILES OUT, CONTACT TERMINAL CONTROL (o DEPARTURE) 119.7 WHEN AIRBORNE.</p> |
| <p>➔ FIL, RECIBIDO.</p> | <p>FIL, ROGER.</p> |

✈ TORRE, HELICÓPTERO XC FAW, EN RAMPA DE POLICÍA, SOLICITA AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE AL SUR.	TOWER, HELICOPTER XC FAW, ON POLICE RAMP, REQUEST CLEARANCE FOR SOUTHBOUND TAKE-OFF.
🏠 XC FAW, VIENTO DE LOS 090 GRADOS 10 NUDOS, ALTÍMETRO 30.06, AUTORIZADO PARA DESPEGAR HACIA EL SUR.	XC FAW, WIND FROM 090 DEGREES AT 10 KNOTS, ALTIMETER 30.06, CLEARED FOR TAKE-OFF TO THE SOUTH.
✈ TORRE, HELICÓPTERO XB WAS SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA RODAR EN EL AIRE, DE PLATAFORMA (NOMBRE) A PLATAFORMA (NOMBRE)	TOWER, HELICOPTER XB WAS REQUEST AIR TAXI CLEARANCE FROM RAMP (NAME) TO RAMP (NAME)
🏠 HELICÓPTERO XB WAS, AUTORIZADO RODAR EN EL AIRE DE PLATAFORMA (NOMBRE) A PLATAFORMA (NOMBRE)	HELICOPTER XB WAS, YOU ARE CLEARED TO AIR TAXI FROM RAMP (NAME) TO RAMP (NAME)
✈ TERRESTRE, AFR 065 EN PUERTA 17, INICIANDO RETROCESO REMOLCADO.	GROUND, AFR 065 ON GATE 17, STARTING PUSH BACK.
🏠 AFR 065, NO FUE AUTORIZADO A RETROCESO REMOLCADO, REGRESE A LA PUERTA (O POSICIÓN); INICIE RETROCESO REMOLCADO DETRÁS DE UN B757 DE MEXICANA EN B.	AFR 065, YOU WERE NOT CLEARED FOR PUSHBACK, RETURN TO YOUR GATE (OR POSITION), START YOUR PUSHBACK BEHIND A MEXICANA B757 ON B.
🏠 MXA AMB, EXPEDITE, SI IMPOSIBLE AVISE.	MXA AMB, EXPEDITE, IF UNABLE, ADVISE.
🏠 MXA 306, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1.	MXA 306, CONTACT TOWER ON 118.1
✈ MXA 306, RECIBIDO.	MXA 306, ROGER.
✈ TORRE, MXA 306 EN SECUENCIA DE DESPEGUE.	TOWER, MXA 306 ON TAKE-OFF SEQUENCE.

- | | |
|--|---|
| <p>🏠 MXA 306, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE, PISTA 05 IZQUIERDA, PRECAUCIÓN HOMBRES Y EQUIPO TRABAJANDO EN AMBOS LADOS DE LA CALLE DE RODAJE (O A LA DERECHA / IZQUIERDA, AL NORTE / AL OESTE DE LA CABECERA DE PISTA).</p> | <p>MXA 306 LINE UP AND WAIT, RUNWAY 05 LEFT, CAUTION MEN AND EQUIPMENT WORKING ON BOTH SIDES OF THE TAXIWAY OR (TO THE LEFT / RIGHT, TO THE NORTH / WEST OF HEAD OF RUNWAY).</p> |
| <p>➔ MXA 306, RODANDO CON PRECAUCIÓN.</p> | <p>MXA 306, TAXIING WITH CAUTION.</p> |
| <p>➔ TERRESTRE, XC CUT, SOLICITO RODAR DE HANGAR SACSA A PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL.</p> | <p>GROUND, XC CUT, REQUEST CLEARANCE TO TAXI FROM THE SACSA HANGAR TO THE GENERAL AVIATION RAMP.</p> |
| <p>🏠 CUT, AUTORIZADO A PLATAFORMA GENERAL, RUEDE POR E, PRECAUCIÓN SEGADORA AL LADO IZQUIERDO DE LA CALLE DE RODAJE, (O VEHÍCULO, TRACTOR, CAMIÓN, SALA MÓVIL, PERSONAS, MONTONES DE TIERRA)</p> | <p>CUT, CLEARED TO THE GENERAL RAMP, TAXI VIA E, CAUTION MOWER ON THE LEFT SIDE OF THE TAXIWAY, (OR VEHICLE, TRACTOR, TRUCK, MOBILE LOUNGE OR BOARDING BUS, PEOPLE, PILES OF DIRT)</p> |
| <p>🏠 MXA 306, AUTORIZADO PARA DESPEGAR, COMUNIQUE EN 120.5 CONTROL DE SALIDAS CUANDO EN EL AIRE.</p> | <p>MXA 306, CLEARED FOR TAKE-OFF, CONTACT DEPARTURE 120.5 WHEN AIRBORNE.</p> |
| <p>➔ MXA 306, DESPEGANDO.</p> | <p>MXA 306, TAKING OFF.</p> |
| <p>➔ TERRESTRE, SALA MÓVIL DE ASA EN E, SOLICITO AUTORIZACIÓN DE CRUCE 05 DERECHA.</p> | <p>GROUND, ASA BOARDING BUS (OR MOBILE LOUNGE) ON E, REQUEST CLEARANCE TO CROSS 05 RIGHT.</p> |
| <p>🏠 SALA MÓVIL DE ASA, CRUCE 05 DERECHA, MANTENGA ANTES DE 05 IZQUIERDA, B727 DESPEGANDO, COLACIONE.</p> | <p>ASA BOARDING BUS (OR MOBILE LOUNGE) CROSS 05 RIGHT, HOLD SHORT OF 05 LEFT, B 727 TAKING OFF, READBACK.</p> |
| <p>➔ MÓVIL DE ASA CRUZANDO 05 DERECHA, MANTENDREMOS ANTES DE 05 IZQUIERDA.</p> | <p>ASA VEHICLE CROSSING 05 RIGHT, WE'LL HOLD BEFORE 05 LEFT.</p> |

- | | |
|--|--|
| ✈ CONTROL DE TIERRA, DE AMX B767 SID, EN PLATAFORMA, SOLICITO AUTORIZACIÓN, PARA CORRER MOTORES 1 Y 2. | GROUND, AMX B767 SID, ON PLATFORM, REQUEST CLEARANCE TO RUN UP ENGINES NUMBER 1 AND 2. |
| 🏠 AMX SID, ¿CUÁL SERA SU POTENCIA EN PRUEBA DE TURBINAS? | AMX SID, WHAT WILL BE YOUR POWER FOR THE ENGINE TEST? |
| ✈ AMX SID, MOTORES 1 Y 2 AL 70 POR CIENTO. | AMX SID, ENGINES NUMBER 1 AND 2 AT 70 PERCENT. |
| 🏠 AMX SID, AUTORIZADA LA PRUEBA, PERMANEZCA EN LA FRECUENCIA. | AMX SID, CLEARED FOR THE ENGINE TEST, REMAIN IN THIS FREQUENCY (OR MONITOR THIS FREQUENCY) |
| 🏠 MÓVIL DE ASA, AUTORIZADO A CRUZAR 05 IZQUIERDA. | ASA MOBILE LOUNGE OR BOARDING BUS, CLEARED TO CROSS 05 LEFT. |
| ✈ TORRE, AFR 065, PRÓXIMO A 05 IZQUIERDA, LISTO AL DESPEGUE. | TOWER, AFR 065, APPROACHING 05 LEFT, READY FOR TAKE-OFF. |
| 🏠 AFR 065, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE, 05 IZQUIERDA. | AFR 065, LINE UP AND WAIT 05 LEFT. |
| ✈ TORRE, XA RAS, PRÓXIMO A 05 DERECHA. | TOWER, XA RAS, APPROACHING 05 RIGHT. |
| 🏠 AFR 065, AUTORIZADO PARA DESPEGAR, COMUNIQUE SALIDAS (o TERMINAL) EN 120.5 DESPUÉS DEL DESPEGUE. | AFR 065, CLEARED FOR TAKE-OFF, CONTACT DEPARTURE (OR TERMINAL CONTROL) 120.5 WHEN AIRBORNE. |
| ✈ AFR 065, RECIBIDO. | AFR 065, ROGER. |
| 🏠 RAS, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE, 05 DERECHA, 2 MINUTOS DE SEPARACIÓN POR ESTELA TURBULENTA, TRÁNSITO PESADO DESPEGANDO EN 05 IZQUIERDA. | RAS, LINE UP AND WAIT 05 RIGHT, EXPECT 2 MINUTE SPACING DUE TO WAKE TURBULANCE, HEAVY TRAFFIC TAKING OFF ON 05 LEFT. |
| ✈ RAS, RECIBIDO. | RAS, ROGER. |
| ✈ TORRE, DAL 142 RODANDO POR B. | TOWER, DAL 142 TAXIING VIA B. |

<p>🏠 DAL 142, MANTENGA ANTES DE 05 IZQUIERDA, TRÁNSITO EN FINAL.</p>	<p>DAL 142, HOLD SHORT OF 05 LEFT, TRAFFIC ON FINAL.</p>
<p>➔ DAL 142, RECIBIDO.</p>	<p>DAL 142, ROGER.</p>
<p>🏠 AMX SID, DE CONTROL DE TIERRA.</p>	<p>AMX SID, FROM GROUND CONTROL.</p>
<p>➔ TIERRA, AMX SID, PROSIGA.</p>	<p>GROUND, AMX SID, GO AHEAD.</p>
<p>🏠 AMX SID, CORTE MOTORES, AERONAVE PEQUEÑA PRÓXIMA A CRUZAR POR ATRÁS. (O DESACELERE MOTORES / APAGUE MOTORES)</p>	<p>AMX SID, SHUT DOWN YOUR ENGINES; SMALL AIRCRAFT ABOUT TO CROSS BEHIND YOU, (OR DECELERATE YOUR ENGINES / REDUCE POWER / SLOW DOWN ENGINES)</p>
<p>➔ AMX SID, RECIBIDO, APAGAMOS MOTORES, PRUEBA TERMINADA, CAMBIO Y FUERA.</p>	<p>AMX SID, ROGER, TURNING OFF ENGINES, TEST ENDED, OVER AND OUT.</p>
<p>🏠 XA ASB, CONTINÚE POR B3, COMUNIQUE EN TORRE 118.1</p>	<p>XA ASB, CONTINUE ON B3, CONTACT TOWER 118.1</p>
<p>🏠 RAS, AUTORIZADO PARA DESPEGAR, MANTÉNGASE EN ESTA FRECUENCIA.</p>	<p>RAS, CLEARED FOR TAKE-OFF, REMAIN ON THIS FREQUENCY.</p>
<p>➔ RAS, RECIBIDO.</p>	<p>RAS, ROGER.</p>
<p>🏠 DAL 142, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE EN 05 IZQUIERDA, HORA ESTIMADA DE DESPEGUE 15:05, POR TRÁNSITO.</p>	<p>DAL 142, LINE UP AND WAIT 05 LEFT, ESTIMATED TIME FOR TAKE-OFF 15:05, DUE TO TRAFFIC. (OR ESTIMATED TAKE OFF TIME....)</p>
<p>🏠 RAS, COMUNIQUE AHORA CONTROL DE SALIDA EN 120.5</p>	<p>RAS, CONTACT NOW DEPARTURE CONTROL ON 120.5</p>
<p>➔ RAS, RECIBIDO.</p>	<p>RAS ROGER.</p>
<p>➔ TORRE, ASB, VFR A ZIH, EN B3, LISTO PARA DESPEGAR.</p>	<p>TOWER, ASB VFR FLIGHT PLAN TO ZIH, ON B3, READY FOR TAKE-OFF.</p>

ⓘ ASB, AUTORIZADO PARA DESPEGAR EN 05 DERECHA, VIRAJE A LA DERECHA APROBADO, REPORTE 10 MILLAS FUERA.	ASB, CLEARED FOR TAKE-OFF ON 05 RIGHT, RIGHT TURN APPROVED, REPORT 10 MILES OUT.
➔ TORRE, ASB, SOLICITAMOS VIRAJE DE 270 GRADOS POR LA IZQUIERDA.	TOWER, ASB, WE REQUEST A 270 DEGREES LEFT TURN.
ⓘ ASB, VIRAJE DE 270 POR LA IZQUIERDA APROBADO, REPORTE ANTES DE CRUZAR EL CAMPO.	ASB, 270 LEFT TURN APPROVED, REPORT BEFORE CROSSING THE FIELD.
➔ TORRE, XB APT, EN B3 VISUAL A TEQ.	TOWER, XB APT, ON B 3 VFR TO TEQ.
ⓘ APT, AUTORIZADO PARA DESPEGAR EN 05 DERECHA, VIRAJE A LA DERECHA DESPUÉS DEL DESPEGUE.	APT, CLEARED FOR TAKE-OFF ON 05 RIGHT, RIGHT TURN AFTER TAKE-OFF.
➔ ASB, CRUZANDO TRAYECTORIA DE 05 IZQUIERDA.	ASB, CROSSING THE TRACK OF 05 LEFT.
ⓘ ASB, RECIBIDO.	ASB, ROGER.
ⓘ DAL 142, AUTORIZADO PARA DESPEGAR 05 IZQUIERDA, EN EL AIRE COMUNIQUE EN 120.5	DAL 142, CLEARED FOR TAKE-OFF ON 05 LEFT, CONTACT 120.5 WHEN AIRBORNE.
➔ DAL 142, RECIBIDO.	DAL 142, ROGER.
➔ TORRE, CAT VISUAL A ACA, EN B3, PRÓXIMO A 05 DERECHA.	TOWER, CAT VFR TO ACA, ON B 3, CLOSE TO 05 RIGHT.
ⓘ CAT, CRUCE 05 DERECHA, AUTORIZADO PARA DESPEGAR EN 05 IZQUIERDA, EXPEDITE EL CRUCE, TRÁNSITO 3 MILLAS EN FINAL A 05 DERECHA.	CAT, CROSS 05 RIGHT, CLEARED FOR TAKE-OFF ON 05 LEFT, EXPEDITE CROSSING, TRAFFIC 3 MILES ON FINAL TO 05 RIGHT.
➔ CAT, EXPEDITANDO.	CAT, EXPEDITING.
➔ TORRE, ASB, PRÓXIMO A CRUZAR EL CAMPO.	TOWER, ASB, ABOUT TO CROSS THE FIELD.

🏠 ASB, TRÁNSITO A LAS 12, 3 MILLAS RUMBO SUR, EN ASCENSO A 8,500 PIES.	ASB, TRAFFIC 12 O'CLOCK, 3 MILES SOUTHBOUND, CLIMBING TO 8,500 FEET.
➔ ASB, RECIBIDO, TRÁNSITO A LA VISTA.	ASB, ROGER, TRAFFIC IN SIGHT.
🏠 APT, TRÁNSITO, A LAS 12, 10 MILLAS, RUMBO OPUESTO, 8,500 PIES.	APT, TRAFFIC AT 12 O'CLOCK, 10 MILES, OPPOSITE DIRECTION, 8,500 FEET.
➔ APT, RECIBIDO, NO TENEMOS EL TRÁNSITO A LA VISTA.	APT, ROGER, WE DON'T HAVE THE TRAFFIC IN SIGHT.
🏠 ASB, TRÁNSITO 12 MILLAS, RUMBO OPUESTO, 8,500 PIES.	ASB, TRAFFIC 12 MILES, OPPOSITE DIRECTION, 8,500 FEET.
➔ ASB, RECIBIDO.	ASB, ROGER.
➔ TERRESTRE...EN PLATAFORMA... DESPEGUE...	GROUND... ON... RAMP,... TAKE-OFF...
🏠 AERONAVE LLAMANDO REPITA, LA HORA 26.	AIRCRAFT CALLING SAY AGAIN, THE TIME 26.
➔ APT, 10 MILLAS FUERA.	APT, 10 MILES OUT.
🏠 APT, AUTORIZADO PARA ABANDONAR FRECUENCIA DE TORRE, ACTIVE TRANSPONDER EN 1200.	APT, CLEARED TO LEAVE TOWER FREQUENCY, SQUAWK 1200.
➔ ASB , TRÁNSITO A LA VISTA, 7 MILLAS AL SUR .	ASB, TRAFFIC IN SIGHT, 7 MILES SOUTH.
🏠 ASB, RECIBIDO, COMUNIQUE EN FRECUENCIA 126.9	ASB, ROGER, CONTACT FREQUENCY 126.9
➔ CONTROL TIERRA, XB WAD, EN PRUEBA DE RADIO, ¿CÓMO ME ESCUCHA?	GROUND, XB WAD, ON RADIO CHECK, HOW DO YOU READ ME?
🏠 XB WAD FUERTE Y CLARO (O TRANSMISIÓN DISTORSIONADA / ENTRECORTADA / GANGOSA / DÉBIL / DESVANECIDA)	XB-WAD LOUD AND CLEAR (OR TRANSMISSION DISTORTED / CUT / GARBLED / WEAK / FADED)

- | | |
|---|--|
| <p>✈ TORRE, CAT 9 MILLAS AL NORTE DE SU ESTACIÓN, NOS CRUZAMOS CON UN TRÁNSITO SIN INFORMACIÓN.</p> | <p>TOWER, CAT 9 MILES NORTH OF THE STATION, WE CROSSED WITH TRAFFIC, WITHOUT INFORMATION.</p> |
| <p>🏠 CAT, RECIBIDO, NO TENEMOS TRÁNSITO REPORTADO EN ESA ZONA, AUTORIZADO ABANDONAR FRECUENCIA DE TORRE.</p> | <p>CAT, ROGER NO TRAFFIC REPORTED IN THAT AREA, CLEARED TO LEAVE TOWER FREQUENCY.</p> |
| <p>✈ CONTROL DE TIERRA, XB TAR SOLICITO UN CONTEO CORTO PARA AJUSTE DE EQUIPO (O CONTEO LARGO).</p> | <p>GROUND, XB TAR, REQUEST A SHORT COUNT (OR LONG COUNT) FOR RADIO ADJUSTMENT.</p> |
| <p>🏠 TAR, 1,2,3,4,5,4,3,2,1, ¿CÓMO ME ESCUCHA?</p> | <p>TAR, 1,2,3,4,5,4,3,2,1, HOW DO YOU READ?</p> |
| <p>✈ TORRE, LE ESCUCHO 5 (4,3,2,1) (ó QSA 5).</p> | <p>TOWER, I READ YOU 5 (4,3,2,1) (OR QSA 5).</p> |
| <p>🏠 TAR, SI ME ESCUCHA, ACUSE RECIBO MOVIENDO EL TIMÓN DIRECCIONAL O ALERONES (O APAGUE Y ENCIENDA SUS LUCES DE ATERRIZAJE)</p> | <p>TAR, IF YOU READ, ACKNOWLEDGE BY MOVING YOUR RUDDER OR AILERONS (OR TURN ON AND OFF YOUR LANDING LIGHTS)</p> |
| <p>🏠 TAR, VERIFIQUE SU MICRÓFONO (O RECEPTOR)</p> | <p>TAR, CHECK YOUR MIKE OR RECEIVER.</p> |
| <p>✈ CONTROL TIERRA, SPL EN RAMPA DE AVIACIÓN GENERAL, SOLICITO INSTRUCCIONES DE ESTACIONAMIENTO.</p> | <p>GROUND, SPL ON GENERAL AVIATION RAMP, REQUEST PARKING INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 SPL, ESTACIONÉSE AL SUR DE LA PLATAFORMA, ENFILADO AL NORTE.</p> | <p>SPL, PARK SOUTH OF THE RAMP, FACING NORTH.</p> |
| <p>✈ TORRE, AAL 105, LISTO.</p> | <p>TOWER, AAL 105, READY.</p> |

<p>🏠 AAL 105, AUTORIZADO DESPEGUE INMEDIATO EN 05 IZQUIERDA, SI IMPOSIBLE, MANTENGA ANTES DE LA PISTA (O DESALOJE LA PISTA); TRÁNSITO EN FINAL 6 MILLAS PARA 05 IZQUIERDA, EN EL AIRE COMUNIQUE TERMINAL (O SALIDAS) EN 120.5.</p>	<p>AAL 105, CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF ON 05 LEFT, IF UNABLE, HOLD SHORT OF RUNWAY (OR CLEAR THE RUNWAY), TRAFFIC ON FINAL 6 MILES TO RUNWAY 05 LEFT, CONTACT TERMINAL (OR DEPARTURE) 120.5 WHEN AIRBORNE.</p>
<p>➔ AAL 105, DESPEGANDO.</p>	<p>AAL 105, TAKING OFF.</p>
<p>➔ TAO 609, PRÓXIMO A 05 DERECHA.</p>	<p>TAO 609, APPROACHING 05 RIGHT.</p>
<p>🏠 TAO 609, MANTENGA ANTES DE 05 DERECHA.</p>	<p>TAO 609, HOLD SHORT OF RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>➔ AAL 105, CAMBIANDO A 120.5.</p>	<p>AAL 105, SWITCHING TO 120.5.</p>
<p>🏠 TAO 609, AUTORIZADO PARA DESPEGAR EN 05 DERECHA.</p>	<p>TAO 609, CLEARED FOR TAKE-OFF ON RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>➔ TAO 609, DESPEGANDO.</p>	<p>TAO 609, TAKING OFF.</p>
<p>➔ TAO 609, ABORTAMOS DESPEGUE, SOLICITAMOS INSTRUCCIONES PARA PROSEGUIR A PLATAFORMA.</p>	<p>TAO 609, ABORTING TAKE-OFF, REQUEST INTRUCTIONS TO RETURN TO THE RAMP.</p>
<p>🏠 TAO 609, DESALOJE EN LA SEGUNDA INTERSECCIÓN (O CALLE DE RODAJE) A SU DERECHA; INFORME MOTIVO.</p>	<p>TAO 609, CLEAR ON THE SECOND INTERSECTION TO YOUR RIGHT, (OR SECOND TAXIWAY) ADVISE REASON.</p>
<p>➔ TAO 609, PÉRDIDA DE POTENCIA MOTOR NÚMERO 2.</p>	<p>TAO 609, POWER LOSS ON ENGINE NUMBER 2.</p>
<p>🏠 TAO 609, EXPEDITE SU RODAJE, CUANDO DESALOJE LA PISTA COMUNIQUE CON CONTROL DE TIERRA EN 121.0</p>	<p>TAO 609, EXPEDITE YOUR TAXIING, WHEN CLEAR OF THE RUNWAY CONTACT GROUND ON 121.0</p>
<p>➔ TAO 609, EXPEDITANDO.</p>	<p>TAO 609, EXPEDITING.</p>

- | | |
|---|--|
| <p>✈ CONTROL DE TIERRA, XC BSP, PLAN DE VUELO VFR A QUERÉTARO, SOLICITAMOS AUTORIZACIÓN PARA ARRANQUE DE MOTORES.</p> | <p>GROUND, XC BSP, VFR FLIGHT PLAN TO QUERETARO, REQUEST CLEARANCE TO START UP ENGINES.</p> |
| <p>🏠 BSP, NO TENEMOS PLAN DE VUELO, INFORMA COMANDANCIA QUE DEBE LLENAR SU PLAN DE VUELO EN LA OFICINA DE INFORMACIÓN DE VUELO.</p> | <p>BSP, WE DON'T HAVE YOUR FLIGHT PLAN, THE AUTHORITY INFORMS YOU HAVE TO FILE YOUR FLIGHT PLAN AT THE FLIGHT INFORMATION OFFICE.</p> |
| <p>✈ BSP, RECIBIDO, SOLICITAMOS INSTRUCCIONES PARA PROSEGUIR A LA OFICINA DE INFORMACIÓN DE VUELO.</p> | <p>BSP, ROGER, WE REQUEST INSTRUCTIONS TO PROCEED TO THE FLIGHT INFORMATION OFFICE.</p> |
| <p>🏠 BSP, SIGA INDICACIONES DEL AGENTE DE RAMPA.</p> | <p>BSP, FOLLOW THE RAMP AGENT INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 N 321 C, AUTORIZADO PARA EFECTUAR DESCENSO DE PASAJEROS EN PLATAFORMA GENERAL, DESPUÉS PROSIGA AL AREA DE ESTACIONAMIENTO.</p> | <p>N 321 C, CLEARED TO DEPLANE PASSENGERS ON THE GENERAL AVIATION RAMP, THEN PROCEED TO THE PARKING AREA.</p> |
| <p>✈ N 321 C, RECIBIDO.</p> | <p>N 321 C, ROGER.</p> |
| <p>🏠 XA JSA, ¿TIENE ALGÚN PROBLEMA?</p> | <p>XA JSA, DO YOU HAVE ANY PROBLEM?</p> |
| <p>✈ TERRESTRE, JSA, EL MOTOR NÚMERO 1 FLAMEANDO (O CON EXPLOSIONES); SOLICITAMOS EQUIPO DE EMERGENCIA.</p> | <p>GROUND, JSA, ENGINE NUMBER ONE IS FLAMING, (OR WITH EXPLOSIONS), WE REQUEST EMERGENCY EQUIPMENT.</p> |
| <p>🏠 JSA, RECIBIDO.</p> | <p>JSA, ROGER.</p> |
| <p>✈ TORRE, MXA 763, EN LLEGADA MATEO, APROXIMACIÓN ILS A 05 DERECHA.</p> | <p>TOWER, MXA 763, ON MATEO ARRIVAL, ILS APPROACH TO RUNWAY 05 RIGHT.</p> |
| <p>🏠 MXA 763, ESPERE PISTA 05 DERECHA, ALTÍMETRO 30.12, REPORTE MARCADOR EXTERIOR.</p> | <p>MXA 763, EXPECT RUNWAY 05 RIGHT, ALTIMETER 30.12, REPORT THE OUTER MARKER.</p> |

- | | | |
|----|---|--|
| ✈️ | MXA 763, REPORTAREMOS. | MXA 763, WE WILL REPORT (OR WILCO). |
| ✈️ | TORRE, XA LAT, CANCELANDO INSTRUMENTOS, 10 MILLAS AL SUR DE SU ESTACIÓN, SOLICITO INSTRUCCIONES DE ATERRIZAJE. | TOWER, XA LAT, CANCELLING IFR, 10 MILES SOUTH OF YOUR STATION, REQUEST LANDING INSTRUCTIONS. |
| 🏠 | LAT, PISTA EN USO 05 DERECHA, ALTÍMETRO 30.10, HAGA TRÁNSITO POR LA DERECHA, REPORTE TRAMO A FAVOR DEL VIENTO. | LAT, ACTIVE RUNWAY 05 RIGHT, ALTIMETER 30.10, ENTER A RIGHT HAND TRAFFIC PATTERN, REPORT ON DOWNWIND. |
| ✈️ | LAT, RECIBIDO. | LAT, ROGER. |
| ✈️ | TORRE, XB AVR, 10 MILLAS AL NORTE, VISUAL PROCEDENTE DE TAM, SOLICITO INSTRUCCIONES DE ATERRIZAJE. | TOWER, XB AVR, 10 MILES NORTH, VFR FROM TAM, REQUEST LANDING INSTRUCTIONS. |
| 🏠 | AVR PISTA 05 IZQUIERDA, ALTÍMETRO 30.10, EFECTÚE TRÁNSITO POR LA IZQUIERDA REPORTE LA VILLA. | AVR, RUNWAY 05 LEFT, ALTIMETER 30.10, MAKE A LEFT HAND TRAFFIC PATTERN REPORT LA VILLA. |
| ✈️ | AVR, RECIBIDO. | AVR, ROGER. |
| ✈️ | TORRE, MXA 763, MARCADOR EXTERIOR. | TOWER, MXA 763, OUTER MARKER. |
| 🏠 | MXA 763, ALTÍMETRO 30.10, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR, PISTA 05 DERECHA, PARA SU INFORMACIÓN, PISTA HÚMEDA Y RESBALOSA, CONDICIÓN DE FRENADO BUENA, (MEDIANA A BUENA, MEDIANA, MEDIANA A ESCASA, ESCASA, INSEGURA) EN EL ÚLTIMO TERCIO DE LA PISTA. (O CHARCOS EN LA PISTA) | MXA 763, ALTIMETER 30.10, CLEARED TO LAND RUNWAY 05 RIGHT, RUNWAY WET AND SLIPPERY, BRAKING ACTION GOOD (FAIR TO GOOD, FAIR, POOR TO FAIR, POOR, NIL) ON THE LAST THIRD OF THE RUNWAY (OR WATER PUDDLES ON THE RUNWAY) |
| ✈️ | MXA 763, RECIBIDO. | MXA 763, ROGER. |
| ✈️ | LAT, EN TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, POR LA DERECHA 05 DERECHA. | LAT, ON RIGHT DOWNWIND TO RUNWAY 05 RIGHT. |

<p>⌚ LAT, NÚMERO DOS PARA ATERRIZAR, NÚMERO 1, B737 3 MILLAS EN FINAL A 05 DERECHA, ALARGUE TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, LE AVISO PARA VIRAR A BASE.</p>	<p>LAT, NUMBER TWO TO LAND, NUMBER ONE IS A B737, THREE MILES ON FINAL TO 05 RIGHT, EXTEND YOUR DOWNWIND, I'LL ADVISE FOR BASE LEG.</p>
<p>➔ LAT, RECIBIDO, TRÁNSITO A LA VISTA.</p>	<p>LAT, ROGER, TRAFFIC IN SIGHT.</p>
<p>➔ TORRE, AVR LA VILLA.</p>	<p>TOWER, AVR OVER LA VILLA.</p>
<p>⌚ AVR, REPORTE TRAMO A FAVOR DEL VIENTO.</p>	<p>AVR, REPORT ON DOWNWIND.</p>
<p>⌚ LAT, VIRE A FINAL 05 DERECHA.</p>	<p>LAT, TURN TO FINAL 05 RIGHT.</p>
<p>➔ LAT, RECIBIDO, VIRANDO A FINAL.</p>	<p>LAT, ROGER, TURNING TO FINAL.</p>
<p>⌚ MXA 763, DESALOJE AL FINAL DE LA PISTA A SU DERECHA, Y COMUNIQUE CON CONTROL DE TIERRA EN 121.0.</p>	<p>MXA 763, CLEAR THE RUNWAY AT THE END TO YOUR RIGHT, AND CONTACT GROUND ON 121.0.</p>
<p>⌚ LAT, TRÁNSITO PRÓXIMO A DESALOJAR, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 05 DERECHA.</p>	<p>LAT, TRAFFIC ABOUT TO CLEAR THE RUNWAY, CLEARED TO LAND ON 05 RIGHT.</p>
<p>➔ TORRE, AMX 505, VIRANDO A PLAZA ILS A 05 DERECHA.</p>	<p>TOWER, AMX 505, TURNING TO PLAZA, ILS TO 05 RIGHT.</p>
<p>⌚ AMX 505, PISTA 05 DERECHA, ALTÍMETRO 30.11, REPORTE MARCADOR EXTERIOR, NO LO TENGO A LA VISTA.</p>	<p>AMX 505, RUNWAY 05 RIGHT, ALTIMETER 30.11, REPORT THE OUTER MARKER, I DON'T HAVE YOU IN SIGHT.</p>
<p>⌚ AVR, ACORTE SU APROXIMACIÓN), AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN 05 IZQUIERDA, TRÁNSITO C210 EN FINAL CORTO A 05 DERECHA.</p>	<p>AVR, SHORTEN YOUR APPROACH CLEARED TO LAND ON 05 LEFT, TRAFFIC C210 ON SHORT FINAL TO RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>➔ AMX 505, 5 MILLAS EN FINAL, PISTA A LA VISTA, SOLICITO 05 IZQUIERDA.</p>	<p>AMX 505, 5 MILES ON FINAL RUNWAY IN SIGHT, REQUEST 05 LEFT.</p>

- | | |
|--|--|
| <p>🏠 AMX 505, IMPOSIBLE POR TRÁNSITO, CONTINÚE A 05 DERECHA, VIENTO 060 GRADOS, 17 NUDOS, REPORTE 2 MILLAS.</p> | <p>AMX 505, UNABLE DUE TO TRAFFIC, CONTINÚE TO 05 RIGHT, WIND 060 DEGREES, AT 17 KNOTS, REPORT 2 MILES.</p> |
| <p>✈️ LAT, SOBRE PISTA (TOCANDO).</p> | <p>LAT, ON THE RUNWAY, (TOUCHING)</p> |
| <p>🏠 LAT, DESALOJE POR E A SU DERECHA, EXPEDITANDO, TRÁNSITO EN FINAL 2 MILLAS, AL ABANDONAR LA PISTA COMUNIQUE CON CONTROL DE TIERRA 121.0</p> | <p>LAT, CLEARED VIA E TO YOUR RIGHT, EXPEDITING, TRAFFIC 2 MILES ON FINAL, CLEARING THE RUNWAY CONTACT GROUND 121.0.</p> |
| <p>✈️ AMX 505, 2 MILLAS.</p> | <p>AMX 505, 2 MILES.</p> |
| <p>🏠 AMX 505, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR, 05 DERECHA, TRÁNSITO DESALOJANDO LA PISTA.</p> | <p>AMX 505, CLEARED TO LAND, RUNWAY 05 RIGHT, TRAFFIC CLEARING THE RUNWAY.</p> |
| <p>✈️ AVR, EN FINAL 05 IZQUIERDA, PARA SU INFORMACIÓN TENEMOS INDICACIONES DE QUE EL TREN DE ATERRIZAJE NO HA BAJADO, SOLICITAMOS UN PASE BAJO PARA CHECARLO.</p> | <p>AVR, ON FINAL TO RUNWAY 05 LEFT FOR YOUR INFORMATION WE HAVE INDICATIONS THAT THE LANDING GEAR IS NOT DOWN, WE REQUEST A LOW PASS TO CHECK IT.</p> |
| <p>🏠 AVR, EFECTÚE UN PASE BAJO SOBRE 05 IZQUIERDA, NO MENOR A 500 PIES SOBRE EL TERRENO.</p> | <p>AVR, MAKE A LOW PASS OVER THE RUNWAY 05 LEFT, NOT LOWER THAN 500 FEET ABOVE THE GROUND.</p> |
| <p>🏠 AVR, APARENTEMENTE EL TREN ABAJO Y EN POSICIÓN, REPORTE INTENCIONES.</p> | <p>AVR, LANDING GEAR APPARENTLY DOWN AND IN POSITION (OR PLACE), REPORT INTENTIONS.</p> |
| <p>✈️ AVR, SOLICITAMOS REGRESAR PARA ATERRIZAR.</p> | <p>AVR, WE REQUEST TO RETURN FOR LANDING.</p> |
| <p>🏠 AVR, TRÁNSITO POR LA IZQUIERDA A 05 IZQUIERDA, REPORTE A TRAVÉS CABECERA.</p> | <p>AVR, LEFT HAND TRAFFIC PATTERN TO 05 LEFT, REPORT ABEAM THE HEAD OF RUNWAY.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>✈ TORRE, XB BAF, C414, 5 MILLAS, EN EL RADIAL 300, IMPOSIBLE ESTABLECER COMUNICACIÓN, SOLICITO DATOS PARA ATERRIZAR.</p> | <p>TOWER, XB BAF, C 414, 5 MILES, ON RADIAL 300, UNABLE TO CONTACT, REQUEST LANDING INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 BAF, PENDIENTE.</p> | <p>BAF, STAND BY.</p> |
| <p>🏠 AMX 505, SIGUIENTE (O PRIMERA / SEGUNDA) INTERSECCIÓN A LA IZQUIERDA (O DERECHA), CRUCE 05 IZQUIERDA Y COMUNIQUE EN 121.0 DESPUÉS DE CRUZAR.</p> | <p>AMX 505, NEXT (OR FIRST / SECOND) INTERSECTION TO THE LEFT (OR RIGHT), CROSS 05 LEFT AND CONTACT 121.0 AFTER CROSSING.</p> |
| <p>🏠 BAF, PISTA 05 IZQUIERDA, ALTÍMETRO 30.14, HAGA APROXIMACIÓN DE 90 POR SU IZQUIERDA (O 90 POR LA DERECHA); REPORTE EN FINAL.</p> | <p>BAF, RUNWAY 05 LEFT, ALTIMETER 30.14, MAKE A 90 DEGREE LEFT TURN IN (OR 90 DEGREE RIGHT TURN IN), REPORT ON FINAL.</p> |
| <p>✈ TORRE, AMX 505, LAS LUCES PAPI ESTÁN FUERA DE SERVICIO, (O LUCES DE RODAJE / PISTA / UMBRAL / VASI)</p> | <p>TOWER, AMX 505, THE PAPI LIGHTS ARE OUT OF SERVICE OR (TAXIWAY LIGHTS / RUNWAY / THRESHOLD / VASI)</p> |
| <p>✈ AMX 505, RECIBIDO, REPORTAREMOS.</p> | <p>AMX 505, ROGER, WE WILL REPORT.</p> |
| <p>🏠 AVR, NÚMERO DOS PARA ATERRIZAR, NÚMERO 1, C414 EN 90 POR LA IZQUIERDA A 05 IZQUIERDA, MANTENGA SU PROPIA SEPARACIÓN (O SEPARACIÓN VISUAL).</p> | <p>AVR, NUMBER TWO TO LAND, NUMBER ONE IS A C414 MAKING A 90° LEFT TURN IN TO RUNWAY 05 LEFT, MAINTAIN YOUR OWN SEPARATION. (OR VISUAL SEPARATION).</p> |
| <p>✈ TORRE, SJR, PRÓXIMO A LA VILLA.</p> | <p>TOWER, SJR, APPROACHING LA VILLA.</p> |
| <p>🏠 SJR, DE LA VILLA PROSIGA AL PEÑÓN, INTERCEPTE TRÁNSITO A LA IZQUIERDA A PISTA 05 IZQUIERDA, TRÁNSITO PA 32 EN TRAMO A FAVOR DEL VIENTO 05 IZQUIERDA.</p> | <p>SJR, FROM LA VILLA PROCEED TO PEÑÓN, ENTER LEFT HAND TRAFFIC PATTERN TO RUNWAY 05 LEFT, TRAFFIC PA 32 ON DOWNWIND TO 05 LEFT.</p> |
| <p>✈ TORRE, MAZ, 5 MILLAS AL SUR.</p> | <p>TOWER, MAZ, 5 MILES SOUTH.</p> |

- | | |
|--|---|
| <p>🏠 MAZ, MANTENGA VISUAL, 5 MILLAS AL SUR (O AL NORTE / ESTE / OESTE / NORESTE) POR TRÁNSITO.</p> | <p>MAZ, MAINTAIN VFR, 5 MILES TO THE SOUTH OR (NORTH / EAST / WEST / NORTHEAST) DUE TO TRAFFIC.</p> |
| <p>➔ SER 502, PRÓXIMO A INTERCEPTAR EL ILS PARA 05 DERECHA.</p> | <p>SER 502, ABOUT TO INTERCEPT THE ILS TO RUNWAY 05 RIGHT.</p> |
| <p>🏠 SER 502, PISTA 05 DERECHA, ALTÍMETRO 30.14, REPORTE PISTA A LA VISTA.</p> | <p>SER 502, EXPECT RUNWAY 05 RIGHT, ALTIMETER 30.14, REPORT RUNWAY IN SIGHT.</p> |
| <p>➔ SER 502, ASÍ LO HAREMOS.</p> | <p>SER 502, WILCO.</p> |
| <p>➔ SJR, INTERCEPTANDO TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, A TRAVÉS CABECERA 23 DERECHA.</p> | <p>SJR, INTERCEPTING DOWNWIND ABEAM HEAD OF RUNWAY 23 RIGHT.</p> |
| <p>🏠 SJR, NÚMERO 3 PARA ATERRIZAR, NÚMERO 2, PA 32, EN TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, 05 IZQUIERDA.</p> | <p>SJR, NUMBER THREE TO LAND, NUMBER 2, PA 32, ON DOWNWIND TO 05 LEFT.</p> |
| <p>➔ BAF, FINAL CORTO A 05 IZQUIERDA.</p> | <p>BAF, ON SHORT FINAL TO 05 LEFT.</p> |
| <p>🏠 BAF, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 05 IZQUIERDA, VIENTO 070 GRADOS, 14 NUDOS, RACHAS DE 20 NUDOS.</p> | <p>BAF CLEARED TO LAND ON 05 LEFT, WIND FROM 070 DEGREES, AT 14 KNOTS, GUSTING TO 20 KNOTS.</p> |
| <p>🏠 AVR, AUTORIZADO A FINAL 05 IZQUIERDA, PLANEE ATERRIZAJE CORTO, TRÁNSITO B 757 DE AIR PANAMA EN FINAL 05 DERECHA, PRECAUCIÓN, ESTELA TURBULENDA.</p> | <p>AVR, CLEARED TO FINAL 05 LEFT, PLAN A SHORT LANDING, TRAFFIC AN AIR PANAMA B757 ON FINAL TO 05 RIGHT, CAUTION WAKE TURBULENCE.</p> |
| <p>➔ SER 502, PISTA A LA VISTA, PARA SU INFORMACIÓN PENDIENTE DE PLANEEO (O LOCALIZADOR / MARCADOR) FUERA DE SERVICIO.</p> | <p>SER 502, RUNWAY IN SIGHT, GLIDE SLOPE OR (LOCALIZER / MARKER), IS OUT OF SERVICE.</p> |
| <p>🏠 MAZ, CRUCE EL CAMPO SOBRE TORRE, INTERCEPTE TRÁNSITO A LA IZQUIERDA 05 IZQUIERDA, REPORTE SOBRE EL CAMPO.</p> | <p>MAZ, CROSS THE FIELD OVER THE TOWER, AND ENTER LEFT HAND TRAFFIC PATTERN TO 05 LEFT, REPORT OVER THE FIELD.</p> |

✈	SJR, TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, A TRAVÉS PEÑON.	SJR, ON DOWNWIND ABEAM THE PEÑON.
🏠	SJR, MANTENGA TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, LE NOTIFICO PARA VIRAR A FINAL.	SJR, MAINTAIN DOWNWIND , I'LL ADVISE WHEN TO TURN TO FINAL.
🏠	BAF, SIGUIENTE RODAJE A SU DERECHA, MANTENGA ANTES DE 05 DERECHA.	BAF, NEXT TAXIWAY TO YOUR RIGHT, HOLD SHORT OF 05 RIGHT.
🏠	SER 502, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 05 DERECHA, VIENTO 050 GRADOS, 12 NUDOS.	SER 502, CLEARED TO LAND 05 RIGHT, WIND FROM 050 DEGREES AT 12 KNOTS.
🏠	AVR, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN 05 IZQUIERDA.	AVR, CLEARED TO LAND ON 05 LEFT.
🏠	SJR, VIRE A FINAL 05 IZQUIERDA.	SJR, TURN TO FINAL 05 LEFT.
✈	MAZ, SOBRE EL CAMPO.	MAZ, OVER THE FIELD.
🏠	MAZ, RECIBIDO, NÚMERO 3 PARA ATERRIZAR, NÚMERO 2 EN FINAL A 05 IZQUIERDA.	MAZ, ROGER, NUMBER 3 TO LAND, NUMBER 2 ON FINAL TO 05 LEFT.
🏠	SER 502, DESALOJE EN B A SU IZQUIERDA, ESPERE FUERA DE PISTA 05 IZQUIERDA.	SER 502, CLEAR ON B TO THE LEFT, HOLD SHORT OF RUNWAY 05 LEFT.
🏠	BAF, CRUCE 05 DERECHA Y COMUNIQUE A TIERRA EN 121.0.	BAF, CROSS 05 RIGHT, AND CONTACT GROUND ON 121.0.
🏠	AVR, PRIMERA CALLE DE RODAJE A SU DERECHA, CRUCE 05 DERECHA Y COMUNIQUE A TIERRA EN 121.0.	AVR, FIRST TAXIWAY TO YOUR RIGHT, CROSS 05 RIGHT AND CONTACT GROUND ON 121.0.
✈	SJR, SOLICITAMOS HACER UN TOQUE Y DESPEGUE (O ATERRIZAJE COMPLETO / ATERRIZAJE Y DESPEGUE).	SJR, REQUEST A TOUCH AND GO (OR FULL STOP OR STOP AND GO).
🏠	SJR, AUTORIZADO TOQUE Y DESPEGUE, TRÁNSITO POR LA IZQUIERDA A PISTA 05 IZQUIERDA.	SJR, CLEARED FOR TOUCH AND GO, LEFT HAND TRAFFIC PATTERN TO RUNWAY 05 LEFT.

<p>🏠 MAZ, AUTORIZADO A FINAL, TRANSICIÓN A 05 DERECHA.</p>	<p>MAZ, CLEARED TO FINAL, SIDE STEP TO RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>🏠 SER 502, CRUCE 05 IZQUIERDA Y COMUNIQUE A TERRESTRE EN 121.0.</p>	<p>SER 502, CROSS 05 LEFT AND CONTACT GROUND 121.0.</p>
<p>➔ MAZ, RECIBIDO, PISTA 05 DERECHA.</p>	<p>MAZ, ROGER, RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>🏠 MAZ, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 05 DERECHA, DESALOJE POR ECO A SU DERECHA Y ABANDONANDO LA PISTA, COMUNIQUE A CONTROL DE TIERRA EN 121.0</p>	<p>MAZ, CLEARED TO LAND 05 RIGHT, TURN RIGHT ON ECHO AND LEAVING THE RUNWAY, CONTACT GROUND 121.0.</p>
<p>➔ TORRE, AVA 405, LLEGADA MATEO, ILS A 05 DERECHA.</p>	<p>TOWER, AVA 405, ON MATEO ARRIVAL, ILS TO RUNWAY 05 RIGHT.</p>
<p>🏠 AVA 405, EL VIENTO CAMBIÓ DE LOS 060 GRADOS A 180 GRADOS, 15 NUDOS, PISTA EN USO 23 IZQUIERDA, CIRCULE EL CAMPO POR LA IZQUIERDA, (O DERECHA / NORTE / SUR), REPORTE VIRANDO A FINAL.</p>	<p>AVA 405, WIND SHIFTED FROM 060 TO 180 AT 15 KNOTS, ACTIVE RUNWAY 23 LEFT, CIRCLE THE FIELD TO THE LEFT (OR RIGHT / NORTH / SOUTH), REPORT TURNING TO FINAL.</p>
<p>➔ AVA 405, RECIBIDO.</p>	<p>AVA 405, ROGER.</p>
<p>➔ TERRESTRE, BAF EN SU FRECUENCIA.</p>	<p>GROUND, BAF ON YOUR FREQUENCY.</p>
<p>🏠 BAF, AUTORIZADO A PLATAFORMA GENERAL, CONFIRME PROCEDENCIA (O ÚLTIMO PUNTO DE PARTIDA).</p>	<p>BAF, CLEARED TO THE GENERAL RAMP, CONFIRM POINT OF DEPARTURE (OR LAST POINT OF DEPARTURE).</p>
<p>➔ BAF, PROCEDENTE DE MTY.</p>	<p>BAF, COMING FROM MTY.</p>
<p>➔ SJR, EN E A PLATAFORMA GENERAL, PROCEDENTE DE MFE.</p>	<p>SJR, ON E TO THE GENERAL PLATFORM, POINT OF DEPARTURE MFE.</p>

- | | |
|---|---|
| <p>🏠 SJR, AUTORIZADO A PLATAFORMA GENERAL, CHEQUE MIGRACIÓN Y ADUANA.</p> | <p>SJR CLEARED TO THE GENERAL PLATFORM, CHECK IMMIGRATION AND CUSTOMS.</p> |
| <p>✈️ TORRE, XC SST, PROCEDENTE DE TLC, VISUAL, C550, NOS ENCONTRAMOS EN LA RADIAL 250, SOLICITAMOS APROXIMACIÓN DIRECTA A PISTA 05.</p> | <p>TOWER, XC SST, VFR FROM TOLUCA, C550, WE'RE ON RADIAL 250 REQUEST STRAIGHT IN APPROACH TO RUNWAY 05.</p> |
| <p>🏠 SST, IMPOSIBLE APROXIMACIÓN DIRECTA, PROSIGA AL SUR DE LA ESTACIÓN, ESPERE TRÁNSITO POR LA IZQUIERDA A PISTA 23 IZQUIERDA, VIENTO 180 GRADOS, 15 NUDOS, ALTÍMETRO 30.14, REPORTE CERRO VOLVO.</p> | <p>SST, UNABLE TO APPROVE STRAIGHT IN APPROACH, PROCEED SOUTH OF THE STATION, EXPECT A LEFT HAND TRAFFIC PATTERN TO RUNWAY 23 LEFT, WIND FROM 180 DEGREES, AT 15 KNOTS, ALTIMETER 30.14, REPORT OVER VOLVO HILL.</p> |
| <p>✈️ AVA 405, EN FINAL, FAVOR DE AUMENTAR LA INTENSIDAD DE LAS LUCES DE PISTA.</p> | <p>AVA 405, ON FINAL, PLEASE INCREASE THE RUNWAY LIGHTS INTENSITY.</p> |
| <p>🏠 AVA 405, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 23 IZQUIERDA, ¿CUÁL ES SU VISIBILIDAD?</p> | <p>AVA 405, CLEARED TO LAND 23 LEFT; WHAT IS YOUR VISIBILITY?</p> |
| <p>✈️ AVA 405, VISIBILIDAD 2 Y MEDIA MILLAS, REDUCIÉNDOSE POR TOLVANERA.</p> | <p>AVA 405, VISIBILITY TWO AND A HALF MILES DECREASING, DUE TO BLOWING DUST.</p> |
| <p>✈️ TERRESTRE, XB FAQ, EN AVIACIÓN GENERAL, VISUAL A TRC, DATOS DE RODAJE.</p> | <p>GROUND, XB FAQ, ON GENERAL AVIATION, VFR FLIGHT PLAN TO TRC, TAXI INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 XB FAQ, AEROPUERTO BAJO MÍNIMOS PARA VUELOS VFR, VISIBILIDAD 2 MILLAS Y MEDIA.</p> | <p>XB FAQ, AIRPORT BELOW VFR MINIMA, VISIBILITY TWO AND A HALF MILES.</p> |
| <p>✈️ FAQ, RECIBIDO, SOLICITAMOS PLAN DE VUELO IFR, ESPERANDO.</p> | <p>FAQ, ROGER, WE REQUEST IFR FLIGHT PLAN, STANDING BY.</p> |
| <p>🏠 SST, LA VISIBILIDAD SE REDUJO A 2 MILLAS Y MEDIA POR TOLVANERA, IMPOSIBLE AUTORIZARLE ENTRADA VISUAL, REPORTE INTENCIONES.</p> | <p>SST, THE VISIBILITY IS REDUCED TO 2 MILES DUE TO BLOWING DUST, UNABLE TO APPROVE VFR APPROACH, REPORT INTENTIONS.</p> |

✈ SST, RECIBIDO, SOLICITAMOS PLAN DE VUELO INSTRUMENTOS.	SST, ROGER, WE REQUEST IFR FLIGHT PLAN.
🏠 SST, PERMANEZCA VISUAL EN EL ÁREA Y COMUNIQUE CON APROXIMACIÓN PARA AUTORIZACIÓN IFR.	SST, REMAIN VFR ON THAT AREA AND CONTACT APPROACH FOR IFR CLEARANCE.
🏠 XA CAT, LA PISTA EN USO AHORA ES 23, RUEDE SOBRE 05 DERECHA AL NORESTE; EXPEDITE, TRÁNSITO 10 MILLAS EN FINAL A 23 IZQUIERDA.	XA CAT, RUNWAY IN USE IS NOW 23, TAXI NORTHEAST ON 05 RIGHT; EXPEDITE, TRAFFIC 10 MILES ON FINAL TO RUNWAY 23 LEFT.
✈ AMX 402, 7 MILLAS, ILS A 23 IZQUIERDA.	AMX 402, 7 MILES, ILS TO RUNWAY 23 LEFT.
🏠 AMX 402 VIENTO 190 GRADOS, 15 NUDOS, ALTÍMETRO 30.16, HAGA TRANSICIÓN A 23 DERECHA, REPORTE PISTA A LA VISTA.	AMX 402, WIND FROM 190 DEGREES, AT 15 KNOTS, ALTIMETER 30.16, SIDE STEP TO RUNWAY 23 RIGHT, REPORT RUNWAY IN SIGHT.
🏠 CAT, APAGUE SUS LUCES DE ATERRIZAJE, AERONAVE EN FINAL A PISTA 23 DERECHA.	CAT, TURN OFF YOUR LANDING LIGHTS AIRCRAFT ON FINAL TO RUNWAY 23 RIGHT.
✈ CAT, TERMINANDO EL 180, SOLICITAMOS PROBAR MOTORES EN PRESENTE POSICIÓN.	CAT, COMPLETING 180, REQUEST CLEARANCE TO TEST ENGINES IN PRESENT POSITION.
🏠 CAT, NEGATIVO, NO DEMORE SU DESPEGUE.	CAT, NEGATIVE DO NOT DELAY YOUR TAKE-OFF.
✈ AMX 402, 4 MILLAS, 23 DERECHA A LA VISTA.	AMX 402, 4 MILES, RUNWAY 23 RIGHT IN SIGHT.
🏠 AMX 402, LO TENGO A LA VISTA, CONTINÚE SU APROXIMACIÓN.	AMX 402, I HAVE YOU IN SIGHT, CONTINÚE YOUR APPROACH.
✈ CAT, LISTO.	CAT, READY.
🏠 CAT, AUTORIZADO PARA DESPEGAR, COMUNIQUE EN 120.5, SI IMPOSIBLE REGRESE A ESTA FRECUENCIA.	CAT, CLEARED FOR TAKE-OFF, CONTACT 120.5, IF NOT POSSIBLE, RETURN TO THIS FREQUENCY.

- | | |
|---|--|
| ✈ TORRE, MXA 600, MANTENIENDO ANTES DE 23 DERECHA. | TOWER, MXA 600, HOLDING SHORT OF 23 RIGHT. |
| 🏠 MXA 600, MANTENGA POSICIÓN, DC9 EN FINAL A PISTA 23 DERECHA. | MXA 600, MAINTAIN YOUR POSITION, DC 9 ON FINAL TO RUNWAY 23 RIGHT. |
| 🏠 AMX 402, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 23 DERECHA. | AMX 402, CLEARED TO LAND 23 RIGHT. |
| ✈ TORRE, HELICÓPTERO XC FAS, SOBRE EL PEÑON, SOLICITO AUTORIZACIÓN PARA CRUZAR EL CAMPO. | TOWER, HELICOPTER XC FAS, OVER PEÑON, REQUEST CLEARANCE TO CROSS THE FIELD. |
| 🏠 FAS, CRUCE EL CAMPO SOBRE LA TORRE, ALTÍMETRO 30.16, MANTENGA 800 PIES SOBRE EL TERRENO. | FAS, CROSS THE FIELD OVER THE TOWER, ALTIMETER 30.16, MAINTAIN 800 FEET OVER THE GROUND. |
| ✈ AMX 402, ¿PODEMOS DESALOJAR EN LA SIGUIENTE CALLE DE RODAJE? | AMX 402, CAN WE CLEAR THE RUNWAY ON THE NEXT TAXIWAY? |
| 🏠 AMX 402, NEGATIVO, CALLE DE RODAJE CERRADA AL TRÁNSITO POR TRABAJOS DE PAVIMENTACION, CONTINÚE DE FRENTE Y VIRE A LA DERECHA EN LA PRÓXIMA INTERSECCIÓN. | AMX 402, NEGATIVE, TAXIWAY CLOSED TO TRAFFIC DUE TO PAVING WORKS, CONTINUE STRAIGHT AHEAD AND MAKE A RIGHT TURN ON THE NEXT INTERSECTION. |
| ✈ MXA 600, LISTOS PARA DESPEGAR. | MXA 600, READY FOR TAKE-OFF. |
| 🏠 MXA 600, RUEDE A POSICIÓN Y ESPERE. | MXA 600, LINE UP AND WAIT. |

2.3 OTRAS FRASES DEL CONTROL DE AERODROMO

2.3.1 INFORMACIÓN DE TURBULENCIA DE ESTELA

ESPAÑOL		INGLÉS
ⓘ	PRECAUCIÓN ESTELA TURBULENTA, B747 DESPEGANDO (O ATERRIZANDO / EN FINAL)	CAUTION WAKE TURBULENCE, B747 TAKING-OFF (OR LANDING / ON FINAL).

2.3.2 INFORMACIÓN DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

ⓘ	TRÁNSITO, C421, AL NE DEL AEROPUERTO (O RADIAL / RUMBO / AEROVIA), ALTITUD 12,500 (O ALTITUD DESCONOCIDA / ASCENDIENDO A / DESCENDIENDO A).	TRAFFIC, C421, NORTHEAST OF THE AIRPORT (OR RADIAL / HEADING / AIRWAY), ALTITUDE 12,500 OR (ALTITUDE UNKNOWN / CLIMBING TO / DESCENDING TO).
---	--	---

2.3.3 INFORMACIÓN DE AVES

ⓘ	PARVADA DE PAJAROS (O PATOS, GANSOS), AL ESTE DEL AEROPUERTO (O A LAS 2 DE SU POSICIÓN), 5 MILLAS, DIRECCIÓN SUR, ALTITUD REPORTADA 4,000 PIES.	FLOCK OF BIRDS (OR DUCKS, GEESE,) EAST OF THE AIRPORT (OR 2 O'CLOCK YOUR POSITION), 5 MILES, SOUTH BOUND, ALTITUDE REPORTED 4,000 FEET.
---	--	--

2.3.4 AVISO DEL TREN DE ATERRIZAJE

ⓘ	VERIFIQUE TREN ABAJO.	CHECK LANDING GEAR DOWN.
---	------------------------------	---------------------------------

2.3.5 INFORMACIÓN DE CIZALLEO

ⓘ	CIZALLEO REPORTADO POR UN B727, CON PÉRDIDA (O INCREMENTO) DE 25 NUDOS, A 400 PIES EN FINAL.	WIND SHEAR REPORTED BY B727, LOSS OR (GAIN) OF 25 KNOTS, AT 400 FEET ON FINAL.
---	---	---

2.3.6 INFORMACIÓN DE PISTA CERRADA

ⓘ PISTA 29 CERRADA, NOTAM (NÚMERO), IMPOSIBLE PROPORCIONARLE AUTORIZACIÓN DE ATERRIZAJE (O MANIOBRA BAJO SU RESPONSABILIDAD).	RUNWAY 29 CLOSED, NOTAM (NUMBER), UNABLE TO ISSUE LANDING CLEARANCE (OR MANEUVER AT YOUR OWN RISK / MANEUVER UNDER YOUR RESPONSABILITY).
--	---

2.3.7 INSTRUCCIÓN DE MANTENER A LA ESCUCHA EN FRECUENCIA

ⓘ MANTENGA A LA ESCUCHA EN FRECUENCIA 120.5, SALIDAS.	MONITOR ON FREQUENCY 120.5, DEPARTURE CONTROL.
--	---

2.3.8 AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE DESDE INTERSECCIÓN

ⓘ AUTORIZADO PARA DESPEGAR DESDE B Y PISTA 08, LONGITUD DISPONIBLE 1,800 METROS (LONGITUD SOLICITADA POR EL PILOTO).	CLEARED FOR TAKE-OFF FROM B AND RUNWAY 08, LENGTH AVAILABLE 1,800 METERS (LENGTH REQUESTED BY THE PILOT).
---	--

2.3.9 INSTRUCCIÓN PARA MANTENER ANTES DEL ÁREA CRÍTICA (MARCAS) DEL ILS

ⓘ MANTENGA ANTES DE LAS MARCAS ILS, DE PISTA 16.	HOLD SHORT OF ILS MARKINGS, RUNWAY 16.
---	---

2.3.10 COMPROBACIÓN DE INFORMACIÓN ATIS

ⓘ REPORTE SI TIENE INFORMACIÓN B.	REPORT IF YOU HAVE B INFORMATION.
--	--

ⓘ REPORTE SI TIENE INFORMACIÓN D.	REPORT IF YOU HAVE D INFORMATION.
--	--

2.3.11 SOLICITUD DE COLACIÓN

ⓘ COLACIONE AUTORIZACIÓN DE RODAJE.	READ BACK TAXI CLEARANCE.
--	----------------------------------

🏠 **COLACIONE INSTRUCCIONES DE MANTENER ANTES DE PISTA 20.** **READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS OF RUNWAY 20 (OR READ BACK HOLDING INSTRUCTIONS).**

2.3.12 ESPERA EN PLATAFORMA POR DEMORAS

🏠 **ACTIVADO EL PROCEDIMIENTO DE ESPERA EN PLATAFORMA, TODAS LAS AERONAVES COMUNIQUEN EN 121.0, TIERRA, PARA HORA DE ENCENDIDO DE MOTORES.** **GATE HOLD PROCEDURE IS IN EFFECT, ALL AIRCRAFT CONTACT 121.0, GROUND, FOR ENGINE START TIME.**

2.3.13 AUTORIZACIÓN A POSICIÓN DE DESPEGUE

🏠 **RUEDA A POSICIÓN Y ESPERE.** **LINE UP AND WAIT.**

2.3.14 INFORMACIÓN DE TRÁNSITO PARA AERONAVES DESPEGANDO

🏠 **AUTORIZADO PARA DESPEGAR, TRÁNSITO B737, 6 MILLAS EN FINAL.** **CLEARED FOR TAKE-OFF, TRAFFIC B737, 6 MILES ON FINAL.**

2.3.15 AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE INMEDIATO

🏠 **AUTORIZADO DESPEGUE INMEDIATO O DESALOJE LA PISTA, TRÁNSITO B707, 4 MILLAS EN FINAL.** **CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF OR CLEAR THE RUNWAY, TRAFFIC B707, 4 MILES ON FINAL.**

2.3.16 CANCELACIÓN DE AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE

🏠 **AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE CANCELADA (MOTIVO).** **TAKE-OFF CLEARANCE IS CANCELLED (REASON).**

2.3.17 AUTORIZACIONES EN PISTAS CRUZADAS

🏠 **AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN PISTA 18, MANTENGA ANTES DE PISTA 09, TRÁNSITO ATERRIZANDO / DESPEGANDO EN PISTA 09, COLACIONE AUTORIZACIÓN.** **CLEARED TO LAND ON RUNWAY 18, HOLD SHORT OF RUNWAY 09, TRAFFIC LANDING / TAKING-OFF ON RUNWAY 09, READ BACK CLEARANCE.**

2.3.18 AUTORIZACIÓN DE ATERRIZAJE ANTICIPADA

- ✎ **AUTORIZADO PARA ATERRIZAR, TRÁNSITO A320 TOCANDO (O EN CARRERA DE DESPEGUE / ATERRIZAJE / PRÓXIMO A DESALOJAR).** **CLEARED TO LAND, TRAFFIC A320 TOUCHING (OR ON TAKING-OFF ROLL / LANDING ROLL / ABOUT TO CLEAR).**

2.3.19 AUTORIZACIÓN DE ATERRIZAJE SIN DETECCIÓN VISUAL

- ✎ **AAL 302, SIN ESTAR A LA VISTA, PISTA (NÚMERO) AUTORIZADO PARA ATERRIZAR.** **AAL 302, NOT INSIGHT, RUNWAY (NUMBER), CLEARED TO LAND.**

2.3.20 AUTORIZACIÓN DE APROXIMACIÓN BAJA

- ✎ **AUTORIZADO APROXIMACIÓN BAJA NO MENOR A 500 PIES SOBRE EL TERRENO.** **CLEARED FOR A LOW APPROACH, NOT LOWER THAN 500 FEET ABOVE GROUND LEVEL.**

2.3.21 INSTRUCCIONES DE RODAJE A HELICÓPTEROS

- ✎ **AUTORIZADO A RODAR POR D.** **CLEARED TO HOVER TAXI BY D.**
- ✎ **AUTORIZADO RODAJE AÉREO DE PRESENTE POSICIÓN AL HANGAR DE POLICÍA.** **CLEARED TO AIR TAXI FROM PRESENT POSITION TO POLICE HANGAR.**
- ✎ **AUTORIZADO RODAJE AÉREO DE HANGAR POLICÍA A LA PLATAFORMA GENERAL / HELIPUERTO, EVITE AERONAVE / VEHÍCULO / PERSONAL, EN RODAJE E.** **CLEARED TO AIR TAXI FROM POLICE HANGAR TO GENERAL RAMP / HELIPORT, AVOID AIRCRAFT / VEHICLE / PERSONAL, ON TAXIWAY E.**

2.3.22 AUTORIZACIÓN DE DESPEGUE A HELICÓPTEROS EN ÁREAS NO VISIBLES

- ✎ **SIN ESTAR A LA VISTA, DESPEGUE BAJO SU RESPONSABILIDAD, VIENTO 070 GRADOS, 12 NUDOS, ALTÍMETRO 30.06, (INFORMACIÓN DE TRÁNSITO).** **NOT IN SIGHT, TAKE-OFF AT YOUR OWN RISK, WIND 070 DEGREES, 12 KNOTS, ALTIMETER 30.06, (TRAFFIC INFORMATION).**

2.3.23 INSTRUCCIONES DE MANTENER A HELICÓPTEROS

🏠 **MANTÉNGASE (O ESPERE) AL NORTE DE LA PISTA 05.** **MAINTAIN (OR HOLD) NORTH OF RUNWAY 05.**

2.3.24 INFORMACIÓN DE CONDICIONES DE FRENADO

🏠 **EFICACIA DE FRENADO NOTIFICADA POR B737 A LAS (HORA), BUENA (O MEDIANA, O ESCASA).** **BRAKING ACTION REPORTED BY A B737 AT (TIME), GOOD (OR MEDIUM, OR POOR).**

🏠 **EFICACIA DE FRENADO (EQUIPO DE MEDICIÓN UTILIZADO), PISTA (NÚMERO) FUE DE (LECTURA) A LAS (HORA).** **BRAKING ACTION (MEASURING EQUIPMENT USED), RUNWAY (NUMBER), WAS (READING) AT (TIME).**

2.3.25 INFORMACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA

🏠 **PISTA MOJADA Y RESBALOSA.** **RUNWAY WET AND SLIPPERY.**

2.3.26 CON INFORMACIÓN ASDE

🏠 **SE OBSERVA PRÓXIMO AL RODAJE E.** **YOU ARE OBSERVED CLOSE TO TAXIWAY E.**

2.3.27 INFORME DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA TRÁNSITO DE LLEGADA

🏠 **MXA 001, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR, SI TIENE MÍNIMOS DE ATERRIZAJE.** **MXA 001, CLEARED TO LAND, IF YOU HAVE LANDING MINIMA.**

2.3.28 EXPRESIONES DIVERSAS DEL CONTROL DE AERÓDROMO

🏠 **ENCIENDA / APAGUE LAS LUCES DE NAVEGACIÓN / ANTICOLISIÓN / ESTROBOSCÓPICAS.** **TURN ON / OFF THE NAVIGATION LIGHTS / ANTICOLLISION LIGHTS / STROBELIGHTS**

🏠 **ABORTE DESPEGUE, VEHÍCULO (O PERSONAS / AERONAVE / OTROS) CRUZANDO SIN AUTORIZACIÓN.** **ABORT TAKE-OFF, VEHICLE (OR PEOPLE / AIRCRAFT / OTHER) CROSSING WITHOUT CLEARANCE.**

🏠 DESPEGUE DESDE LAS LÍNEAS BLANCAS / MARCAS.	TAKE-OFF FROM THE WHITE LINES / MARKS.
🏠 NÚMERO 3 PARA DESPEGAR, HORA ESTIMADA 14:00.	NUMBER 3 FOR TAKE-OFF; ESTIMATED TIME AT 14:00.
🏠 EVITE VOLAR SOBRE LA CIUDAD (O ÁREA RESTRINGIDA / PROHIBIDA).	AVOID FLYING OVER THE CITY (OR RESTRICTED AREA / FORBIDDEN AREA).
🏠 SI ME ESCUCHA, HAGA ALABEOS.	IF YOU READ ME, ROCK YOUR WINGS.
🏠 LAS LUCES DE OBSTRUCCIÓN ESTÁN FUERA DE SERVICIO.	THE OBSTRUCTION LIGHTS ARE OUT OF SERVICE.
🏠 MOTOR NÚMERO DOS PERFILADO.	ENGINE NUMBER TWO FEATHERED.
🏠 VÁYASE AL AIRE, NO ATERRICE.	GO AROUND, DO NOT LAND.
🏠 PREPARE PARA DESPEGUE INMEDIATO.	STAND BY FOR AN IMMEDIATE TAKE-OFF
🏠 CONFIRME SI VA A DRENAR COMBUSTIBLE.	CONFIRM IF YOU'RE GOING TO DUMP FUEL.
🏠 REPORTE BASE / CÚSPIDES DE LAS NUBES.	REPORT BASE / TOPS OF THE CLOUDS.
🏠 AUTORIZADO VUELO LOCAL.	CLEARED FOR LOCAL FLIGHT.
🏠 AERONAVE EN DESCENSO DE EMERGENCIA (O EN ATERRIZAJE DE EMERGENCIA).	AIRCRAFT ON EMERGENCY DESCENT (OR EMERGENCY LANDING).
🏠 UTILICE CUALQUIER PISTA DISPONIBLE.	USE ANY AVAILABLE RUNWAY.
🏠 REPITA / DELETREE EN ALFABETO FONÉTICO.	SAY AGAIN / SPELL WITH THE PHONETIC ALPHABET.
🏠 CALLE DE RODAJE DE ALTA VELOCIDAD.	HIGH SPEED TAXIWAY.

🏠	FUGA DE ACEITE / FUGA DE COMBUSTIBLE EN EL TANQUE DERECHO.	OIL LEAK / FUEL LEAK IN THE RIGHT TANK.
➔	SOLICITO EQUIPO DE BOMBEROS (O AMBULANCIA / SILLA DE RUEDAS / MÉDICO AL ATERRIZAR).	REQUEST FIRE EQUIPMENT (OR AMBULANCE / WHEEL CHAIR / MEDICAL ASSISTANCE UPON LANDING).
➔	ATERRIZAREMOS SIN TREN.	WE'LL LAND WITH GEAR RETRACTED.
➔	TRANSMITIENDO A CIEGAS.	TRANSMITTING ON THE BLIND.
🏠	SE OBSERVA EN TRAYECTORIA Y ALTO.	APPARENTLY ON TRACK BUT HIGH.
🏠	PARA ESPACIAMIENTO DE TRÁNSITO.	FOR TRAFFIC SPACING.
➔	NO TENEMOS PUERTA ASIGNADA.	WE HAVE NO ASSIGNED GATE.
➔	LA PUERTA / POSICIÓN ASIGNADA ESTÁ OCUPADA.	THE ASSIGNED GATE IS OCCUPIED.
➔	ABSORBEMOS LA DEMORA EN RODAJE.	WE'LL ABSORB THE DELAY TAXIING.
🏠	PROSIGA AL ÁREA DE EMERGENCIA.	PROCEED TO THE EMERGENCY AREA.
🏠	VERIFIQUE / REVISE SU TRANSMISOR / RECEPTOR.	VERIFY / CHECK YOUR TRASMITTER / RECEIVER.
🏠	PISTA ENCHARCADA.	RUNWAY WITH WATER PUDDLES.
🏠	RESIDUOS DE HULE EN LA PISTA.	RUBBER REMNANTS ON THE RUNWAY.
🏠	PISTA CONTAMINADA POR HULE.	RUNWAY POLLUTED BY RUBBER.
🏠	CALLE DE RODAJE PARA AERONAVES CON PESO MENOR A 10,000 KGS.	TAXIWAY FOR AIRCRAFT BELOW 10,000 KGS. GROSS WEIGHT

- | | | |
|---|---|--|
| ✈ | SOLICITAMOS DESPEGUE RODANDO (O DESPEGUE CON IMPULSO). | REQUEST ROLLING TAKE-OFF. |
| 🏠 | ESTÉ LISTO PARA UN DESPEGUE INMEDIATO. | STAND BY FOR AN IMMEDIATE TAKE-OFF. |
| 🏠 | AUTORIZADO PARA DESPEGAR, MÁXIMA POTENCIA DESPUÉS DE LA MARCA. | CLEARED FOR TAKE-OFF, FULL POWER AFTER THE MARK. |
| 🏠 | RUEDE SIN DEMORA. | TAXI WITHOUT DELAY. |
| 🏠 | ABANDONE / PROCEDA / CRUCE (PISTA / CALLE DE RUEDE) SIN DEMORA. | EXIT / PROCEED / CROSS (RUNWAY / TAXIWAY) WITHOUT DELAY. |
| 🏠 | REGRESO POR LA PISTA (NÚMERO) APROBADO. | BACKTRACK RUNWAY (NUMBER), APPROVED. |

* * *

2.4 FRASEOLOGÍA DE APROXIMACIÓN Y ÁREA

ESPAÑOL	INGLÉS
→ APROXIMACIÓN MÉXICO, XA WAL.	MÉXICO APPROACH CONTROL, XA WAL.
🏠 XA WAL, PROSIGA.	XA WAL, GO AHEAD.
→ WAL, SOBRE PCA A LAS 1409 ABANDONANDO 210 POR 200, ESTIMANDO OTU A LAS 21, CON INFORMACIÓN BRAVO.	WAL, OVER PCA AT 1409 LEAVING 210 FOR 200, ESTIMATING OTU AT 21, WITH BRAVO INFORMATION.
🏠 WAL, AUTORIZADO AL VOR OTU VIA V 25, DESCENSA Y MANTENGA 12,000 PIES, ESPERE LLEGADA OTUMBA 2, APROXIMACIÓN ILS A 23 IZQUIERDA, NO SE PREVE DEMORA, REPORTE 5 DME DE OTU.	WAL, CLEARED TO OTU VOR VIA V-25, DESCEND AND MAINTAIN 12,000 FEET, EXPECT OTUMBA 2 ARRIVAL, ILS APPROACH TO 23 LEFT, NO DELAY EXPECTED, REPORT 5 DME FROM OTU.
→ WAL, 12,000 PIES, REPORTAREMOS 5 DME DE OTU.	WAL, 12,000 FEET, WE'LL REPORT 5 DME FROM OTU.
→ WAL, 5 DME DE OTU, NIVELADO 12,000 PIES.	WAL, 5 DME FROM OTU, LEVELED AT 12,000 FEET.
🏠 WAL, AUTORIZADO LLEGADA OTUMBA 2, ILS A 23 IZQUIERDA; REPORTE 10 DME DEL VOR / MEX EN FINAL.	WAL, CLEARED FOR OTUMBA 2 ARRIVAL, ILS TO RUNWAY 23 LEFT, REPORT 10 DME FROM MEX / VOR, ON FINAL.
→ WAL, ENFILADO 10 DME DEL VOR / MEX.	WAL, ON FINAL 10 DME FROM MEX / VOR.
🏠 WAL, RECIBIDO, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1	WAL, ROGER, CONTACT TOWER ON 118.1
→ WAL, COMUNICAREMOS CON TORRE.	WAL, WE'LL CHANGE TO TOWER.
→ APROXIMACIÓN MÉXICO, AMX 039, 25 DME DEL VOR / MEX, EN UJ 5, ESTIMAMOS MEX A LOS 40, CON INFORMACIÓN BRAVO.	MÉXICO APPROACH, AMX 039, 25 DME FROM THE MEX / VOR, ON UJ5, WE ESTIMATE MEX AT 40, WITH BRAVO INFORMATION.

- | | |
|--|--|
| <p>🏠 AMX 039, DESCienda Y MANTENGA 15,000 PIES AL VOR / MEX, ESPERE LLEGADA VASOS 3, ILS A 23 IZQUIERDA.</p> | <p>AMX 039, DESCEND AND MAINTAIN 15,000 FEET TO THE MEX / VOR, EXPECT VASOS 3 ARRIVAL, ILS TO 23 LEFT.</p> |
| <p>➔ APROXIMACIÓN MÉXICO, WAL EN APROXIMACIÓN FALLIDA, SOBRE EL AEROPUERTO A 8,000 PIES EN ASCENSO A 11,000; SOLICITAMOS INSTRUCCIONES.</p> | <p>MÉXICO APPROACH, WAL ON A MISSED APPROACH OVERHEAD THE AIRPORT AT 8,000 FEET, CLIMBING TO 11,000; REQUEST INSTRUCTIONS.</p> |
| <p>🏠 WAL, RECIBIDO, ASCIENDA A 11,000 PIES SOBRE EL VOR / MEX, ESPERE LLEGADA VASOS 3, ILS A 23 IZQUIERDA, REPORTE ALCANZANDO 11,000 PIES, NO SE PREVÉ DEMORA.</p> | <p>WAL ROGER, CLIMB TO 11,000 FEET OVER THE MEX / VOR, EXPECT VASOS 3 ARRIVAL, ILS TO 23 LEFT, REPORT REACHING 11,000 FEET, NO DELAY EXPECTED.</p> |
| <p>➔ WAL, RECIBIDO, ASÍ LO HAREMOS.</p> | <p>WAL, WILCO.</p> |
| <p>🏠 WAL, INFORME CÚSPIDE DE LAS NUBES.</p> | <p>WAL, REPORT TOP OF CLOUDS.</p> |
| <p>➔ WAL, AHORA ABANDONANDO 9,700 PIES A 8 DME, VIRANDO HACIA EL VOR / MEX, LAS CÚSPIDES ESTÁN A 9,200 PIES.</p> | <p>WAL, NOW LEAVING 9,700 FEET AT 8 DME, TURNING INBOUND TO THE MEX / VOR, TOPS AT 9,200 FEET.</p> |
| <p>🏠 AMX 039, ¿CUÁL ES SU LECTURA DME DEL VOR / MEX?</p> | <p>AMX 039, WHAT'S YOUR DME READING FROM THE MEX / VOR?</p> |
| <p>➔ AMX 039, ESTAMOS 12 DME DEL VOR / MEX, ALCANZANDO 15,000 PIES.</p> | <p>AMX 039, WE'RE 12 DME FROM THE MEX / VOR, REACHING 15,000 FEET.</p> |
| <p>🏠 AMX 039, DESCienda Y MANTENGA 12,000 PIES, HAGA PATRÓN DE ESPERA SOBRE EL VOR / MEX, CON VIRAJES A LA IZQUIERDA Y PIERNAS DE UN MINUTO; HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN A LOS 45, PARA SU INFORMACIÓN C501 EN APROXIMACIÓN FALLIDA, EN ASCENSO A 11,000 PIES SOBRE EL VOR / MEX.</p> | <p>AMX 039, DESCEND AND MAINTAIN 12,000 FEET, MAKE A LEFT TURN HOLDING PATTERN OVER THE MEX / VOR, ONE MINUTE LEGS; EXPECT APPROACH CLEARANCE AT 45, FOR YOUR INFORMATION C501 ON A MISSED APPROACH, CLIMBING TO 11,000 FEET, OVER THE MEX / VOR.</p> |

→	RECIBIDO AMX 039, COMBUSTIBLE MÍNIMO.	AMX 039, ROGER, MINIMUM FUEL.
🏠	AMX 039, ¿PARA CUÁNTO TIEMPO TIENE COMBUSTIBLE?	AMX 039, HOW LONG DO YOU HAVE FUEL FOR?
→	AMX 039, APROXIMADAMENTE 20 MINUTOS.	AMX 039, APPROXIMATELY 20 MINUTES.
🏠	AMX 039, RECIBIDO ¿DESEA PROSEGUIR A SU ALTERNO O MANTIENE EN PATRÓN DE ESPERA?	ROGER AMX 039, DO YOU WANT TO PROCEED TO YOUR ALTERNATE AIRPORT, OR MAINTAIN IN THE HOLDING PATTERN?
→	AMX 039, ESPERO APROXIMACIÓN A LOS 45.	AMX 039, I'LL EXPECT APPROACH AT 45.
🏠	WAL, AUTORIZADO LLEGADA VASOS 3, ILS A 23 IZQUIERDA, REPORTE TERMINANDO VIRAJE DE PROCEDIMIENTO.	WAL, CLEARED FOR VASOS 3 ARRIVAL, ILS TO RUNWAY 23 LEFT, REPORT COMPLETING PROCEDURE TURN.
→	WAL, COMPLETANDO VIRAJE DE PROCEDIMIENTO, PISTA A LA VISTA.	WAL, COMPLETING PROCEDURE TURN, RUNWAY IN SIGHT.
🏠	WAL, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1	WAL, CONTACT TOWER ON 118.1
→	MXA 500, EN SU FRECUENCIA, SOBRE TEQUESQUITENGO, NIVEL DE VUELO 210, CON INFORMACIÓN BRAVO.	MXA 500, ON YOUR FREQUENCY, OVER TEQUESQUITENGO, FLIGHT LEVEL 210, WITH BRAVO INFORMATION.
🏠	MXA 500, AUTORIZADO AL VOR MEX VIA V15, DESCENDA Y MANTENGA 14,000 PIES, ESPERE LLEGADA VOR / DME / ILS / DME A LA PISTA 23 IZQUIERDA, TRANSICIÓN 23 DERECHA; ARREGLE SU VUELO A MANERA DE INICIAR LA LLEGADA VOR / DME A LOS 52, REPORTE ABANDONANDO ALTITUDES NONES.	MXA 500, CLEARED TO THE VOR MEX, VIA V15, DESCEND AND MAINTAIN 14,000 FEET, EXPECT VOR / DME / ILS / DME TO RUNWAY 23 LEFT, SIDE STEP 23 RIGHT, ARRANGE YOUR FLIGHT SO AS TO START VOR / DME ARRIVAL AT 52, REPORT LEAVING ODD ALTITUDES.

- | | |
|--|--|
| ✈️ MXA 500, RECIBIDO, 14,000 PIES, LLEGADA VOR / DME, A LOS 52 INICIAREMOS LA LLEGADA. | MXA 500, ROGER, 14,000 FEET VOR / DME ARRIVAL, AT 52 WE'LL START THE PROCEDURE. |
| ✈️ APROXIMACIÓN MÉXICO, XA PIL SOBRE SLM, NIVEL DE VUELO 200, CON DESTINO POZA RICA, TENEMOS INFORMACIÓN CHARLY. | MÉXICO APPROACH, XA PIL OVER SLM, FLIGHT LEVEL 200, DESTINATION POZA RICA, WE HAVE CHARLY INFORMATION. |
| 🏠 AMX 039, AUTORIZADO LLEGADA VASOS 3 APROXIMACIÓN ILS A PISTA 23 IZQUIERDA, TRANSICIÓN 23 DERECHA, REPORTE PISTA A LA VISTA. | AMX 039, CLEARED FOR VASOS 3 ARRIVAL, ILS APPROACH TO RUNWAY 23 LEFT, SIDE STEP 23 RIGHT, REPORT RUNWAY IN SIGHT. |
| ✈️ AMX 039 REPORTAREMOS CUANDO PISTA A LA VISTA. | AMX 039 WE'LL REPORT WHEN RUNWAY IN SIGHT. |
| 🏠 MXA 500, VISIBILIDAD REPORTADA UNA MILLA POR NIEBLA, CON CÚSPIDES A 9,200 PIES. | MXA 500 REPORTED VISIBILITY ONE MILE DUE TO FOG, TOPS AT 9,200 FEET |
| ✈️ MXA 500, RECIBIDO UNA MILLA POR NIEBLA, Y CÚSPIDES A 9,200 PIES. | MXA 500, ROGER ONE MILE DUE TO FOG, AND TOPS AT 9,200. |
| 🏠 MXA 500, CONFIRME SU ALTITUD. | MXA 500, CONFIRM YOUR ALTITUDE. |
| ✈️ MXA 500, ABANDONANDO 17,000 PIES, 20 DME AL SUR DE MÉXICO. | MXA 500, LEAVING 17,000 FEET, 20 DME SOUTH OF MÉXICO. |
| 🏠 MXA 500, AJUSTE RÉGIMEN DE DESCENSO EN 2,000 PIES POR MINUTO O MAYOR, HASTA ABANDONAR 15,000 PIES. | MXA 500, ADJUST RATE OF DESCENT AT 2,000 FEET PER MINUTE OR HIGHER, UNTIL LEAVING 15,000 FEET. |
| ✈️ MXA 500, 2,000 PIES POR MINUTO HASTA ABANDONAR 15,000. | MXA 500, 2,000 FEET PER MINUTE, UNTIL LEAVING 15,000 FEET. |
| 🏠 PIL, AUTORIZADO AL VOR / MEX VIA V15, DESCENSA Y MANTENGA 17,000 PIES A DISCRECIÓN DEL PILOTO / A SU PROPUESTA. | PIL, CLEARED TO THE MEX / VOR, VIA V15, DESCEND AND MAINTAIN 17,000 FEET, AT PILOT'S DISCRETION / AT YOUR PROPOSAL. |
| ✈️ PIL, 17,000 PIES A DISCRECIÓN, REPORTAREMOS VOR / MEX. | PIL, 17,000 FEET AT PILOT'S DISCRETION, WE'LL REPORT MEX / VOR. |

→ MXA 500, NIVELADO A 14,000 PIES, 3 MILLAS AL SUR DE MÉXICO.	MXA 500, LEVELED AT 14,000 FEET 3 MILES SOUTH OF MÉXICO.
🏠 MXA 500, DESCENSA Y MANTENGA 12,000 PIES, REPORTE ALCANZANDO.	MXA 500, DESCEND AND MAINTAIN 12,000 FEET, REPORT REACHING.
→ MXA 500, ABANDONANDO 14,000 POR 12,000 PIES.	MXA 500, LEAVING 14,000 FOR 12,000 FEET.
→ AMX 039, CON PISTA A LA VISTA.	AMX 039, WITH THE RUNWAY IN SIGHT.
🏠 AMX 039, TORRE INFORMA ESTÁ AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN PISTA 23 DERECHA, VIENTO DE LOS 240 GRADOS 10 NUDOS, ALTÍMETRO 30.16	AMX 039, TOWER ADVISES YOU ARE CLEARED TO LAND RUNWAY 23 RIGHT, WIND FROM 240 DEGREES AT 10 KNOTS, ALTIMETER 30.16
→ AMX 039 RECIBIDO, AUTORIZADO PARA ATERRIZAR 23 DERECHA.	AMX 039 ROGER, CLEARED TO LAND ON 23 RIGHT.
🏠 MXA 500, CONTINÚE DESCENSO A 11,000 PIES, AUTORIZADO VOR / DME / ILS / DME A PISTA 23 IZQUIERDA, REPORTE INICIANDO PROCEDIMIENTO.	MXA 500, CONTINUE YOUR DESCENT TO 11,000 FEET, CLEARED FOR VOR / DME / ILS / DME TO RUNWAY 23 LEFT, REPORT STARTING THE APPROACH .
→ RECIBIDO, MXA 500, AHORA INICIANDO.	ROGER, MXA 500, NOW STARTING.
🏠 MXA 500, VIRANDO A FINAL COMUNIQUE A TORRE EN 118.1	MXA 500, TURNING TO FINAL CONTACT TOWER ON 118.1
→ MXA 500, RECIBIDO.	MXA 500, ROGER.
🏠 PIL, CONFIRME SU POSICIÓN.	PIL, CONFIRM YOUR POSITION.
→ PIL, PRÓXIMO AL VOR / MEX, MANTENIENDO 17,000 PIES.	PIL, APPROACHING THE MEX / VOR, MAINTANING 17,000 FEET.
🏠 PIL, CONTINÚE DESCENSO A 14,000 PIES FORMACION DE NUBES BAJAS REPORTADAS SOBRE CVJ, REPORTE 30 DME DEL VOR / MEX.	PIL, CONTINUE DESCENT TO 14,000 FEET, THERE IS A LOW CLOUD FORMATION REPORTED OVER CVJ, REPORT 30 DME FROM THE MEX / VOR.

- | | |
|---|---|
| ✈️ PIL, 14,000 PIES, TENEMOS EL REPORTE DE TIEMPO DEL AEROPUERTO, REPORTAREMOS 30 DME DEL VOR / MEX. | PIL, 14,000 FEET, WE HAVE THE WEATHER REPORT FOR THE AIRPORT, WE'LL REPORT 30 DME OF THE MEX / VOR. |
| ✈️ PIL, 30 DME. | PIL, 30 DME. |
| 🏠 PIL, POR DEBAJO DE 14,000 PIES SU DESCENSO SERÁ FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO, PROCEDA A DISCRECIÓN DEL PILOTO, REPORTE AL ABANDONAR 14,000 PIES, ESTABLECIDO EN RADIAL 345 EN ALEJAMIENTO DE TEQ. | PIL, BELOW 14,000 FEET YOUR DESCENT WILL BE OUT OF CONTROLLED AIRSPACE, PROCEED AT PILOT'S DISCRETION, REPORT LEAVING 14,000 FEET, ESTABLISHED ON THE 345 RADIAL OUTBOUND TEQ. |
| ✈️ PIL, REPORTAREMOS EN ALEJAMIENTO DE TEQ. | PIL, WE'LL REPORT OUTBOUND FROM TEQ. |
| ✈️ APROXIMACIÓN MÉXICO, XACOM, EN EL AIRE A LOS 56, ABANDONANDO 9,500 PIES, SALIDA PINOS DOS. | MÉXICO APPROACH, XACOM, AIRBORNE AT 56, LEAVING 9,500, PINOS 2 DEPARTURE. |
| 🏠 COM, MANTENGA 13,000 PIES HASTA NUEVO AVISO, ESPERE MAYOR, AL CRUCE DEL RADIAL 135 DEL VOR MÉXICO, REPORTE AL CRUZAR. | COM, MAINTAIN 13,000 FEET UNTIL FURTHER ADVISE, EXPECT HIGHER ALTITUDE CROSSING THE 135 RADIAL OF THE MEX / VOR, REPORT CROSSING. |
| ✈️ COM, 13,000 PIES HASTA NUEVO AVISO, REPORTE AL CRUCE DEL RADIAL 135 DEL VOR / MEX. | COM, 13,000 FEET UNTIL FURTHER ADVISE, REPORT CROSSING THE 135 RADIAL OF THE MEX / VOR. |
| 🏠 COM, CORRECTO, TRÁNSITO GRUMMAN 4, ABANDONÓ EL VOR / MEX HACE 2 MINUTOS CON RUMBO A TEQUESQUITENGO, MANTENIENDO 14,000 PIES. | COM, CORRECT, TRAFFIC GRUMMAN 4, DEPARTED THE MEX / VOR 2 MINUTES AGO, BOUND TO TEQUESQUITENGO, MAINTAINING 14,000 FEET. |
| ✈️ COM, RECIBIDO. | COM, ROGER. |
| ✈️ LCD 864, PRÓXIMO AL VOR / PTJ, NIVEL DE VUELO 200, CON INFORMACIÓN DELTA. | LCD 864, APPROACHING PTJ / VOR FLIGHT LEVEL 200, WITH DELTA INFORMATION. |

- | | |
|--|--|
| ✈️ LCD 864, POR CAMBIO DE PISTA, PROSIGA DEL VOR / PTJ AL VOR / SMO, VIA TRANSICIÓN CISNE A 13,000 PIES, ESPERE LLEGADA MATEO 5, APROXIMACIÓN ILS A 05 DERECHA, REPORTE CAPRI. | LCD 864, DUE TO CHANGE OF ACTIVE RUNWAY, PROCEED FROM PTJ / VOR TO SMO / VOR, VIA CISNE TRANSITION AT 13,000 FEET, EXPECT MATEO 5 ARRIVAL, ILS APPROACH TO 05 RIGHT, REPORT CAPRI. |
| ✈️ LCD 864, 5 DERECHA VIA SMO, TRANSICIÓN CISNE, REPORTAREMOS CAPRI. | LCD 864, FIVE RIGHT VIA SMO, CISNE TRANSITION, WE'LL REPORT CAPRI. |
| ✈️ COM, CRUZANDO EL RADIAL 135 DEL VOR / MEX, NIVELADO A 13,000. | COM, CROSSING THE 135 RADIAL OF MEX / VOR, LEVELED AT 13,000. |
| 🏠 COM, ASCIENDA Y MANTENGA NIVEL DE VUELO 210, CRUCE 20 DME DEL VOR / MEX A 16,000 PIES O SUPERIOR. | COM, CLIMB AND MAINTAIN FLIGHT LEVEL 210, CROSS 20 DME OF THE MEX / VOR AT 16,000 FEET OR ABOVE. |
| ✈️ COM, ASCENDEMOS A NIVEL DE VUELO 210. | COM, CLIMBING TO FLIGHT LEVEL 210. |
| 🏠 PIL, ¿CUÁL ES SU PRESENTE POSICIÓN? | PIL, WHAT IS YOUR PRESENT POSITION? |
| ✈️ PIL, 30 MILLAS AL SUR DEL VOR / MEX CON AEROPUERTO A LA VISTA, SOLICITA CANCELAR INSTRUMENTOS. | PIL, 30 MILES SOUTH OF MEX / VOR WITH THE AIRPORT IN SIGHT, REQUEST TO CANCEL IFR. |
| 🏠 PIL, RECIBIDO, MANTENGA VFR, COMUNIQUE A TORRE POZA RICA EN 118.9 | PIL, ROGER, MAINTAIN VFR, CONTACT POZA RICA TOWER ON 118.9 |
| ✈️ PIL, RECIBIDO, ABANDONA 14,000 PIES VFR, COMUNICAMOS CON POZA RICA. | PIL, ROGER, LEAVING 14,000 FEET VFR, SWITCHING TO POZA RICA. |
| 🏠 ¿AMX 200, ME ESCUCHA? | AMX 200, DO YOU READ ME? |
| ✈️ AFIRMATIVO, AMX 200, FUERTE Y CLARO, DEJAMOS EL MARCADOR, EXTERIOR, 9,500, EN ASCENSO SOBRE EL VOR / MEX. | AFFIRMATIVE, AMX 200, LOUD AND CLEAR, LEAVING THE OUTER MARKER, 9,500, CLIMBING OVER THE MEX / VOR. |

- 📌 AMX 200, ¿CUÁL ES SU RÉGIMEN DE ASCENSO?** **AMX 200, WHAT IS YOUR RATE OF CLIMB?**
- ➔ AMX 200, 1,200 PIES POR MINUTO. AMX 200, 1,200 FEET PER MINUTE.
- 📌 AMX 200, RECIBIDO, INCREMENTE A 2,000 PIES POR MINUTO O MAYOR, HASTA ABANDONAR 15,000 PIES; REPORTE ABANDONANDO 11,000 Y 13,000** **AMX 200, ROGER, INCREASE YOUR RATE OF CLIMB TO 2,000 FEET PER MINUTE OR HIGHER, UNTIL LEAVING 15,000 FEET; REPORT LEAVING 11,000 AND 13,000.**
- ➔ AMX 200 INCREMENTA A 2,000 PIES POR MINUTO. AMX 200 INCREASING TO 2,000 FEET PER MINUTE.
- 📌 LCD 864, CRUCE CAPRI EN DESCENSO A 11,000 PIES, AUTORIZADO LLEGADA SMO 5, APROXIMACIÓN ILS A 05 DERECHA, REPORTE MATEO.** **LCD 864, CROSS CAPRI DESCENDING TO 11,000 FEET, CLEARED SMO 5 ARRIVAL, ILS APPROACH TO 05 RIGHT, REPORT MATEO.**
- ➔ LCD 864, ABANDONA 13,000 PIES PARA 11,000, AUTORIZADO PARA APROXIMACIÓN 05 DERECHA, COMUNICAREMOS EN SMO. LCD 864 LEAVING 13,000 FEET FOR 11,000, CLEARED FOR THE APPROACH 05 RIGHT, WE'LL CALL OVER SMO.
- 📌 AMX 200, ¿CUÁL ES SU ALTITUD?** **AMX 200, WHAT IS YOUR ALTITUDE?**
- ➔ AMX 200, ABANDONA 13,000 POR NIVEL DE VUELO 310. AMX 200, LEAVING 13,000 FOR FLIGHT LEVEL 310.
- 📌 AMX 200, RECIBIDO, CONTINÚE CON REGIMEN DE ASCENSO NORMAL, SIN RESTRICCIÓN, A NIVEL DE VUELO 310.** **AMX 200, ROGER, RESUME NORMAL RATE OF CLIMB, UP TO FL 310.**
- ➔ AMX 200, ASCENSO NORMAL A NIVEL DE VUELO 310. AMX 200, NORMAL CLIMB TO FLIGHT LEVEL 310.

- 🏠 **ÉSTE ES UN DESCENSO DE EMERGENCIA, A TODAS LAS AERONAVES EN UN RADIO DE 30 MILLAS DEL VOR / TLC, A / O DEBAJO DE NIVEL DE VUELO 200; PROSIGAN DE INMEDIATO AL VOR MEX, MANTENIENDO LA ÚLTIMA ALTITUD ASIGNADA.**
- ➔ **APROXIMACIÓN MÉXICO, ÉSTE ES EL XCMIC SOBRE PCA 1615, ESTIMANDO VOR / MEX 1627, 10,500 PIES, VFR, SOLICITA AUTORIZACIÓN IFR A TOLUCA.**
- 🏠 **MIC, DIGA SI ESTÁ CAPACITADO PARA VOLAR INSTRUMENTOS.**
- ➔ **AFIRMATIVO, MIC.**
- 🏠 **MIC, PROSIGA AL VOR / SLM EN ASCENSO VISUAL HASTA 12,000 PIES, MANTENGA EN PATRÓN DE ESPERA, CON DEMORA INDEFINIDA, POR DESCENSO DE EMERGENCIA EN TLC, ESPERE INSTRUCCIONES POSTERIORES A MÁS TARDAR A LAS 1615**
- ➔ **CENTRO MÉRIDA, MXA 322, SOBRE TAP 1816, NIVEL 310, ESTIMANDO VOR / HUX 1846, SIGUIENTE PXM.**
- 🏠 **MXA 322, AUTORIZADO AL AEROPUERTO DE ACA, VIA J1, MANTENGA NIVEL DE VUELO 310.**
- ➔ **MXA 322, RECIBIDO.**
- ➔ **CENTRO MÉRIDA, MXA 620, SOBRE EL VOR / TAP 1817, NIVEL 280, ESTIIMANDO IZT 1843, SOLICITO 350.**
- THIS IS AN EMERGENCY DESCENT, TO ALL AIRCRAFT IN A 30 MILE RADIUS OF THE TLC / VOR, AT OR BELOW FLIGHT LEVEL 200, PROCEED IMMEDIATELY TO THE MEX / VOR, MAINTAINING THE LAST ASSIGNED ALTITUDE.**
- MÉXICO APPROACH, THIS IS THE XCMIC OVER PCA 1615, 10,500 FEET VFR, REQUEST IFR CLEARANCE TO TOLUCA.**
- MIC, SAY IF YOU'RE IFR RATED.**
- AFFIRMATIVE, MIC.**
- MIC, PROCEED TO SLM / VOR ON A VFR CLIMB TO 12,000 FEET, MAINTAIN IN A HOLDING PATTERN, DELAY INDEFINITE, DUE TO AN EMERGENCY DESCENT IN TLC, EXPECT FURTHER INSTRUCTIONS NOT LATER THAN 1615.**
- MÉRIDA CENTER, MXA 322 OVER TAP AT 1816, FLIGHT LEVEL 310, ESTIMATING HUX / VOR AT 1846, PXM IS NEXT.**
- MXA 322, CLEARED TO THE ACA AIRPORT, VIA J1, MAINTAIN FL310.**
- MXA 322, ROGER.**
- MÉRIDA CENTER, MXA 620 OVER TAP / VOR AT 1817, FLIGHT LEVEL 280, ESTIMATING IZT 1843, REQUEST 350.**

- | | |
|---|--|
| <p>📌 MXA 620, AUTORIZADO AL AEROPUERTO DE MEX VIA J13 IZT, UL318 MEX, MANTENGA NIVEL 280, ESPERE ASCENSO A 350 DESPUÉS DE 15 DME DEL VOR / TAP, TRÁNSITO A319 EN J1, CRUZÓ EL VOR / TAP 1816, NIVEL 310, ESTIMANDO HUX 1846.</p> | <p>MXA 620, CLEARED TO THE MEX AIRPORT, VIA J13 IZT, UL318 MEX, MAINTAIN FL 280, EXPECT TO CLIMB TO 350 AFTER 15 DME FROM TAP / VOR, TRAFFIC A319 ON J1, REPORTED TAP / VOR AT 1816, FLIGHT LEVEL 310, ESTIMATING HUX 1846.</p> |
| <p>➔ MXA 620, RECIBIDO.</p> | <p>MXA 620, ROGER.</p> |
| <p>➔ CENTRO MÉRIDA, AMX 190, PASANDO MTT 1840, 290, ESTIMANDO TGZ 1852, SOLICITAMOS MENOR.</p> | <p>MÉRIDA CENTER, AMX 190, PASSING MTT AT 1840, 290, ESTIMATING TGZ 1852, REQUEST LOWER.</p> |
| <p>📌 AMX 190, DESCENSA Y MANTENGA 230, REPORTE ABANDONANDO 290 Y ALCANZANDO 230.</p> | <p>AMX 190, DESCEND AND MAINTAIN 230, REPORT LEAVING 290 AND REACHING 230.</p> |
| <p>➔ AMX 190, ABANDONANDO 290, REPORTAREMOS ALCANZANDO 230.</p> | <p>AMX 190, LEAVING 290, WE'LL REPORT REACHING 230.</p> |
| <p>📌 MXA 620, ¿CUÁL ES SU LECTURA DME DEL VOR / TAP?</p> | <p>MXA 620, WHAT IS YOUR DME READING FROM TAP/VOR.</p> |
| <p>➔ MXA 620, 16 DME DEL VOR / TAP, ESTABLECIDOS EN J13.</p> | <p>MXA 620, 16 DME FROM TAP / VOR, ESTABLISHED ON J13.</p> |
| <p>📌 MXA 620, ASCIENDA Y MANTENGA 350, REPORTE ABANDONANDO 310 Y ALCANZANDO 350.</p> | <p>MXA 620, CLIMB AND MAINTAIN 350, REPORT LEAVING 310 AND REACHING 350.</p> |
| <p>➔ MXA 620, RECIBIDO.</p> | <p>MXA 620, ROGER.</p> |
| <p>➔ CENTRO MÉRIDA, MXA 322, PARA SU INFORMACIÓN TENEMOS TURBULENCIA DE MODERADA A FUERTE A 310, SOLICITO DESCENSO A 280.</p> | <p>MÉRIDA CENTER, MXA 322, FOR YOUR INFORMATION, WE HAVE MODERATE TO SEVERE TURBULENCE AT 310, REQUEST DESCENT TO 280.</p> |
| <p>📌 MXA 322, AUTORIZADO A DESCENDER Y MANTENER 280.</p> | <p>MXA 322, CLEARED TO DESCEND AND MAINTAIN 280.</p> |

→ AMX 190, ALCANZANDO 230.	AMX 190, REACHING 230.
🏠 AMX 190, RECIBIDO.	AMX 190, ROGER.
→ MXA 620, ABANDONANDO 310.	MXA 620, LEAVING 310.
🏠 MXA 620, RECIBIDO.	MXA 620, ROGER.
🏠 AMX 190, A 60 DME DEL VOR / TGZ, DESCENSA Y MANTENGA 200, COMUNIQUE CON APROXIMACIÓN TUXTLA EN 118.6 A 50 DME DEL VOR / TGZ.	AMX 190, 60 DME FROM THE TGZ / VOR, DESCEND AND MAINTAIN 200, CONTACT TUXTLA APPROACH ON 118.6 WHEN 50 DME FROM TGZ / VOR.
→ AMX 190, RECIBIDO	AMX 190, ROGER.
→ MXA 322, SOLICITA DESVIACION DE 15 MILLAS AL SUR DE J1, POR MALAS CONDICIONES METEOROLOGICAS.	MXA 322, REQUEST 15 MILE DEVIATION SOUTH OF J1, DUE TO BAD WEATHER CONDITIONS.
🏠 MXA 322, DESVIACIÓN APROBADA, SIN TRÁNSITO REPORTADO, AVISE CUANDO ESTABLECIDO EN AEROVÍA J1.	MXA 322, DEVIATION APPROVED, NO TRAFFIC REPORTED, ADVISE WHEN ESTABLISHED ON J1 AIRWAY.
→ MXA 322, RECIBIDO.	MXA 322, ROGER.
→ CENTRO MÉRIDA, COA 542, SOBRE INTERSECCIÓN KANAL A LOS 1837, NIVELADO A 370, ESTIMANDO IZT 1847, SOLICITAMOS 330.	MÉRIDA CENTER, COA 542, OVER KANAL INTERSECTION AT 1837, LEVELED AT 370, ESTIMATING IZT AT 1847, REQUEST 330.
🏠 COA 542, AUTORIZADO AL AEROPUERTO DE TUM, VIA UL318, MANTENGA 370, TRÁNSITO A319, NIVEL 350, SENTIDO OPUESTO, ESTIMANDO EL VOR / IZT A LOS 1843, ESPERE DESCENSO A NIVEL DE VUELO 330, DESPUÉS DEL CRUCE CON TRÁNSITO.	COA 542, CLEARED TO THE TUM AIRPORT, VIA UL318, MAINTAIN 370, TRAFFIC A319, LEVELED AT 350, OPPOSITE DIRECTION, ESTIMATING IZT / VOR AT 1843, EXPECT DESCENT TO FLIGHT LEVEL 330 AFTER CROSSING WITH TRAFFIC.
→ COA 542, RECIBIDO.	COA 542, ROGER.
→ LCD 901, MTT A LOS 1837, 290, ESTIMANDO ALVEN 1855.	LCD 901, MTT AT 1837, 290, ESTIMATING ALVEN AT 1855.

🏠 LCD 901, RECIBIDO.	LCD 901, ROGER.
🏠 MXA 620, SOBRE IZT 1843, 350, ESTIMANDO KANAL 1853, SIGUIENTE MEBAS.	MXA 620, OVER IZT AT 1843, 350, ESTIMATING KANAL 1853, MEBAS IS NEXT.
🏠 MXA 620, REPORTE 35 DME DEL VOR / IZT.	MXA 620, REPORT 35 DME FROM IZT / VOR.
➔ MXA 620, REPORTAREMOS	MXA 620, WE'LL REPORT.
➔ AMX 500, MTT A LOS 1845, 330, ESTIMANDO ALVEN 1850, SOLICITO 270.	AMX 500, MTT AT 1845, 330, ESTIMATING ALVEN 1850, REQUEST 270.
🏠 AMX 500, DESCRIENDA Y MANTENGA 270 <u>AHORA</u> , TRÁNSITO B757, REPORTÓ MTT 1837, MANTENIENDO 290, MISMO RUMBO EN UJ16, REPORTE ABANDONANDO 290.	AMX 500, DESCEND AND MAINTAIN FL 270 <u>NOW</u> , TRAFFIC B757, REPORTED MTT 1837, MAINTAINING 290, SAME HEADING ON UJ16; REPORT LEAVING 290.
➔ AMX 500, ABANDONANDO 330 POR 270.	AMX 500, LEAVING 330 FOR 270.
➔ MXA 322, ESTABLECIDOS EN J1.	MXA 322, ESTABLISHED ON J1.
🏠 MXA 322, RECIBIDO.	MXA 322, ROGER.
➔ MXA 620, 35 DME DEL VOR / IZT.	MXA 620, 35 DME FROM IZT / VOR.
🏠 MXA 620, RECIBIDO.	MXA 620, ROGER.
🏠 COA 542, ¿CUÁL ES SU LECTURA DME DEL VOR / IZT?	COA 542, WHAT IS YOUR DME READING FROM THE IZT / VOR.
➔ COA 542, 30 DME DEL VOR / IZT.	COA 542, 30 DME FROM IZT / VOR.
🏠 COA 542, DESCRIENDA Y MANTENGA 330, REPORTE ABANDONANDO 370 Y 350, LIBRE DE TRÁNSITO.	COA 542, DESCEND AND MAINTAIN 330, REPORT LEAVING 370 AND 350, CLEAR OF TRAFFIC.
➔ COA 542, ABANDONANDO 370 PARA 330.	COA 542, LEAVING 370 FOR 330.
🏠 COA 542, RECIBIDO.	COA 542, ROGER.

- | | |
|--|--|
| → CENTRO MÉRIDA, XC LAT, CAMBIO. | MÉRIDA CENTER, XC LAT, OVER. |
| 🏠 XC LAT, PROSIGA. | XC LAT, GO AHEAD. |
| → LAT, LR35, 25 MILLAS DE CME, VFR A 17,500, SOLICITAMOS AUTORIZACIÓN IFR AL AEROPUERTO DE CTM, NIVEL 210, ESTIMANDO EL VOR / CTM A LOS 1915. | LAT, LR35, 25 MILES FROM CME, VFR AT 17,500, REQUEST IFR CLEARANCE TO CTM AIRPORT, FLIGHT LEVEL 210, ESTIMATING CTM / VOR AT 1915. |
| 🏠 LAT, AUTORIZADO DEL LÍMITE DEL ÁREA AL VOR / CTM, VIA UJ28, ASCIENDA Y MANTENGA 210, REPORTE ALCANZANDO. | LAT, CLEARED FROM THE AREA BOUNDARY TO THE CTM / VOR, VIA UJ28, CLIMB AND MAINTAIN 210, REPORT REACHING. |
| → LAT, CRUZANDO 18,000 PARA 210. | LAT, CROSSING 18,000 FOR 210. |
| → CENTRO MÉRIDA. XA SWL, DESPEGAMOS DE CTM A LOS 1900, UJ28, SOLICITANDO 310, ESTIMANDO CME 1923, ABANDONANDO 16,000 PIES. | MÉRIDA CENTER, XA SWL, DEPARTED FROM CTM AT 1900, ON UJ28, REQUESTING 310, ESTIMATING CME 1923, LEAVING 16,000 FEET. |
| 🏠 XA SWL, AUTORIZADO AL AEROPUERTO DE PBC, VIA UJ28, ASCIENDA Y MANTENGA 200, HASTA NUEVO AVISO, TRÁNSITO LR35, A 210, RUMBO OPUESTO, ESTIMANDO CTM 1915, ESPERE MAYOR ALTITUD A MÁS TARDAR A LAS 1910. | XA SWL, CLEARED TO PBC AIRPORT VIA UJ28, CLIMB AND MAINTAIN 200, UNTIL FURTHER ADVISE, TRAFFIC LR35, AT 210, OPPOSITE HEADING, ESTIMATING CTM 1915, EXPECT HIGHER ALTITUDE NOT LATER THAN 1910. |
| → XC LAT, REESTIMANDO CTM 1918, NIVELADO A 210, SOLICITO NIVEL DE VUELO 200. | XC LAT, REESTIMATING CTM 1918, LEVELED AT 210, REQUEST FL200. |
| 🏠 XC LAT, RECIBIDO MANTENGA 210, IMPOSIBLE 200 POR TRÁNSITO. | XC LAT, ROGER MAINTAIN 210, UNABLE TO APPROVE 200 DUE TO TRAFFIC. |
| 🏠 SWL, ¿LECTURA DME DE CTM? | SWL, DME READING FROM CTM? |
| → SWL, 80 DME DE CTM. | SWL, 80 DME FROM CTM. |

📌 LAT, LECTURA DME DE CTM?	LAT, DME READING FROM CTM?
➔ LAT, 60 DME DE CTM.	LAT, 60 DME FROM CTM.
📌 SWL, INICIE EL ASCENSO A 310, REPORTE ABANDONANDO 210, CRUCE EL VOR / CME A / O ARRIBA DE 280.	SWL, START CLIMB TO 310, REPORT LEAVING 210, CROSS CME / VOR AT OR ABOVE 280.
➔ SWL, ABANDONANDO 210, EN ASCENSO PARA 310.	SWL, LEAVING 210, CLIMBING TO 310.
📌 LAT, DESCENDA Y MANTENGA NIVEL 200 <u>AHORA</u>, REPORTE ABANDONANDO 210.	LAT, DESCENT AND MAINTAIN FL200 <u>NOW</u>, REPORT LEAVING 210.
➔ LAT, ABANDONANDO 210.	LAT, LEAVING 210.
📌 LAT, POR DEBAJO DE 200, FUERA DE ESPACIO AÉREO CONTROLADO, DESCENSO A DISCRECIÓN DEL PILOTO / A SU PROPUESTA, COMUNIQUE A TORRE CTM TAN PRONTO SEA POSIBLE.	LAT, BELOW 200, OUT OF CONTROLLED AIRSPACE, YOUR DESCENT AT PILOT'S DISCRETION / AT YOUR PROPOSAL, CONTACT CTM TWR AS SOON AS POSSIBLE.

2.5 OTRAS FRASES DE TORRE, APROXIMACIÓN Y AREA

2.5.1 INFORMACIÓN DE TRÁNSITO (NO RADAR)

ⓘ TRÁNSITO, 20 MILLAS (O TRAFFIC, 20 MILES (OR MINUTES),
 MINUTOS), AL ESTE DEL VOR / BJJ, EAST OF THE BJJ / VOR,
 RUMBO OESTE, ALTITUD 16,000 WESTBOUND, ALTITUDE 16,000 FEET,
 PIES, C501 ESTIMANDO EL VOR / C501 ESTIMATING BJJ / VOR AT 1645
 BJJ A LAS 1645

2.5.2 AVISOS DEL PILOTO EN MANIOBRAS TCAS

➔ ASCENSO TCAS TCAS CLIMB

➔ DESCENSO TCAS TCAS DESCENT

2.5.3 AVISO DEL PILOTO AL TERMINAR MANIOBRAS TCAS

➔ LIBRE DE CONFLICTO, CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO
 REGRESANDO A LA ALTITUD ASSIGNED ALTITUDE.
 AUTORIZADA.

2.5.4 INFORMACIÓN PARA AERONAVES EN TIERRA

ⓘ APAGUE SUS LUCES DE TURN OFF YOUR LANDING LIGHTS,
 ATERRIZAJE; AERONAVE EN AIRCRAFT ON FINAL.
 FINAL.

ⓘ SERÁ DEMORADO POR TRÁNSITO YOU WILL BE DELAYED DUE TO
 HASTA TRAFFIC UNTIL

ⓘ DEMORA INDEFINIDA, ESPERE DELAY INDEFINITE, EXPECT
 NUEVAS INSTRUCCIONES ANTES FURTHER INSTRUCTIONS BEFORE
 DE

ⓘ EL SEGURO DEL TIMÓN RUDDER SAFETY LOCK IS IN
 DIRECCIONAL ESTÁ PUESTO. POSITION.

2.5.5 INFORMACIÓN PARA AERONAVES EN EL AIRE

ⓘ EN EL AIRE. AIRBORNE

- ✈ PARABRISAS ROTO. WINDSHIELD BROKEN
- 🏠 **EVITE VOLAR SOBRE LA CIUDAD (O). AVOID FLYING OVER THE CITY (OR).**
- ✈ NECESITAMOS AMBULANCIA Y OXÍGENO. WE NEED AMBULANCE AND OXYGEN.

2.5.6 AVISO AL PILOTO SOBRE DESVIACIÓN DE LAS REGLAS DE VUELO

- 🏠 **DEBIDO A DESVIACIÓN DE LAS REGLAS, LLAMAR AL CENTRO MTY, TELÉFONO (NÚMERO), EN CUANTO SEA POSIBLE. DUE TO RULES DEVIATION, CALL MTY CENTER, TELEPHONE (NUMBER), AS SOON AS POSSIBLE.**

2.5.7 CLASES DE ESPACIO AÉREO

- 🏠 **USTED SE ENCUENTRA EN ESPACIO AÉREO CLASE D. YOU ARE IN CLASS D AIRSPACE.**
- 🏠 **PERMANEZCA FUERA DE ESPACIO AÉREO CLASE D. REMAIN OUTSIDE OF CLASS D AIRSPACE.**

2.5.8 SOLICITUD DE CONDICIONES, PIREP'S O AIREP'S AL PILOTO

- 🏠 **SOLICITO CONDICIONES DEL TIEMPO (O PIREP'S / AIREP'S) SOBRE TAM (O ENTRE TAM Y MAM). REQUEST WEATHER CONDITIONS (OR PIREP'S / AIREPS) OVER TAM (OR BETWEEN TAM AND MAM).**

2.5.9 AVISO DEL PILOTO SOBRE COMBUSTIBLE MÍNIMO

- ✈ MXA 300, COMBUSTIBLE MÍNIMO. MXA 300, MINIMUM FUEL ON BOARD.

2.5.10 TRANSFERENCIA DE COMUNICACIONES

- 🏠 **COMUNIQUE A CENTRO MZT, EN FRECUENCIA 126.3 SOBRE ZCL (O ALTITUD / HORA). CONTACT MZT CENTER, ON FREQUENCY 126.3, OVER ZCL (OR ALTITUDE / TIME).**

2.5.11 CAMBIO DE RUTA EN UNA AUTORIZACIÓN DEL ATC

ⓘ AUTORIZADO AL VOR MXL, VIA J3 GYM, <u>CAMBIO DE RUTA</u> GYM J9 PPE, RESTO DE LA RUTA SIN CAMBIO, ASCIENDA Y MANTENGA...	CLEARED TO THE MXL VOR, VIA J3 GYM, <u>ROUTE CHANGE</u> GYM J9 PPE, REMAINING ROUTE WITHOUT CHANGE, CLIMB AND MAINTAIN
--	--

2.5.12 SOLICITUD DE NIVEL NO DISPONIBLE

ⓘ ASCIENDA Y MANTENGA NIVEL 310, ESPERE 350 PASANDO EL VOR LTO (U HORA / DISTANCIA)	CLIMB AND MAINTAIN FL 310, EXPECT 350 PASSING LTO VOR (OR TIME / DISTANCE)
ⓘ IMPOSIBLE APROBARLE 350, DISPONIBLE 310 O 390, AVISE.	UNABLE TO APPROVE 350, AVAILABLE 310 OR 390, ADVISE.

2.5.13 RESTRICCIÓN DE ALTITUD / NIVEL DESPUÉS DEL DESPEGUE

ⓘ MANTENGA 12,000 PIES HASTA INTERSECCIÓN SALTO (O TIEMPO / DISTANCIA)	MAINTAIN 12,000 FEET UNTIL SALTO INTERSECTION (OR TIME / DISTANCE)
ⓘ MANTENGA 240 HASTA NUEVO AVISO (O FIJO / HORA / DISTANCIA)	MAINTAIN 240 UNTIL FURTHER ADVISE (OR FIX / TIME / DISTANCE)

2.5.14 ASCENSO / DESCENSO CON RESTRICCIONES

ⓘ ASCIENDA / DESCENSA A MANERA DE ALCANZAR 15,000 PIES A LAS 1645, LA HORA 1640.	CLIMB / DESCEND SO AS TO REACH 15,000 FEET AT 1645, TIME 1640.
ⓘ ASCIENDA / DESCENSA A MANERA DE ABANDONAR (O CRUZAR) EL VOR PVR NIVELADO A 200.	CLIMB / DESCEND SO AS TO LEAVE (OR CROSS) PVR VOR LEVELED AT 200.
ⓘ CRUCE INTERSECCIÓN DIMAS A 18,000 PIES O SUPERIOR (O MENOR).	CROSS DIMAS INTERSECTION AT 18,000 FEET OR ABOVE (OR BELOW).
ⓘ CRUCE EL VOR TRC A 210 O SUPERIOR, DESPUÉS DEL VOR TRC DESCENSA Y MANTENGA 16,000 PIES.	CROSS TRC VOR AT 210 OR ABOVE, AFTER PASSING TRC VOR DESCEND AND MAINTAIN 16,000 FEET.

🏠 **DESCIENDA AHORA A 240.**

DESCEND NOW TO 240.

2.5.15 DESCENSO A DISCRECIÓN DEL PILOTO U HORA PROPUESTA

🏠 **DESCIENDA Y MANTENGA 310, A DISCRECIÓN DEL PILOTO / A SU HORA PROPUESTA.**

DESCEND AND MAINTAIN 310 AT PILOT'S DISCRETION / AT YOUR PROPOSAL.

2.5.16 COMPROBACIÓN DE ALTITUD O NIVEL DE VUELO

🏠 **VERIFIQUE (O DIGA) SU PRESENTE ALTITUD (O NIVEL DE VUELO).**

VERIFY (OR SAY) YOUR PRESENT ALTITUDE (OR FLIGHT LEVEL).

2.5.17 INSTRUCCIONES DE PATRÓN DE ESPERA

🏠 **EFECTÚE PATRÓN DE ESPERA SOBRE EL VOR CZM A 4,000 PIES, HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN 1410, LA HORA 1400.**

EXECUTE A HOLDING PATTERN OVER CZM VOR AT 4,000 FEET, EXPECT APPROACH CLEARANCE AT 1410, TIME 1400.

🏠 **EFECTÚE PATRÓN DE ESPERA SOBRE EL VOR MID, A 6,000 PIES, DEMORA ESTIMADA DE 20 MINUTOS (O DEMORA INDEFINIDA), DEBIDO A CONDICIONES METEOROLÓGICAS.**

EXECUTE A HOLDING PATTERN OVER THE MID VOR AT 6,000 FEET, 20 MINUTE DELAY (OR INDEFINITE DELAY) DUE TO WEATHER CONDITIONS.

2.5.18 INFORMACIÓN DE DEMORA EN EL AEROPUERTO DE DESTINO

🏠 **ESPERE DEMORA DE 40 MINUTOS EN EL AEROPUERTO DE DESTINO.**

EXPECT A 40 MINUTE DELAY AT THE DESTINATION AIRPORT.

2.5.19 INFORMACIÓN ANTICIPADA DEL TIPO DE APROXIMACIÓN

🏠 **ESPERE APROXIMACIÓN VOR A PISTA 02.**

EXPECT VOR APPROACH TO RUNWAY 02.

2.5.20 DESVIACIONES ARRIBA DE FL 200

✈ CENTRO MÉXICO, AMX204, MÉXICO CENTER, AMX204, REQUEST SOLICITA 25 MILLAS DE 25 MILES DEVIATION TO THE WEST DESVIACIÓN AL OESTE POR MAL DUE TO BAD WEATHER. TIEMPO.

📖 **AMX 204 DESVIACIÓN AUTORIZADA / NO AUTORIZADA (RAZÓN), REPORTE ESTABLECIDO EN LA AEROVIA. AMX 204 CLEARED / NOT CLEARED FOR DEVIATION (REASON), REPORT ESTABLISHED ON THE AIRWAY.**

2.5.21 DESVIACIONES ABAJO DE FL 200.

✈ CENTRO MAZATLÁN, SLI 2302, MAZATLÁN CENTER, SLI 2302, SOLICITA DESVIACIÓN AL NORTE REQUEST DEVIATION TO THE NORTH (SUR / ESTE / OESTE) DE LA (SOUTH / EAST / WEST) OF THE AEROVIA. AIRWAY.

📖 **SLI 2302, ¿CUÁNTAS MILLAS SOLICITA DESVIARSE DE LA AEROVIA? SLI 2302, HOW MANY MILES ARE YOU REQUESTING TO DEVIATE FROM THE AIRWAY?**

✈ SLI 2302, SOLICITA 30 MILLAS DE DESVIACIÓN. SLI 2302, REQUEST 30 MILES DEVIATION.

📖 **SLI 2302, RECIBIDO, DESVIACIÓN DE 30 MILLAS; DESPUÉS DE 6 MILLAS DEL CENTRO DE LA AEROVIA ESTARÁ VOLANDO FUERA DE ESPACIO AÉREO CONTROLADO, (INFORMACIÓN DE TRÁNSITO SI LO HUBIERA), REPORTE ESTABLECIDO EN LA AEROVIA. SLI 2302, ROGER, 30 MILES DEVIATION; AFTER 6 MILES FROM THE AIRWAY CENTERLINE YOU WILL BE FLYING OUT OF CONTROLLED AIR SPACE, (TRAFFIC INFORMATION, IF ANY), REPORT ESTABLISHED ON THE AIRWAY.**

2.5.22 PENDIENTE DE PLANEEO FUERA DE SERVICIO

📖 **PENDIENTE DE PLANEEO FUERA DE SERVICIO, AUTORIZADO APROXIMACIÓN ILS CON LOCALIZADOR. GLIDE SLOPE IS OUT OF SERVICE, CLEARED FOR THE ILS APPROACH WITH LOCALIZER.**

2.6 EXPRESIONES DIVERSAS DEL CONTROL DE APROXIMACIÓN Y AREA.

- ⌋ **ASCIENDA A MANERA DE ABANDONAR.** **CLIMB SO AS TO LEAVE.**
- ⌋ **ASCIENDA A NIVEL 200, NO DESPUÉS DE LOS 45.** **CLIMB TO FLIGHT LEVEL 200 NOT LATER THAN 45.**
- ⌋ **DESCIENDA A NIVEL DE VUELO 200 NO ANTES DE LOS 33.** **DESCEND TO FLIGHT LEVEL 200 NOT BEFORE 33.**
- ⌋ **INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE PASAR.** **IMMEDIATELY AFTER PASSING.**
- ⌋ **DESCENSO DE EMERGENCIA EN (LUGAR DEL DESCENSO), TODAS LAS AERONAVES POR DEBAJO DE NIVEL DE VUELO (NÚMERO) ABANDONEN EL AREA DE (FACILIDAD DE NAVEGACIÓN) INMEDIATAMENTE.** **EMERGENCY DESCENT OVER (PLACE OF DESCENT), ALL AIRCRAFT BELOW FLIGHT LEVEL (NUMBER) CLEAR THE AREA OF (NAVAID NAME) IMMEDIATELY.**
- ⌋ **AJUSTE RÉGIMEN DE DESCENSO / ASCENSO A 2500 PIES POR MINUTO.** **ADJUST RATE OF DESCENT / CLIMB TO 2500 FEET PER MINUTE.**
- ⌋ **PUNTO DE REPORTE OBLIGATORIO.** **COMPULSORY REPORTING POINT.**
- ⌋ **EL VOR NO ESTÁ CONFIABLE.** **THE VOR IS NOT RELIABLE.**
- ⌋ **NIVEL DE VUELO 370 APROBADO.** **FLIGHT LEVEL 370 APPROVED.**
- ⌋ **SE OBSERVA 7 MILLAS A LA DERECHA DE LA AEROVIA, VIRE 5 GRADOS A LA IZQUIERDA Y PROSIGA DIRECTO A OTUMBA.** **YOU ARE OBSERVED 7 MILES RIGHT OF THE AIRWAY, TURN 5 DEGREES TO THE LEFT, THEN PROCEED DIRECT TO OTUMBA.**

2.6.1 RESTRICCIÓN EN TIEMPO PARA CRUCE DE FIJOS

- ⌋ **CRUCE INTERSECCIÓN YUKAS, A LAS 1506 O ANTES / DESPUÉS.** **CROSS YUKAS INTERSECTION, AT 1506 OR BEFORE / AFTER.**

2.6.2 INSTRUCCIÓN PARA VOLAR EN ARCO

🏠 **INTERCEPTE ARCO 20 DME DEL VOR GDL. INTERCEPT 20 DME ARC OF GDL VOR.**

2.6.3 ASCENSO Y DESCENSO VISUAL

🏠 **AUTORIZADO ASCENSO / DESCENSO VISUAL DE (ALTITUD) A (ALTITUD), REPORTE ABANDONANDO (ALTITUD), INFORMACIÓN DE TRÁNSITO... CLEARED FOR VISUAL CLIMB / DESCENT FROM (ALTITUDE) TO (ALTITUDE), REPORT LEAVING (ALTITUDE), TRAFFIC INFORMATION...**

2.6.4 INSTRUCCIONES PARA MANTENER VFR.

🏠 **MANTENGA VFR HASTA VOR TEQ (HORA / ALTITUD). MAINTAIN VFR UNTIL TEQ VOR (TIME / ALTITUDE).**

2.6.5 SEPARACIÓN VISUAL.

🏠 **TRÁNSITO A SU IZQUIERDA, SEIS MILLAS ¿LO TIENE A LA VISTA? (SI ES AFIRMATIVO), MANTENGA SEPARACIÓN VISUAL. TRAFFIC TO YOUR LEFT, 6 MILES. DO YOU HAVE IT IN SIGHT? (IF AFFIRMATIVE), MAINTAIN VISUAL SEPARATION.**

2.6.6 AUTORIZACIÓN PARA APROXIMACIÓN VISUAL.

🏠 **AUTORIZADO APROXIMACIÓN VISUAL PISTA 10. CLEARED FOR VISUAL APPROACH RUNWAY 10.**

2.6.7 AUTORIZACIÓN PARA APROXIMACIÓN POR CONTACTO.

🏠 **AUTORIZADO APROXIMACIÓN POR CONTACTO, MANTÉNGASE A / O POR DEBAJO DE 3000 PIES, SI IMPOSIBLE (INSTRUCCIONES). CLEARED FOR CONTACT APPROACH, MAINTAIN AT / OR BELOW 3000 FEET, IF NOT POSSIBLE (INSTRUCTIONS).**

2.6.8 AUTORIZACIÓN VFR ESPECIAL.

✎	AUTORIZADO VFR ESPECIAL, DENTRO DE 10 MILLAS DEL AEROPUERTO, MANTÉNGASE A / O POR DEBAJO DE 9,500 PIES.	CLEARED FOR SPECIAL VFR, WITHIN 10 MILES OF THE AIRPORT, MAINTAIN AT / OR BELOW 9500 FEET.
---	--	---

2.6.9 INFORMACIÓN DE CENIZAS VOLCÁNICAS

✎	EMISIÓN DE CENIZAS Y GASES SOBRE EL POPO, PLUMA DE 1000 M. APROXIMADAMENTE, DESPLAZAMIENTO AL ESTE SURESTE.	ERUPTION OF ASHES AND GASES OVER THE POPO, PLUME OF APPROXIMATELY 1000 M., MOVING EAST SOUTHEAST.
---	--	--

2.6.10 AJUSTES DE VELOCIDAD MACH

✎	REPORTE SU VELOCIDAD MACH (NÚMERO MACH).	SAY YOUR MACH AIR SPEED (MACH NUMBER).
✎	AMX 200, CRUCE (FIJO) NIVELADO A 310, MANTENGA MACH .83	AMX 200, CROSS (FIX) AT FLIGHT LEVEL 310, MAINTAIN MACH .83
✎	AFR 066 MANTENGA MACH .86 O MAYOR / MENOR.	AFR 066 MAINTAIN MACH .86 OR GREATER / LESS.
✎	REDUZCA / INCREMENTE SU VELOCIDAD A MACH (.80).	REDUCE / INCREASE YOUR SPEED TO MACH (.80).
✎	REANUDE SU VELOCIDAD NORMAL.	RESUME NORMAL SPEED.

2.7 FRASEOLOGÍA RADAR

ESPAÑOL	INGLÉS
ⓘ XA HVS, CONTACTO RADAR, 20 MILLAS AL NORTE DE MÉXICO, VIRE POR LA DERECHA AL RUMBO 120 PARA INTERCEPTAR EL LOCALIZADOR ILS A 23 IZQUIERDA, MANTENGA 11,000 PIES.	XA HVS, RADAR CONTACT, 20 MILES NORTH OF MÉXICO, TURN RIGHT HEADING 120 TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER TO RUNWAY 23 LEFT, MAINTAIN 11,000 FEET.
➔ HVS, RUMBO 120 AL LOCALIZADOR, 11,000 PIES.	HVS, HEADING 120 TO THE LOCALIZER, 11,000 FEET.
ⓘ CHP 881, NO SE OBSERVA SU RESPUESTA SECUNDARIA, ¿CUÁL ES SU ALTITUD?	CHP 881, YOUR SECONDARY RESPONSE IS NOT OBSERVED, WHAT IS YOUR ALTITUDE?
➔ CHP 881, ESTAMOS ABANDONANDO 17,000 PIES POR NIVEL DE VUELO 330.	CHP 881, WE'RE LEAVING 17,000 FOR FLIGHT LEVEL 330.
ⓘ RECIBIDO, 881, ACTIVE IDENTIFICACIÓN; AL ABANDONAR NIVEL DE VUELO 200, COMUNIQUE A CENTRO MÉXICO EN 128.5	ROGER, 881, SQUAWK IDENT, UPON LEAVING FLIGHT LEVEL 200, CONTACT MÉXICO CENTER ON 128.5
➔ CHP 881, ACTIVAMOS Y CON CENTRO AL DEJAR NIVEL DE VUELO 200.	CHP 881, IDENTIFYING AND OVER TO MÉXICO CENTER UPON LEAVING FLIGHT LEVEL 200.
➔ MXA 924, UNA MILLA FUERA ABANDONANDO 7,800 PIES.	MXA 924 ONE MILE OUT LEAVING 7,800 FEET.
ⓘ MXA 924, CONTACTO RADAR, AL ABANDONAR 13,000 PIES, PROSIGA DIRECTO AL VOR QET.	MXA 924, RADAR CONTACT, UPON LEAVING 13,000 FEET, PROCEED DIRECT TO QET VOR.
➔ MXA 924, DIRECTO AL VOR QET, DEJANDO 13,000 PIES.	MXA 924, DIRECT TO QET VOR UPON LEAVING 13,000 FEET.
ⓘ HVS, VIRE POR LA DERECHA AL RUMBO 200, DESCENSA Y MANTENGA 9,600 PIES.	HVS, TURN RIGHT HEADING 200, DESCEND AND MAINTAIN 9,600 FEET.

- 🏠 **HVS, ESTA SERÁ UNA APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA A LA PISTA 23 IZQUIERDA. ¿CUÁL SERÁ SU VELOCIDAD INDICADA EN FINAL?**
- ✈️ **HVS, 160 NUDOS.**
- 🏠 **RECIBIDO HVS, LE SERÁN RECOMENDADAS ALTITUDES POR CADA MILLA EN FINAL, DESCENDA Y MANTENGA 8,800; AHORA EN EL LOCALIZADOR.**
- ✈️ **HVS 8,800 ESTAMOS EN EL LOCALIZADOR, SIN PENDIENTE DE PLANEEO.**
- 🏠 **HVS, OMITA ACUSE DE RECIBO EN FINAL; SI A UNA MILLA NO TIENE LA PISTA A LA VISTA, EFECTÚE APROXIMACIÓN FALLIDA.**
- ✈️ **HVS, RECIBIDO.**
- 🏠 **HVS, SU POSICIÓN 5 (4,3,2) MILLAS DE CABECERA, SU ALTITUD DEBIERA SER 8,800 (8,500, 8,200, 7,900).**
- ✈️ **HVS, PISTA A LA VISTA, 2 MILLAS 7,900.**
- 🏠 **HVS, INFORMA TORRE QUE ESTÁ AUTORIZADO PARA ATERRIZAR EN 23 IZQUIERDA.**
- 🏠 **MXA 924, APARENTEMENTE SU REPETIDOR DE ALTITUD MUESTRA UN ERROR. ¿CUÁL ES SU ALTITUD?**
- ✈️ **MXA 924, ABANDONA 16,500, CAMBIAMOS DE EQUIPO.**
- HVS THIS WILL BE A SURVEILLANCE APPROACH TO RUNWAY 23 LEFT. WHAT WILL BE YOUR INDICATED AIR SPEED ON FINAL?**
- HVS, 160 KNOTS.**
- ROGER HVS, RECOMMENDED ALTITUDES WILL BE PROVIDED EVERY MILE ON FINAL, DESCEND AND MAINTAIN 8,800; NOW ON THE LOCALIZER.**
- HVS 8,800, WE'RE ON THE LOCALIZER, WITHOUT GLIDE PATH.**
- HVS, DO NOT ACKNOWLEDGE ON FINAL. IF ONE MILE OUT YOU DO NOT HAVE THE RUNWAY IN SIGHT, EXECUTE A MISSED APPROACH.**
- HVS, ROGER.**
- HVS, YOUR POSITION 5 (4,3,2,) MILES FROM HEAD OF RUNWAY, YOUR ALTITUDE SHOULD BE 8,800 (8,500, 8,200, 7,900).**
- HVS, RUNWAY IN SIGHT, 2 MILES 7,900.**
- HVS, TOWER INFORMS YOU ARE CLEARED TO LAND ON 23 LEFT.**
- MXA 924, APPARENTLY YOUR ALTITUDE READOUT ,SHOWS AN ERROR. WHAT IS YOUR ALTITUDE?**
- MXA 924, LEAVING 16,500, CHANGING EQUIPMENT.**

- | | |
|--|--|
| <p>🏠 MXA 924, AHORA SE OBSERVA NORMAL; COMUNIQUE A CENTRO EN 125.2</p> | <p>MXA 924, NOW IS OBSERVED NORMAL, CONTACT CENTER ON 125.2</p> |
| <p>➔ APROXIMACIÓN MÉXICO, AMX 172, 5 DME AL NORTE DE PCA, FL 200 CON INFORMACIÓN VÍCTOR.</p> | <p>MÉXICO APPROACH, AMX 172, 5 DME NORTH OF PACHUCA, FLIGHT LEVEL 200 WITH VICTOR INFORMATION.</p> |
| <p>🏠 AMX 172, CONTACTO RADAR, DESCENDA Y MANTENGA 12,000 PIES, DIRECTO A OTU, ESPERE VECTORES PARA INTERCEPTAR EL LOCALIZADOR ILS DE 23 IZQUIERDA, REDUZCA A 200 NUDOS INDICADOS.</p> | <p>AMX 172 RADAR CONTACT, DESCEND AND MAINTAIN 12,000 FEET, DIRECT OTU, EXPECT VECTORS TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER TO RUNWAY 23 LEFT, REDUCE TO 200 KNOTS INDICATED.</p> |
| <p>➔ AMX 172, RECIBIDO, 12,000 PIES Y 200 NUDOS INDICADOS .</p> | <p>AMX 172, ROGER, 12,000 FEET AND 200 KNOTS INDICATED.</p> |
| <p>🏠 AMX 172, PARA ESPACIAMIENTO CON TRÁNSITO, VIRE A LA DERECHA 30 GRADOS UN MINUTO, DESPUÉS DIRECTO A OTU.</p> | <p>AMX 172, FOR TRAFFIC SPACING TURN RIGHT 30 DEGREES ONE MINUTE, THEN DIRECT OTU.</p> |
| <p>➔ AMX 172, RECIBIDO, 30 GRADOS A LA DERECHA UN MINUTO Y DIRECTO A OTU.</p> | <p>AMX 172, ROGER, 30 DEGREES TO THE RIGHT ONE MINUTE, THEN DIRECT OTU.</p> |
| <p>🏠 AMX 172, DESCENDA Y MANTENGA 11,000 PIES Y VIRE A LA IZQUIERDA AL RUMBO 140, PARA INTERCEPTAR EL LOCALIZADOR ILS A 23 IZQUIERDA.</p> | <p>AMX 172, DESCEND AND MAINTAIN 11,000 FEET AND TURN LEFT HEADING 140 TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER TO 23 LEFT.</p> |
| <p>➔ AMX 172, RECIBIDO, RUMBO 140 AL LOCALIZADOR ILS 23 IZQUIERDA.</p> | <p>AMX 172, ROGER, HEADING 140 TO THE ILS LOCALIZER FOR 23 LEFT.</p> |
| <p>🏠 AMX 172 VIRE A LA DERECHA RUMBO 200, DESCENDA Y MANTENGA 9,600, INTERCEPTE LOCALIZADOR, AUTORIZADO APROXIMACIÓN ILS PISTA 23 IZQUIERDA.</p> | <p>AMX 172 TURN RIGHT HEADING 200, DESCEND AND MAINTAIN 9,600, INTERCEPT THE LOCALIZER, CLEARED FOR ILS APPROACH TO RUNWAY 23 LEFT.</p> |
| <p>➔ AMX 172, RECIBIDO.</p> | <p>AMX 172, ROGER.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>✈ APROXIMACIÓN MÉXICO, LCD 776, ABANDONANDO PBC CON INFORMACIÓN VÍCTOR, 210.</p> | <p>MÉXICO APPROACH, LCD 776, LEAVING PBC WITH VICTOR INFORMATION, 210.</p> |
| <p>🏠 LCD 776, CONTACTO RADAR, PROSIGA A OTU, DESCENDE Y MANTENGA 15,000 PIES, ESPERE VECTORES POR LA IZQUIERDA PARA INTERCEPTAR LOCALIZADOR ILS DE 23 IZQUIERDA.</p> | <p>LCD 776 RADAR CONTACT, PROCEED TO OTU, DESCEND AND MAINTAIN 15,000 FEET, EXPECT LEFT HAND VECTORS TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER FOR RUNWAY 23 LEFT.</p> |
| <p>✈ LCD 776, RECIBIDO, A OTU CON 15,000 PIES, ESPERAMOS VECTORES.</p> | <p>LCD 776, ROGER, TO OTU WITH 15,000 FEET, WE'LL EXPECT VECTORS.</p> |
| <p>🏠 AMX 172, A 3 MILLAS DEL MARCADOR EXTERIOR, 8 MILLAS DEL AEROPUERTO, SERVICIO RADAR TERMINADO, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1</p> | <p>AMX 172, 3 MILES FROM THE OUTER MARKER, 8 MILES FROM THE AIRPORT, RADAR SERVICE TERMINATED, CONTACT TOWER ON 118.1</p> |
| <p>✈ AMX 172, RECIBIDO, COMUNICAMOS CON TORRE EN 118.1</p> | <p>AMX 172, ROGER, TOWER ON 118.1</p> |
| <p>🏠 LCD 776 VIRE POR LA IZQUIERDA AL RUMBO 300 PARA INTERCEPTAR EL LOCALIZADOR ILS DE 23 IZQUIERDA.</p> | <p>LCD 776 TURN LEFT HEADING 300 TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER TO RUNWAY 23 LEFT.</p> |
| <p>✈ LCD 776, RECIBIDO, CON 200 NUDOS, TENEMOS EL AEROPUERTO A LA VISTA, SOLICITAMOS APROXIMACIÓN VISUAL.</p> | <p>LCD 776, ROGER, WITH 200 KNOTS, WE HAVE THE AIRPORT IN SIGHT, WE REQUEST VFR APPROACH.</p> |
| <p>🏠 LCD 776, AUTORIZADO APROXIMACIÓN VISUAL A 23 IZQUIERDA; A 10 DME DE MÉXICO, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1</p> | <p>LCD 776, CLEARED FOR A VISUAL APPROACH TO RUNWAY 23 LEFT, AT 10 DME FROM MÉXICO, CONTACT TOWER ON 118.1</p> |
| <p>✈ LCD 776, RECIBIDO, A 10 MILLAS, COMUNICAMOS CON TORRE EN 118.1</p> | <p>LCD 776, ROGER, AT 10 MILES, WE'LL CONTACT TOWER ON 118.1,.</p> |

2.8 OTRAS FRASES DE CONTROL RADAR

2.8.1 DESCENSO VISUAL

🏠 **AUTORIZADO PARA ASCENSO / DESCENSO VISUAL HASTA EL MARCADOR EXTERIOR, NO TIENE TRÁNSITO ESENCIAL REPORTADO.** **CLEARED FOR VISUAL CLIMB / DESCENT TO THE OUTER MARKER, NO ESSENTIAL TRAFFIC REPORTED.**

2.8.2 CONTACTO INICIAL

🏠 **ACTIVE CÓDIGO (NÚMERO) E IDENTIFIQUE.** **SQUAWK CODE (NUMBER) AND IDENT.**

🏠 **ACTIVE IDENTIFICACIÓN.** **SQUAWK IDENT.**

🏠 **CONTACTO RADAR.** **RADAR CONTACT.**

2.8.3 PÉRDIDA DE CONTACTO RADAR

🏠 **CONTACTO RADAR PERDIDO.** **RADAR CONTACT LOST.**

🏠 **CONTACTO RADAR RESTABLECIDO.** **RADAR CONTACT REESTABLISHED.**

🏠 **ACTIVE STAND BY DURANTE 30 SEGUNDOS, DESPUÉS ACTIVE IDENTIFICACIÓN.** **SQUAWK STAND BY FOR 30 SECONDS, THEN SQUAWK ON.**

2.8.4 RADAR TERMINADO

🏠 **SERVICIO RADAR TERMINADO.** **RADAR SERVICE TERMINATED.**

2.8.5 APROXIMACIÓN VISUAL

🏠 **AUTORIZADO PARA APROXIMACIÓN VISUAL PISTA 28, ESTÁ A 6 MILLAS DEL AEROPUERTO, PRÓXIMO A INTERCEPTAR TRAMO A FAVOR DEL VIENTO, COMUNIQUE A TORRE EN 118.1** **CLEARED FOR A VISUAL APPROACH TO RUNWAY 28, YOUR POSITION 6 MILES FROM THE AIRPORT, ABOUT TO INTERCEPT DOWNWIND, CONTACT TWR ON 118.1**

2.8.6 AVISOS DE SEGURIDAD

- | | |
|---|--|
| <p>ⓘ ALERTA DE TRÁNSITO, A LAS DOCE, 3 MILLAS SE LE SUGIERE VIRAR A LA DERECHA / IZQUIERDA AL RUMBO (GRADOS) Y / O ASCIENDA / DESCENDA A (ALTITUD) PIES DE INMEDIATO.</p> | <p>TRAFFIC ALERT AT TWELVE O'CLOCK YOUR POSITION, 3 MILES, IT IS SUGGESTED A LEFT / RIGHT TURN TO HEADING (DEGREES) AND / OR CLIMB / DESCENT TO (ALTITUDE) FEET IMMEDIATELY.</p> |
| <p>ⓘ LA ALTITUD MÍNIMA DE SEGURIDAD ES DE 1,500 PIES, ASCIENDA DE INMEDIATO.</p> | <p>THE MINIMUM SAFE ALTITUDE IS 1,500 FEET, CLIMB IMMEDIATELY.</p> |
| <p>ⓘ ALERTA DE BAJA ALTITUD, VERIFIQUE SU ALTITUD DE INMEDIATO. LA MEA / MOCA / MIA EN ESA ÁREA ES (ALTITUD).</p> | <p>LOW ALTITUDE ALERT, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY. THE MEA / MOCA / MIA IN YOUR AREA IS (ALTITUDE).</p> |

2.8.7 VERIFICAR OPERACIÓN DEL TRANSPONDER

- | | |
|---|--|
| <p>ⓘ APAGUE TRANSPONDER.</p> | <p>STOP SQUAWKING.</p> |
| <p>ⓘ VERIFIQUE SI ACTIVÓ SU IDENTIFICACIÓN, APARENTEMENTE NO SE ENCUENTRA ACTIVADA.</p> | <p>VERIFY IF YOU SQUAWKED IDENT, APPARENTLY NOT ACTIVATED.</p> |
| <p>ⓘ ACTIVE MODO A, NO SE OBSERVA RESPUESTA.</p> | <p>SQUAWK MODE A, YOUR ANSWER IS NOT OBSERVED.</p> |
| <p>ⓘ ACTIVE STAND BY POR 30 SEGUNDOS, DESPUÉS ACTIVE NORMAL.</p> | <p>SQUAWK STAND BY FOR 30 SECONDS, THEN SQUAWK NORMAL.</p> |

2.8.8 AVISOS DE INFORMACIÓN DE TRÁNSITO

- | | |
|--|--|
| <p>ⓘ TRÁNSITO A LAS 12 DE SU POSICIÓN, 4 MILLAS, RUMBO "W", ALTITUD DESCONOCIDA, DESPLAZAMIENTO LENTO.</p> | <p>TRAFFIC AT 12 O'CLOCK YOUR POSITION, 4 MILES, WESTBOUND, ALTITUDE UNKNOWN, SLOW MOVING.</p> |
| <p>ⓘ LIBRE DE TRÁNSITO.</p> | <p>CLEAR OF TRAFFIC, OR (TRAFFIC IS NO LONGER A FACTOR).</p> |

🏠 TRÁNSITO A LAS 12 DE SU POSICIÓN, 7 MILLAS, RUMBO SUR, 10,500 PIES, B767 PESADO, PRECAUCIÓN CON ESTELA TURBULENTA. TRAFFIC AT 12 O'CLOCK YOUR POSITION, 7 MILES, SOUTHBOUND, 10,500 FEET, HEAVY B767, CAUTION WAKE TURBULENCE.

2.8.9 AJUSTES DE VELOCIDAD

🏠 REPORTE SU VELOCIDAD INDICADA / NÚMERO MACH. SAY YOUR INDICATED AIRSPEED / MACH NUMBER.

🏠 MANTENGA 180 NUDOS HASTA EL FIJO FINAL, SI IMPOSIBLE, AVISE. MAINTAIN 180 KNOTS TO FINAL FIX; IF NOT POSSIBLE, ADVISE.

🏠 REASUMA VELOCIDAD NORMAL. RESUME NORMAL SPEED.

🏠 REDUZCA VELOCIDAD A 190 NUDOS Y DESPUÉS ASCIENDA / DESCienda Y MANTENGA 11,000 PIES. REDUCE SPEED TO 190 KNOTS AND THEN DESCEND / CLIMB AND MAINTAIN 11,000 FEET.

🏠 ASCIENDA / DESCienda Y MANTENGA 12,000 PIES Y DESPUÉS REDUZCA A 200 NUDOS. CLIMB / DESCEND AND MAINTAIN 12,000 FEET AND THEN REDUCE TO 200 KNOTS.

🏠 CRUCE VOR SLM A 12,000 PIES CON 200 NUDOS. CROSS SLM VOR AT 12,000 FEET WITH 200 KNOTS.

2.8.10 INFORMACIÓN DE POSICIÓN

🏠 POSICIÓN 3 MILLAS DEL MARCADOR EXTERIOR, VIRE A LA IZQUIERDA AL RUMBO (GRADOS) PARA INTERCEPTAR EL LOCALIZADOR ILS DE LA 05 DERECHA, AUTORIZADO PARA LA APROXIMACIÓN. POSITION 3 MILES FROM THE OUTER MARKER, TURN LEFT HEADING (DEGREES) TO INTERCEPT THE ILS LOCALIZER FOR RUNWAY 05 RIGHT, CLEARED FOR THE APPROACH.

2.8.11 VECTOR A / O DESDE UN PUNTO

- ✎ **ABANDONE LUCÍA CON RUMBO (GRADOS); AL ABANDONAR (ALTITUD) PROSIGA DIRECTO A QUERÉTARO.** **DEPART LUCIA ON HEADING (DEGREES), UPON LEAVING (ALTITUDE) PROCEED DIRECT TO QUERETARO.**
- ✎ **MANTENGA RUMBO (GRADOS) DURANTE 30 SEGUNDOS, DESPUÉS PROSIGA AL VOR SMO; AUTORIZADO PARA LA APROXIMACIÓN.** **MAINTAIN HEADING (DEGREES) FOR 30 SECONDS, THEN PROCEED TO SMO VOR; CLEARED FOR THE APPROACH.**

2.8.12 MÉTODOS DE IDENTIFICACIÓN RADAR

- ✎ **ACTIVE CÓDIGO 3256 E IDENTIFIQUE.** **SQUAWK 3256 AND IDENT.**
- ✎ **PARA IDENTIFICACIÓN RADAR, VIRE A LA IZQUIERDA 30 GRADOS, 1 MINUTO, DESPUÉS DIRECTO A MATEO.** **FOR RADAR IDENT, TURN LEFT 30 DEGREES, 1 MINUTE, THEN DIRECT MATEO.**

2.8.13 CAMBIO DE CÓDIGO

- ✎ **NO SE OBSERVA RESPUESTA SECUNDARIA, CAMBIE CÓDIGO A (NÚMERO)** **YOUR SECONDARY RESPONSE IS NOT OBSERVED, NOW SQUAWK (NUMBER)**

2.8.14 AVISO DE DESVIACIÓN

- ✎ **SE OBSERVA DESVIADO 12 MILLAS AL ESTE DE J5, VIRE A LA IZQUIERDA 10 GRADOS PARA INTERCEPTAR LA AEROVÍA.** **YOU'RE OBSERVED DEVIATED 12 MILES EAST OF J5, TURN LEFT 10 DEGREES TO INTERCEPT THE AIRWAY.**

2.8.15 AVISO DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS.

- ✎ **ZONA DE MAL TIEMPO, 20 MILLAS A LAS 2 DE SU POSICIÓN, TURBULENCIA SEVERA REPORTADA A NIVEL 210, AVISE SI SOLICITA VECTORES.** **BAD WEATHER ZONE, 20 MILES, 2 O'CLOCK YOUR POSITION, SEVERE TURBULENCE REPORTED AT FLIGHT LEVEL 210, ADVISE IF YOU REQUEST VECTORS.**

2.8.16 VECTORES PARA SEPARACIÓN

- 🏠 **PARA ESPACIAMIENTO, VIRE A LA IZQUIERDA AL RUMBO (GRADOS), ASCIENDA Y MANTENGA NIVEL DE VUELO 310, AL ABANDONAR 280 PROSIGA DIRECTO A TAM.**
- FOR SPACING. TURN LEFT HEADING (DEGREES), CLIMB AND MAINTAIN FLIGHT LEVEL 310, UPON LEAVING 280 PROCEED DIRECT TO TAM.**

2.8.17 RUMBO A SEGUIR DESPUÉS DEL DESPEGUE

- 🏠 **MANTENGA RUMBO DE PISTA.**
- MAINTAIN RUNWAY HEADING.**
- 🏠 **DESPUÉS DEL DESPEGUE, VIRE A LA IZQUIERDA (O DERECHA), RUMBO (GRADOS)**
- AFTER TAKE-OFF, TURN LEFT OR (RIGHT), HEADING (DEGREES)**

2.8.18 VECTORES RADAR A TRAVÉS DE LA TRAYECTORIA FINAL.

- 🏠 **PARA ESPACIAMIENTO CON TRÁNSITO ESPERE VECTORES A TRAVÉS DE LA TRAYECTORIA FINAL.**
- FOR TRAFFIC SPACING EXPECT RADAR VECTORS, THROUGH THE FINAL APPROACH COURSE.**

2.8.19 VECTORES PARA INTERCEPTAR LA TRAYECTORIA FINAL DEL PROCEDIMIENTO.

- 🏠 **4 MILLAS DEL MARCADOR EXTERIOR, VIRE A LA DERECHA AL RUMBO 200, MANTENGA 9,200 PIES HASTA ESTABLECERSE EN EL LOCALIZADOR (O RADIAL)**
- 4 MILES FROM THE OUTER MARKER, TURN RIGHT HEADING 200, MAINTAIN 9,200 FEET UNTIL ESTABLISHED ON THE LOCALIZER (OR RADIAL)**

2.8.20 APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA SIN GIRO.

- 🏠 **VIRE A LA IZQUIERDA (O DERECHA)**
- TURN LEFT OR (RIGHT)**
- 🏠 **DETENGA VIRAJE.**
- STOP TURN.**

2.8.21 LÍMITE DE VECTOR.

- | | |
|--|---|
| <p>🏠 SI NO RECIBE INSTRUCCIONES EN (TIEMPO MÁXIMO) MINUTOS / SEGUNDOS, VIRE A LA DERECHA / IZQUIERDA, DIRECTO A (FIJO), MANTENGA (ALTITUD) O PROSIGA VISUAL.</p> | <p>IF NO INSTRUCTIONS ARE RECEIVED IN (MAXIMUM TIME) MINUTES / SECONDS, TURN RIGHT / LEFT, DIRECT TO (FIX), MAINTAIN (ALTITUDE) FEET OR PROCEED VISUAL.</p> |
|--|---|

2.8.22 INSTRUCCIONES PARA UNA APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA.

- | | |
|--|--|
| <p>🏠 ESTA ES UNA APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA, SE PROPORCIONARÁN ALTITUDES RECOMENDADAS POR CADA MILLA EN LA TRAYECTORIA FINAL, HASTA LA ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO. 5 MILLAS DE LA PISTA, SU ALTITUD DEBE SER 8,800 PIES.</p> | <p>THIS IS A SURVEILLANCE APPROACH, RECOMMENDED ALTITUDES WILL BE PROVIDED FOR EACH MILE ON FINAL COURSE, UNTIL THE MINIMUM DESCENT ALTITUDE. 5 MILES FROM THE RUNWAY, YOUR ALTITUDE MUST BE 8,800 FEET.</p> |
| <p>🏠 APROXIMACIÓN DE VIGILANCIA NO DISPONIBLE.</p> | <p>SURVEILLANCE APPROACH NOT AVAILABLE.</p> |

2.8.23 COMPROBACIÓN DEL RECEPTOR A BORDO

- | | |
|--|---|
| <p>🏠 COA 502, SI ME ESCUCHA ACTIVE IDENTIFICACIÓN (O, CAMBIE A CÓDIGO 7356).</p> | <p>COA 502, IF YOU READ ME SQUAWK IDENT (OR CHANGE TO CODE 7356).</p> |
|--|---|

2.8.24 DERROTA PARALELA DESPLAZADA

- | | |
|---|--|
| <p>🏠 PROSIGA POR DERROTA PARALELA DESPLAZADA (DISTANCIA) A LA DERECHA / IZQUIERDA DE (RUTA) HASTA (PUNTO U HORA).</p> | <p>PROCEED PARALLEL OFFSET (DISTANCE) RIGHT / LEFT OF (ROUTE) UNTIL (POINT OR TIME).</p> |
| <p>🏠 XATAW REPORTE SI PUEDE SEGUIR DERROTA PARALELA DESPLAZADA (5 MN) IZQUIERDA / DERECHA.</p> | <p>XATAW REPORT IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET (5 NM) LEFT / RIGHT.</p> |
| <p>🏠 XATAW CANCELE DERROTA PARALELA DESPLAZADA.</p> | <p>XATAW CANCEL PARALLEL OFFSET.</p> |

2.8.25 USO NO AUTORIZADO DE LA FRECUENCIA

ⓘ	A TODAS LAS AERONAVES EN (FRECUENCIA), SE HAN DETECTADO AUTORIZACIONES FALSAS, VERIFIQUEN CON CENTRO (LUGAR) ANTES DE EJECUTAR CUALQUIER INSTRUCCIÓN.	ALL AIRCRAFT ON (FREQUENCY), FALSE CLEARANCE AND INSTRUCTIONS HAVE BEEN DETECTED ON THIS FREQUENCY, VERIFY ALL INSTRUCTIONS OR CLEARANCES BEFORE COMPLIANCE WITH (LOCATION) CENTER.
---	--	--

2.8.26 EMERGENCIAS

ⓘ	CUÁL ES SU EMERGENCIA Y DIGA INTENCIONES.	WHICH IS YOUR EMERGENCY AND ADVISE INTENTIONS.
ⓘ	ATENCIÓN TODAS LAS AERONAVES CERCA DE / EN (LUGAR) DESCENSO DE EMERGENCIA EN PROGRESO DESDE (NIVEL) (SEGUIDO SI ES NECESARIO, DE INSTRUCCIONES CONCRETAS, AUTORIZACIONES, INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁNSITO, ETC).	ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF / AT (LOCATION) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (LEVEL) (FOLLOWED AS NECESSARY BY SPECIFIC INSTRUCTIONS, CLEARANCES, TRAFFIC INFORMATION, ETC).

Intencionalmente
dejada en blanco

2.9 FRASEOLOGÍA DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

ESPAÑOL	INGLÉS
ⓘ TAO 015, DE INFORMACIÓN POZA RICA.	TAO 015, FROM POZA RICA INFORMATION.
➔ INFORMACIÓN POZA RICA, TAO 015, PROSIGA	POZA RICA INFORMATION, TAO 015, GO AHEAD.
ⓘ TAO 015, INFORMACIÓN POZA RICA, PISTA EN USO 26, VIENTO DE LOS 150 CON 8 NUDOS, ALTÍMETRO 30.11, TECHO INDEFINIDO, VISIBILIDAD 3 MILLAS, INFORME AL ENTRAR AL CIRCUITO DE TRÁNSITO Y AL INTERCEPTAR LA TRAYECTORIA FINAL DE LA PISTA.	TAO 015, POZA RICA INFORMATION, ACTIVE RUNWAY 26, WIND 150 AT 8 KNOTS, ALTIMETER 30.11, CEILING INDEFINITE, VISIBILITY 3 MILES, ADVISE ENTERING THE TRAFFIC PATTERN AND INTERCEPTING THE FINAL TRACK TO THE RUNWAY.
➔ RECIBIDO, PISTA 26, VIENTO DE LOS 150, 8 NUDOS, ALTÍMETRO 30.11, INFORMAREMOS.	ROGER, RUNWAY 26, WIND 150 AT 8 KNOTS, ALTIMETER 30.11, WE'LL REPORT.
ⓘ TAO 015, PRECAUCIÓN CON CIZALLEO EN FINAL A PISTA 26, REPORTADO POR C421, ATERIZADO HACE 3 MINUTOS.	TAO 015, CAUTION WIND SHEAR ON FINAL TO RUNWAY 26, REPORTED BY A C421, LANDED 3 MINUTES AGO.
ⓘ XB BAM, PRECAUCIÓN CON ESTELA TURBULENTO, B757 DESPEGÓ DE PISTA 26 HACE 2 MINUTOS.	XB BAM, CAUTION WITH WAKE TURBULENCE, B757 TOOK-OFF ON RUNWAY 26, 2 MINUTES AGO.
➔ BAM, ¿PUEDO MANTENER UN MINUTO EN CABECERA?	BAM, CAN I HOLD A MINUTE ON THE HEAD OF THE RUNWAY?
ⓘ AFIRMATIVO BAM, INFORME DESPEGANDO.	AFFIRMATIVE BAM, ADVISE TAKING-OFF.
➔ INFORMACIÓN POZA RICA, DEL XB DAC.	POZA RICA INFORMATION, THIS IS XB DAC
ⓘ DAC, ESTE ES INFORMACIÓN POZA RICA, ADELANTE.	DAC, THIS IS POZA RICA INFORMATION, GO AHEAD.

- | | |
|---|---|
| <p>✈ DAC, 6 MILLAS AL SUR DE SU ESTACIÓN, SOLICITA INFORMACIÓN.</p> | <p>DAC, 6 MILES, SOUTH OF YOUR STATION, REQUEST INFORMATION.</p> |
| <p>🏠 DAC, PISTA EN USO 03, VIENTO CALMA, ALTÍMETRO 30.02, INFORME AL ENTRAR AL CIRCUITO DE TRÁNSITO.</p> | <p>ROGER DAC, ACTIVE RUNWAY 03, WIND CALM, ALTIMETER 30.02, ADVISE INTERCEPTING THE TRAFFIC PATTERN.</p> |
| <p>✈ POZA RICA, SLI 555, EN PLATAFORMA GENERAL, ESTAMOS LISTOS ARRANQUE Y REMOLQUE.</p> | <p>POZA RICA, SLI 555, ON GENERAL AVIATION RAMP, WE'RE READY TO START-UP AND PUSHBACK.</p> |
| <p>🏠 SLI 555, RECIBIDO, VIENTO CALMA, PISTA EN USO 08, COMUNIQUE CUANDO LISTO A RODAJE ALTÍMETRO 30.03</p> | <p>SLI 555, ROGER, WIND CALM, ACTIVE RUNWAY 08, CALL WHEN READY TO TAXI, ALTIMETER 30.03</p> |
| <p>✈ POZA RICA, SLI 555, LISTO PARA RODAJE.</p> | <p>POZA RICA, SLI 555, READY TO TAXI.</p> |
| <p>🏠 SLI 555, RUEDE POR A Y PISTA A CABECERA 08, LLAME LISTO PARA COPIAR AUTORIZACIÓN, PARA SU INFORMACIÓN CALLE DE RODAJE B CERRADA.</p> | <p>SLI 555, TAXI VIA A AND BACK-TAXI ON RUNWAY 08, CALL WHEN READY TO COPY CLEARANCE, FOR YOUR INFORMATION TAXIWAY B IS CLOSED.</p> |
| <p>✈ POZA RICA, SLI 555, LISTO A COPIAR AUTORIZACIÓN.</p> | <p>POZA RICA, SLI 555, READY TO COPY CLEARANCE.</p> |
| <p>🏠 SLI 555, CENTRO MÉXICO LO AUTORIZA AL VOR MEX VIA PLAN DE VUELO, EFECTÚE ASCENSO VISUAL HACIA EL VOR PCA, ASCIENDA Y MANTENGA 14,000 PIES, REPORTE AL ABANDONAR 8,000</p> | <p>SLI 555, MÉXICO CENTER CLEARS YOU TO THE MEX VOR AS FILED, EXECUTE A VISUAL CLIMB TO THE PCA VOR, CLIMB AND MAINTAIN, 14,000 FEET, REPORT LEAVING 8,000</p> |
| <p>✈ SLI 555, ESTAMOS AUTORIZADOS AL VOR MEX VIA PLAN DE VUELO, CON ASCENSO VISUAL HACIA EL VOR PCA, ASCENDER Y MANTENER 14,000 PIES, REPORTAREMOS AL ABANDONAR 8,000</p> | <p>SLI 555, WE'RE CLEARED TO THE MEX VOR VIA FLIGHT PLAN ROUTE, WITH A VISUAL CLIMB TO THE PCA VOR, CLIMB AND MAINTAIN 14,000 FEET, WE'LL REPORT LEAVING 8,000</p> |
| <p>✈ SLI 555, LISTO PARA DESPEGUE.</p> | <p>SLI 555, READY FOR TAKE-OFF.</p> |

🏠	SLI 555, INFORME DESPEGANDO.	SLI 555, ADVISE TAKING-OFF.
➔	SLI 555, RECIBIDO, DESPEGANDO.	SLI 555 ROGER, TAKING-OFF.
🏠	SLI 555, ABANDONANDO 8,000 PIES EN ASCENSO A 14,000	SLI 555, LEAVING 8,000 FEET, CLIMBING TO 14,000
🏠	SLI 555, COMUNIQUE CON LLEGADAS MÉXICO 119.7	SLI 555, CONTACT MÉXICO ARRIVALS ON 119.7
➔	INFORMACIÓN POZA RICA, TAO 555, SOLICITA DATOS DE APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE.	POZA RICA INFORMATION, TAO 555, REQUEST APPROACH AND LANDING DATA.
🏠	TAO 555, RECIBIDO, CONTINÚE APROXIMACIÓN, PISTA EN USO 08, ALTÍMETRO 30.02, CONDICIONES DEL AEROPUERTO DESPEJADO, SIN TRÁNSITO REPORTADO EN EL ÁREA.	TAO 555, ROGER, CONTINUE YOUR APPROACH, ACTIVE RUNWAY 08 ALTIMETER 30.02, AIRPORT CONDITIONS CLEAR, NO TRAFFIC REPORTED IN THE AREA.
➔	TAO 555, RECIBIDO.	TAO 555, ROGER.
🏠	TAO 555, A LA VISTA, CONTINÚE EN APROXIMACIÓN DIRECTA A PISTA 08, REPORTE ENFILADO CORTO.	TAO 555, IN SIGHT, CONTINUE ON STRAIGHT-IN APPROACH TO RUNWAY 08, REPORT ON SHORT FINAL.
➔	RECIBIDO POZA RICA, CONTINUAMOS APROXIMACIÓN DIRECTA PISTA 08, REPORTAREMOS.	ROGER POZA RICA, WE'LL CONTINUE ON STRAIGHT IN APPROACH TO RUNWAY 08, WE'LL REPORT.
🏠	CORRECTO, TAO 555.	THAT IS CORRECT, TAO 555.
➔	TAO 555, ENFILADO CORTO A LA PISTA 08.	TAO 555, ON SHORT FINAL TO RUNWAY 08.
🏠	TAO 555, PISTA 08, LIBRE DE TRÁNSITO.	TAO 555, RUNWAY 08, CLEAR OF TRAFFIC.
🏠	TAO 555, RUEDE POR PISTA Y ALFA A PLATAFORMA.	TAO 555, TAXI ON THE RUNWAY AND ALPHA TO THE RAMP.

- | | | |
|---|--|---|
| ✈ | INFORMACIÓN POZA RICA DEL XC CUO, CAMBIO. | POZA RICA INFORMATION, XC CUO, OVER. |
| 🏠 | XC CUO, INFORMACIÓN POZA RICA, PROSIGA | XC CUO, POZA RICA INFORMATION, GO AHEAD.- |
| ✈ | XC CUO ES UN CESSNA 421, CON PLAN DE VUELO VISUAL A ZAMORA, 12,500, SOLICITA DATOS DE RODAJE Y DESPEGUE. | XC CUO IS A CESSNA 421, VFR FLIGHT PLAN TO ZAMORA, 12,500, REQUEST TAXI AND TAKE-OFF INFORMATION. |
| 🏠 | XC CUO PISTA 08, VIENTO CALMA, ALTÍMETRO 30.06. UMBRAL DESPLAZADO 200 MTS. POR REPAVIMENTADO DE PISTA (SE LE INFORMA DEL TRÁNSITO EN PISTA O PRÓXIMO A ATERRIZAR) TIENE TRÁNSITO CESSNA 152 ENFILADO CORTO. | XC CUO RUNWAY 08, WIND CALM ALTIMETER SETTING 30.06. DISPLACED THRESHOLD 200 METERS, DUE TO RUNWAY RESURFACING (TRAFFIC INFORMATION ON THE RUNWAY OR APPROACHING) TRAFFIC CESSNA 152 ON SHORT FINAL. |
| ✈ | XC CUO DESPEGO A LOS 2023 ASCENDIENDO PARA 12,500. | XC CUO TOOK-OFF 2023 CLIMBING TO 12,500. |
| 🏠 | XC CUO RECIBIDO. | XC CUO ROGER. |
| ✈ | INFORMACIÓN POZA RICA, XB KTB, CAMBIO. | POZA RICA INFORMATION, XB KTB, OVER. |
| 🏠 | XB KTB, INFORMACIÓN POZA RICA, PROSIGA | POZA RICA INFORMATION, XB KTB, GO AHEAD. |
| 🏠 | XB KTB, ES UN TURBOCOMMANDER 690, PROCEDENTE DE TAMPICO, CON DESTINO A ACAPULCO, NOS ENCONTRAMOS 24 DME, EN EL RADIAL 030 DEL VOR PAZ, 14,500 NIVELADO, SOLICITO ALTÍMETRO. | XB KTB, IS A TURBOCOMMANDER 690, FROM TAMPICO, DESTINATION ACAPULCO, 24 DME ON THE 030 RADIAL FROM PAZ VOR, LEVELED AT 14,500, REQUEST ALTIMETER SETTING. |
| ✈ | XB KTB, ALTÍMETRO 30.07 | XB KTB,ALTIMETER SETTING 30.07 |
| ✈ | XB KTB, RECIBIDO. | XB KTB, ROGER |

PARTE 3
VOCABULARIO AERONÁUTICO

3.1 ESPAÑOL - INGLÉS

A	
A BORDO	ON BOARD
A SOLICITUD	UPON REQUEST
A TRAVÉS	ABEAM
AL AZAR	RANDOM
AL ABANDONAR	UPON LEAVING
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	REFUELING
ABORTAR EL DESPEGUE	ABORT TAKE-OFF
ACCIÓN DE FRENADO	BRAKING ACTION
ACELERADOR	THROTTLE
ACTIVE	SQUAWK
ACTIVIDAD DE AVES	BIRD ACTIVITY
ACUATIZAR	WATER LANDING, DITCHING
ACUERDO O CONVENIO	AGREEMENT
ACUSE RECIBO	ACKNOWLEDGE
AERÓDROMO	AERODROME
AEROELECTRÓNICA	AVIONICS
AERONAVE	AIRCRAFT
AERONAVEGABILIDAD	AIRWORTHINESS
AERONOTIFICACIÓN	AIREP
AEROPUERTO DE ENTRADA	ENTRY AIRPORT
AEROPUERTO ILUMINADO	LIGHTED AIRPORT
AEROVÍA	AIRWAY
AGUA CONGELADA	FROZEN WATER

PROXIMIDAD DE AERONAVES	AIRPROX
AGUANIEVE	SLEET
AJUSTE ALTIMÉTRICO	ALTIMETER SETTING
AJUSTE DE VELOCIDAD	SPEED ADJUSTMENT
AL ABANDONAR	UPON LEAVING
ALABEAR	ROCK THE WINGS
ALARMA AUDIBLE	AUDIBLE ALARM
ALCANZANDO	REACHING
ALCANCE VISUAL EN LA PISTA	RUNWAY VISUAL RANGE
ALERÓN	AILERON
ALERTA DE CONFLICTO	CONFLICT ALERT
ALETAS DE LAS ALAS	FLAPS
ALIMENTACIÓN DE AIRE	AIR SUPPLY
ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE	FUEL FEED
ALINEAR	ALIGN
ALTA VELOCIDAD	HIGH SPEED
ALTITUD AUTORIZADA	CLEARED ALTITUDE
ALTITUD DE CRUCERO	CRUISING ALTITUDE
ALTITUD DE DECISIÓN	DECISION ALTITUDE
ALTITUD DENSIMÉTRICA	DENSITY ALTITUDE
ALTITUD DE TRANSICIÓN	TRANSITION ALTITUDE
ALTITUD DESCONOCIDA	ALTITUDE UNKNOWN
ALTITUD MÍNIMA FUERA DE RUTA	MINIMUM OFF ROUTE ALTITUDE (MORA)
ALTITUD NON	ODD ALTITUDE
ALTITUD PAR	EVEN ALTITUDE
ALTITUD PRESIÓN	PRESSURE ALTITUDE
ALTITUD REVISADA	REVISED ALTITUDE
ALTITUD SEMICIRCULAR	CARDINAL ALTITUDE
ALTO RENDIMIENTO	HIGH PERFORMANCE
ALTURA	HEIGHT
ALTURA TOTAL DE LA AERONAVE	OVERALL HEIGHT

AMANECER	SUNRISE
AMORTIGUADOR	DAMPER
ANCHURA TOTAL	OVERALL WIDTH
ANOCHECER	SUNSET
ANTIDERRAPANTE	ANTI-SKID
ANTI HIELO	ANTI-ICE
APRESURE	EXPEDITE
APROXIMACIÓN DIRECTA	STRAIGHT-IN APPROACH
APROXIMACIÓN FRUSTRADA	MISSED APPROACH
APROXIMACIÓN FINAL	FINAL APPROACH
APROXIMACIÓN RADAR	RADAR APPROACH
APROXIMACIÓN VISUAL	VISUAL APPROACH
ÁREA DE ATERRIZAJE	LANDING AREA
ÁREA DE CARGA	LOADING AREA
ÁREA DE PRUEBA DE MOTORES	RUN UP AREA
ÁREA REFLEJANTE	ECHOING AREA
ARENA	SAND
ARRANQUE NEUMÁTICO	AIR START
ASCIENDA	CLIMB
ASPAS	BLADES
ATENUACIÓN DE RUIDO	NOISE ABATEMENT
ATERRIZAJE COMPLETO	FULL STOP LANDING
ATERRIZAJE FORZOSO	CRASH LANDING
ATERRIZAJE SIN TREN	BELLY LANDING
AUTONOMÍA	RANGE
AUTORIZACIÓN DEL ATC	ATC CLEARANCE
AUTOROTACIÓN	AUTOROTATION
AVIÓN DE CARGA	CARGO AIRPLANE
B	
BAJO CAPA	UNDER THE LAYER

BAJO MÍNIMOS	BELOW MINIMA
BALIZA	BEACON
BALSA SALVAVIDAS	LIFE RAFT
BANCO DE NIEBLA	FOG PATCH, FOG BANK
BANDADA O PARVADA DE PÁJAROS	FLOCK OF BIRDS
BANQUEO	ROLL
BARREDORA	SWEEPER
BARQUILLA	NACELLE
BARRENA	SPIN
BARRERA DE CHORRO	BLAST FENCE
BIMOTOR	TWIN ENGINE
BITÁCORA	FLIGHT LOGBOOK
BOMBA DE ARRANQUE	STARTUP PUMP
BOMBA HIDRÁULICA	HYDRAULIC PUMP
BRIGADA DE SALVAMENTO	RESCUE UNIT
BRÚJULA	COMPASS
BRUMA	HAZE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	SEARCH AND RESCUE
C	
CABECEO	PITCH
CABINA	CABIN
CABINA DE MANDO	COCKPIT
CABLE DE REMOLQUE	TOWING CABLE
CAÍDA DE PRESIÓN	PRESSURE DROP
CALENTAMIENTO	HEATING
CALENTAR MOTORES	WARM-UP ENGINES
CALZO O CUÑA	BLOCK OR CHOCK
CALLE DE RODAJE	TAXIWAY
CAMBIAR A	CHANGE OVER TO
CAMBIO DE VIENTO	WIND SHIFT

CAMILLA	STRETCHER
CAPA DE TRANSICIÓN	TRANSITION LAYER
CARRERA DE DESPEGUE	TAKE-OFF ROLL
CARTA DE NAVEGACIÓN	NAVIGATION CHART
CEDER EL PASO	YIELD
CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO	SEARCH AND RESCUE CENTER
CENTRO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)	AREA CONTROL CENTER (ACC)
CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO	FLIGHT SERVICE STATION (INFORMATION CENTER)
CHOQUE CON AVES	BIRD STRIKE
CHORRO DE AIRE	AIR BLAST
CHORRO DE JET	JET BLAST
CIRCUITO DE TRÁNSITO	TRAFFIC PATTERN
COLA	EMPENAGE OR TAIL
COMBUSTIBLE A BORDO	FUEL ON BOARD
COMPARTIMIENTO	COMPARTMENT
COMPENSADOR DE ALERÓN	AILERON TAB
COMPENSADOR DE ALETA	FLAP TAB
COMPRENDER	UNDERSTAND
COMPUERTAS DE TREN DE ATERRIZAJE	LANDING GEAR DOORS
CONDICIONES DE TIEMPO	WEATHER CONDITIONS
CONO DE SILENCIO	SILENCE CONE
CONO DE VIENTO	WIND CONE
CONVERGENCIA	CONVERGENCE
CORRECTO	CORRECT
CORRIENTE DESCENDENTE	DOWNDRAFT
CREPÚSCULO	TWILIGHT
CRUCERO	CRUISE
CUADRANTE	QUADRANT
CUBIERTA DEL MOTOR	COWL, COWLING

CURSO	COURSE
D	
DAÑO	DAMAGE
DE CALZO A CALZO	BLOCK TO BLOCK
DEBIDO A	DUE TO
DEFLECTOR DE CHORRO	BLAST FENCE
DERECHO DE PASO	RIGHT OF WAY
DERIVA	DRIFT
DERRAPAR	TO SKID
DESACELERAR	RETARD o BACK OFF
DESCARGA DE COMBUSTIBLE	FUEL DUMPING
DESCARGAR LA AERONAVE	UNLOAD THE AIRCRAFT
DESCONTINÚE	DISCONTINUE
DESENGARZAR	DISENGAGE
DESHIELO	DEICING
DESHIELADOR	DE-ICE BOOT
DESPLAZAMIENTO	DISPLACEMENT
DESPLOME	STALL
DESPUES DE PASAR	AFTER PASSING
DESTELLO	FLARE
DIRECCIÓN DEL VIENTO	WIND DIRECTION
DIRIGIBLE	AIRSHIP o DIRIGIBLE
DISMINUIR	DECREASE
DISPONIBLE	AVAILABLE
DISTANCIA DE DESPEGUE	TAKE-OFF DISTANCE
DISTINTIVO DE LLAMADA	CALL SIGN
E	
ECO RADAR	TARGET

ELEVACIÓN DEL CAMPO	FIELD ELEVATION
EFEECTO DE SUELO	GROUND EFFECT
ENGARZAR	ENGAGE
ENVERGADURA	WING SPAN, OVERALL SPAN
ESCARCHA	FROST / GLAZE
ESPACIO AÉREO	AIRSPACE
ESPERE	STAND BY
ESPUMA	FOAM
ESTABILIZADOR VERTICAL	VERTICAL STABILIZER
F	
FABRICANTE	MANUFACTURER
FARO	BEACON
FILA	ROW
FLUJO	FLOW
FORMACIÓN DE HIELO	ICE FORMATION, ICING
FRENOS AERODINÁMICOS	SPEED BRAKES
FRENTE CALIENTE	WARM FRONT
FRENTE FRÍO	COLD FRONT
FUERA DE RUTA	OFF COURSE, OFF ROUTE
G	
GANCHO DE REMOLQUE	TOWING HOOK
GASES DE ESCAPE	BURNT GASSES
GIRAR / BARRENA	SPIN
GLOBO	BALLOON
GLOBO LIBRE NO TRIPULADO	UNMANNED BALLOON
GLOBO SONDA	CEILING BALLOON
GRABADORA DE DATOS DE VUELO	FLIGHT DATA RECORDER
GRANIZADA	HAIL STORM

GRANIZO	HAIL
GRÚA	CRANE
GUÍA VECTORIAL RADAR (VECTOREO)	RADAR VECTORS
GUIÑADA	YAW
H	
HABILITACIÓN	RATING
HABILITADO	RATED
HACIA	TOWARD
HAZ	BEAM
HAZ DE LUZ	LIGHT BEAM
HAZ DE TRAYECTORIA DE PLANEEO	GLIDE PATH BEAM
HELADA	FROST
HÉLICE	PROPELLER
HIELO AMORFO	RIME ICE
HIELO CRISTALINO	CLEAR ICE
HIELO MIXTO	MIXED ICE
HILERA DE LUCES	ROW OF LIGHTS
HORA PREVISTA DE LLEGADA	ESTIMATED TIME OF ARRIVAL
HORA PREVISTA DE APROXIMACION	EXPECTED APPROACH TIME ó EXPECT APPROACH CLEARANCE AT
HORARIO	SCHEDULE
HUMEDAD RELATIVA	RELATIVE HUMIDITY
HUMO	SMOKE
I, J, K.	
IDENTIFIQUE	IDENT
IDENTIFICACIÓN RADAR	RADAR IDENTIFICATION
ILEGIBLE	UNREADABLE
INCLINACIÓN DE PISTA	RUNWAY SLOPE / GRADIENT

INDEFINIDO	INDEFINITE
INDICADOR AUTOMÁTICO DE ALTITUD	AUTOMATIC ALTITUDE READOUT
INDICADOR DE COMBUSTIBLE	FUEL GAUGE
INFORMACIÓN DE TRÁNSITO	TRAFFIC INFORMATION
INOPERATIVO	INOPERATIVE
INTERFERENCIA	INTERFERENCE
INTERSECCIÓN	INTERSECTION
INUNDACIÓN	FLOOD
INUNDADO,A	FLOODED
ITINERARIO	SCHEDULE
L	
LARGO TOTAL	OVERALL LENGTH
LASTRE	BALLAST
LIBRA (S)	POUND (S)
LIBRE DE TRÁNSITO	CLEAR OF TRAFFIC
LIGERA	LIGHT
LÍMITE DE CARGA	LOAD LIMIT
LÍMITE PERMISIBLE	ALLOWABLE LIMIT
LÍMITE	BOUNDARY
LÍMITE DE AUTORIZACIÓN	CLEARANCE LIMIT
LIMPIA PARABRISAS	WINDSHIELD WIPER
LÍNEA CENTRAL	CENTERLINE
LLANTA	TIRE
LLANTA BAJA	DEFLATED TIRE
LLOVIZNA	DRIZZLE
LLOVIZNA HELADA	FREEZING DRIZZLE
LLUVIA	RAIN
LLUVIA HELADA	FREEZING RAIN
LLUVIA INTENSA	HEAVY RAIN
LLUVIA LIGERA	LIGHT RAIN

LONGITUD	LENGTH
LONGITUD EFECTIVA DE PISTA	EFFECTIVE RUNWAY LENGTH
LUCES DE ATERRIZAJE	LANDING LIGHTS
LUCES DE EJE DE PISTA	RUNWAY CENTERLINE LIGHTS
LUCES DE OBSTÁCULO	OBSTRUCTION LIGHTS
LUCES DE RUEDE	TAXI LIGHTS
LUCES DE UMBRAL	THRESHOLD LIGHTS
LUCES LIMÍTROFES	BOUNDARY LIGHTS
LUCES ANTICOLISIÓN	ANTICOLLISION LIGHTS
M	
MAPA SOBREPUESTO	OVERLAY, OVERLAID MAP
MAPA VIDEO	VIDEO MAP
MARCACIÓN	BEARING
MARCADOR	MARKER
MARCADOR DE ABANICO	FAN MARKER
MATRÍCULA	REGISTRATION NUMBER
MEDIDA	MEASURE
MEDIO NUBLADO	SCATTERED
MENSAJE	MESSAGE
MERCANCÍAS	GOODS
MEZCLA	MIXTURE
MILLA NÁUTICA O MARINA	NAUTICAL MILE
MODERADO	MODERATE
MODO SSR	SSR MODE
MONOCOQUE o MONOCASCO	MONOCOQUE
MONOMOTOR	SINGLE ENGINE AIRPLANE
MONOPLANO	MONOPLANE
MOSTRADOR	COUNTER
MOTOR	ENGINE, POWERPLANT
MOTOR DESBOCADO	RUNAWAY ENGINE

MOTOR PERFILADO	FEATHERED PROPELLER
MOVIMIENTO DE AERONAVE	AIRCRAFT MOVEMENT
MUY ALTO	TOO HIGH
MUY BAJO	TOO LOW
MUY DE CERCA	CLOSELY
N	
NARIZ	NOSE
NAVEGACIÓN A ESTIMA	DEAD RECKONING
NAVEGACIÓN DE AREA	AREA NAVIGATION
NEUMÁTICO	PNEUMATIC
NIEBLA	FOG
NIEBLA BAJA	GROUND FOG
NIEBLA CONGELADA	FREEZING FOG
NIEBLA DE ADVECCIÓN	ADVECTION FOG
NIEBLA HELADA	ICE FOG
NIEVE	SNOW
NINGUNO	NONE
NIVEL DE VUELO	FLIGHT LEVEL
NIVEL DE CONGELACIÓN	FREEZING LEVEL
NIVEL DE TRANSICIÓN	TRANSITION LEVEL
NO DESPUÉS DE	NOT LATER THAN
NO ES ASÍ	IT'S NOT SO
NOTIFICAR	NOTIFY
NOTIFICACIÓN DE LLEGADA	ARRIVAL REPORT
NUBE DE EMBUDO (TROMBA)	FUNNEL CLOUD
NUBE DE ROLLO	ROLL CLOUD
NUBLADO DELGADO	THIN BROKEN
NÚMERO MACH	MACH NUMBER

O	
OCEÁNICO (ESPACIO AÉREO)	OCEANIC (AIRSPACE)
OJO DE LA TORMENTA	EYE OF THE STORM
OM (MARCADOR EXTERIOR)	OUTER MARKER
OMEGA (SISTEMA RNAV)	OMEGA (RNAV)
OSCILANDO	OSCILLATING
OSCURECIMIENTO, APAGÓN	BLACKOUT
OSCURO	DARK
P	
PALA DE HÉLICE	PROPELLER BLADE
PARABRISAS	WINDSHIELD
PARACAÍDAS	PARACHUTE
PARACAIDISMO	PARACHUTING
PARCIALMENTE OSCURECIDO	PARTIALLY OBSCURED
PARVADA	FLOCK
PASILLO TELESCÓPICO	JETWAY
PATÍN DE COLA	TAIL WHEEL, TAIL BUMPER
PAVIMENTO	PAVING
PAVIMENTADO	PAVED
PEDAZOS DE HULE	PIECES OF RUBBER
PELIGRO, RIESGO	HAZARD, RISK
PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN	STALL
PERFILADO	FEATHERED
PERNOCTA	REMAIN OVERNIGHT (RON)
PERSONAL	PERSONNEL o STAFF
PERTURBADOR DE FLUJO	SPOILER
PESADO DE COLA	TAIL HEAVY
PESADO DE NARIZ	NOSE HEAVY

PESO	WEIGHT
PICADA	DIVE, NOSEDIVE
PIERNA DEL TREN	STRUT
PILOTO AUTOMÁTICO	AUTOPILOT
PISTA ASFALTADA	PAVED RUNWAY
PISTA DE SUPERFICIE BLANDA	SOFT SURFACE RUNWAY
POTENCIA DE DESPEGUE	TAKE-OFF POWER
PRESURIZADO	PRESSURIZED
PRONÓSTICO	FORECAST
PROXIMIDAD	PROXIMITY
PROYECTOR DE TECHO	CEILING PROJECTOR
PUESTA DEL SOL	SUNSET
PUNTA DE ALA	WINGTIP
PUNTO CIEGO	BLIND SPOT
PUNTO DE NOTIFICACIÓN	WAYPOINT (RNAV ROUTES)
PUNTO DE ROCÍO	DEW POINT
Q, R	
RACHA, RÁFAGA	GUST
RADIOBALIZA	FAN MARKER
RADIO MARCACIÓN	RADIO BEARING
RADIOSONDA	RADIOSONDE
RADIODIFUSORA	BROADCASTING STATION
RECORRIDO DE ATERRIZAJE	LANDING RUN
RELÁMPAGO	LIGHTNING
REMOLINO	VORTEX
RUEDA(S)	WHEEL(S)
S	
SALA MÓVIL	MOBILE LOUNGE o PEOPLE MOVER

SALIDA DEL SOL	DAWN
SEGURO DEL TREN DE ATERRIZAJE ABAJO.	LANDING GEAR DOWN LOCK
SEGURO DEL TREN DE ATERRIZAJE ARRIBA	LANDING GEAR UP LOCK
SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA	APRON DIRECTION SERVICE
SERVICIO DE ESTAFETA AÉREA	AIR COURIER SERVICE
SEVERO	SEVERE
SI NO DESPEGA A	IF NOT OFF BY
SISTEMA DE FRENADO	BRAKING SYSTEM
SISTEMA DE RESERVA	BACK-UP SYSTEM
SISTEMA HIDRÁULICO	HYDRAULIC SYSTEM
SOBRE CAPA	ON TOP
SOBRECARGA	OVERLOAD
T	
TANQUES VACÍOS	DRY TANKS, EMPTY TANKS
TECHO BAJO	LOW CEILING
TIEMPO DE VUELO	FLIGHT TIME
TIEMPO PROPUESTO	PROPOSED TIME
TIMÓN DE DIRECCIÓN	RUDDER
TOBOGÁN	SLIDE o CHUTE
TOLVANERA	BLOWING DUST
TORMENTA DE ARENA	BLOWING SAND
TORMENTA ELÉCTRICA, TRONADA	THUNDERSTORM
TORNADO	MICROBURST, TORNADO
TRAMO A FAVOR DEL VIENTO	DOWNWIND
TRÁNSITO CONOCIDO	KNOWN TRAFFIC
TRÁNSITO DESCONOCIDO	UNKNOWN TRAFFIC
TRÁNSITO ESENCIAL	ESSENTIAL TRAFFIC
TRANSFERENCIA RADAR	RADAR HAND - OFF

TRANSMITIR	BROADCAST
TRAYECTORIA DE PLANEEO	GLIDE PATH
TRAYECTORIA DE VUELO	FLIGHT PATH
TREN DE NARIZ	NOSE GEAR
TROMBA	TYPHOON
TURBINA	TURBINE, ENGINE.
TURBONADA	SQUALL
TURBULENCIA DE ESTELA	WAKE TURBULENCE
TURBULENCIA EN AIRE CLARO	CLEAR AIR TURBULENCE
U	
U (Aerovías del espacio aéreo superior)	UPPER
ÚLTIMA ALTITUD ASIGNADA	LAST ASSIGNED ALTITUDE
UMBRAL	THRESHOLD
UNIDAD DE ENERGÍA	POWER UNIT
V	
VACIAR	DUMP, EMPTY
VACÍO	EMPTY
VALOR MEDIO O PROMEDIO	AVERAGE VALUE
VER Y EVITAR	SEE AND AVOID
VIENTO ARRACHADO	GUSTY WIND
VIENTO DE COLA	TAIL WIND
VIENTO PREDOMINANTE	PREVAILING WIND
VIENTOS SUPERIORES	UPPER WINDS
VIGILANCIA	SURVEILLANCE
VIRAJE DE GOTA	TEAR DROP TURN
VÓRTICE DE PUNTA DE ALA	VORTEX (WING TIP VORTEX)
VUELO ACROBÁTICO	ACROBATIC (AEROBATIC) FLIGHT.
VUELO EN FORMACIÓN	FORMATION FLIGHT

VUELO FLETADO	CHARTERED FLIGHT
W, X, Y, Z.	
CENTRO MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA	WAFC - WORLD AREA FORECAST CENTER
YUNQUE	ANVIL
ZANJA	DITCH
ZONA DE CONTROL	CONTROL ZONE
ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS	OBSTACLE FREE ZONE
ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	AERODROME TRAFFIC ZONE
ZONA DE TOQUE	TOCHDOWN ZONE

3.2 INGLÉS – ESPAÑOL

A	
ABEAM	A TRAVÉS
ABORT TAKE-OFF	ABORTAR EL DESPEGUE
ACKNOWLEDGE	ACUSE RECIBO
ACROBATIC (AEROBATIC) FLIGHT.	VUELO ACROBÁTICO
ADVECTION FOG	NIEBLA DE ADVECCIÓN
AERODROME	AERÓDROMO
AERODROME TRAFFIC ZONE	ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO
AVIONICS	AEROELECTRÓNICA
AFTER PASSING	DESPUES DE PASAR
AGREEMENT	ACUERDO O CONVENIO
AILERON	ALERÓN
AILERON TAB	COMPENSADOR DE ALERÓN
AIR BLAST	CHORRO DE AIRE
AIR COURIER SERVICE	SERVICIO DE ESTAFETA AÉREA
AIR START	ARRANQUE NEUMÁTICO
AIR SUPPLY	ALIMENTACIÓN DE AIRE
AIRCRAFT	AERONAVE
AIRCRAFT MOVEMENT	MOVIMIENTO DE AERONAVE
AIREP	AERONOTIFICACIÓN
AIRPROX,	PROXIMIDAD DE AERONAVES
AIRSHIP	DIRIGIBLE
AIRSPACE	ESPACIO AÉREO
AIRWAY	AEROVÍA
AIRWORTHINESS	AERONAVEGABILIDAD
ALIGN	ALINEAR
ALLOWABLE LIMIT	LÍMITE PERMISIBLE

ALTIMETER SETTING	AJUSTE ALTIMÉTRICO
ALTITUDE UNKNOWN	ALTITUD DESCONOCIDA
ANTICOLLISION LIGHTS	LUCES ANTICOLISIÓN
ANTI-ICE	ANTI HIELO
ANTI-SKID	ANTIDERRAPANTE
ANVIL	YUNQUE
APRON DIRECTION SERVICE	SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA
AREA CONTROL CENTER (ACC)	CENTRO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)
AREA NAVIGATION	NAVEGACIÓN DE AREA
ARRIVAL REPORT	NOTIFICACIÓN DE LLEGADA
ATC CLEARANCE	AUTORIZACIÓN DEL ATC
AUDIBLE ALARM	ALARMA AUDIBLE
AUTOMATIC ALTITUDE READOUT	INDICADOR AUTOMÁTICO DE ALTITUD
AUTOPILOT	PILOTO AUTOMÁTICO
AUTOROTATION	AUTOROTACIÓN
AVAILABLE	DISPONIBLE
AVERAGE VALUE	VALOR MEDIO O PROMEDIO
B	
BACK OFF	DESACELERAR
BACK-UP SYSTEM	SISTEMA DE RESERVA
BALLAST	LASTRE
BALLOON	GLOBO
BEACON	BALIZA O FARO
BEAM	HAZ
BEARING	MARCACIÓN
BELLY LANDING	ATERRIZAJE SIN TREN
BELOW MINIMA	BAJO MÍNIMOS
BIRD ACTIVITY	ACTIVIDAD DE AVES

BIRD STRIKE	CHOQUE CON AVES
BLACKOUT	OSCURECIMIENTO, APAGÓN
BLADES	ASPAS
BLAST FENCE	BARRERA O DEFLECTOR DE CHORRO
BLIND SPOT	PUNTO CIEGO
BLOCK	CALZO O CUÑA
BLOCK TO BLOCK	DE CALZO A CALZO
BLOWING DUST	TOLVANERA
BLOWING SAND	TORMENTA DE ARENA
BOUNDARY	LÍMITE
BOUNDARY LIGHTS	LUCES LIMÍTROFES
BRAKING ACTION	ACCIÓN DE FRENADO
BRAKING SYSTEM	SISTEMA DE FRENADO
BROADCAST	TRANSMITIR
BROADCASTING STATION	RADIODIFUSORA
BURNT GASSES	GASES DE ESCAPE
C	
CABIN	CABINA
CALL SIGN	DISTINTIVO DE LLAMADA
CARDINAL ALTITUDE	ALTITUD SEMICIRCULAR
CARGO AIRPLANE	AVIÓN DE CARGA
CEILING BALLOON	GLOBO SONDA
CEILING PROJECTOR	PROYECTOR DE TECHO
CENTERLINE	LÍNEA CENTRAL
CHANGE OVER TO	CAMBIAR (COMUNIQUE) A
CHARTERED FLIGHT	VUELO FLETADO
CHOCK	CALZO O CUÑA
CHUTE	TOBOGÁN
CLEAR AIR TURBULENCE	TURBULENCIA EN AIRE CLARO

CLEAR ICE	HIELO CRISTALINO
CLEAR OF TRAFFIC	LIBRE DE TRÁNSITO
CLEARANCE LIMIT	LÍMITE DE AUTORIZACIÓN
CLEARED ALTITUDE	ALTITUD AUTORIZADA
CLIMB	ASCIENDA
CLOSELY	MUY DE CERCA
COCKPIT	CABINA DE MANDO
COLD FRONT	FRENTE FRÍO
COMPARTMENT	COMPARTIMIENTO
COMPASS	BRÚJULA
CONFLICT ALERT	ALERTA DE CONFLICTO
CONTROL ZONE	ZONA DE CONTROL
CONVERGENCE	CONVERGENCIA
CORRECT	CORRECTO
COUNTER	MOSTRADOR
COURSE	CURSO
COWL, COWLING	CUBIERTA DEL MOTOR
CRANE	GRÚA
CRASH LANDING	ATERRIZAJE FORZOSO
CRUISE	CRUCERO
CRUISING ALTITUDE	ALTITUD DE CRUCERO
D	
DAMAGE	DAÑO
DARK	OSCURO
DAWN	SALIDA DEL SOL
DEAD RECKONING	NAVEGACIÓN A ESTIMA
DECISION ALTITUDE	ALTITUD DE DECISIÓN
DECREASE	DISMINUIR
DEFLATED TIRE	LLANTA BAJA

DE-ICE BOOT	DESHIELADOR
DEICING	DESHIELO
DENSITY ALTITUDE	ALTITUD DENSIMÉTRICA
DEW POINT	PUNTO DE ROCÍO
DISCONTINUE	DESCONTINÚE
DISENGAGE	DESENGARZAR
DISPLACEMENT	DESPLAZAMIENTO
DITCH	ZANJA
DIVE	PICADA
DOWNDRAFT	CORRIENTE DESCENDENTE
DOWNWIND	TRAMO A FAVOR DEL VIENTO
DRIFT	DERIVA
DRIZZLE	LLOVIZNA
DRY TANKS	TANQUES VACÍOS
DUE TO	DEBIDO A
DUMP	VACIAR
E	
ECHOING AREA	ÁREA REFLEJANTE
EFFECTIVE RUNWAY LENGTH	LONGITUD EFECTIVA DE PISTA
EMPENAGE OR TAIL	COLA
EMPTY	VACÍO, VACIAR
EMPTY TANKS	TANQUES VACÍOS
ENGAGE	ENGARZAR
ENGINE	MOTOR
ENTRY AIRPORT	AEROPUERTO DE ENTRADA
ESSENTIAL TRAFFIC	TRÁNSITO ESENCIAL
ESTIMATED TIME OF ARRIVAL	HORA PREVISTA DE LLEGADA
EVEN ALTITUDE	ALTITUD PAR

EXPECTED APPROACH TIME, EXPECT APPROACH CLEARANCE AT	HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN
EXPEDITE	APRESURE
EYE OF THE STORM	OJO DE LA TORMENTA
F	
FAN MARKER	MARCADOR DE ABANICO
FEATHERED PROPELLER	MOTOR PERFILADO
FIELD ELEVATION	ELEVACIÓN DEL CAMPO
FINAL APPROACH	APROXIMACIÓN FINAL
FLAP	ALETA DE LAS ALAS
FLAP TAB	COMPENSADOR DE ALETA
FLARE	DESTELLO
FLIGHT DATA RECORDER	GRABADORA DE DATOS DE VUELO
FLIGHT LEVEL	NIVEL DE VUELO
FLIGHT LOGBOOK	BITÁCORA
FLIGHT PATH	TRAYECTORIA DE VUELO
FLIGHT SERVICE STATION (INFORMATION CENTER)	CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO
FLIGHT TIME	TIEMPO DE VUELO
FLOCK	PARVADA
FLOCK OF BIRDS	BANDADA O PARVADA DE PÁJAROS
FLOOD	INUNDACIÓN
FLOODED	INUNDADO, A
FLOW	FLUJO
FOAM	ESPUMA
FOG	NIEBLA
FOG PATCH or FOG BANK	BANCO DE NIEBLA
FORECAST	PRONÓSTICO
FORMATION FLIGHT	VUELO EN FORMACIÓN

FREEZING DRIZZLE	LLOVIZNA HELADA
FREEZING FOG	NIEBLA CONGELADA
FREEZING LEVEL	NIVEL DE CONGELACIÓN
FREEZING RAIN	LLUVIA HELADA
FROST	HELADA
FROST / GLAZE	ESCARCHA
FROZEN WATER	AGUA CONGELADA
FUEL DUMPING	DESCARGA DE COMBUSTIBLE
FUEL FEED	ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE
FUEL GAUGE	INDICADOR DE COMBUSTIBLE
FUEL ON BOARD	COMBUSTIBLE A BORDO
FULL STOP LANDING	ATERRIZAJE COMPLETO
FUNNEL CLOUD	NUBE DE EMBUDO (TROMBA)
G, H	
GLIDE PATH	TRAYECTORIA DE PLANEO
GLIDE PATH BEAM	HAZ DE TRAYECTORIA DE PLANEO
GOODS	MERCANCÍAS
GROUND EFFECT	EFECTO DE SUELO
GROUND FOG	NIEBLA BAJA
GUST	RACHA, RÁFAGA
GUSTY WIND	VIENTO ARRACHADO
HAIL	GRANIZO
HAIL STORM	GRANIZADA
HAZARD, RISK	PELIGRO, RIESGO
HAZE	BRUMA
HEATING	CALENTAMIENTO
HEAVY RAIN	LLUVIA INTENSA
HEIGHT	ALTURA
HIGH PERFORMANCE	ALTO RENDIMIENTO

HIGH SPEED	ALTA VELOCIDAD
HYDRAULIC PUMP	BOMBA HIDRÁULICA
HYDRAULIC SYSTEM	SISTEMA HIDRÁULICO
I, J, K	
ICE FOG	NIEBLA HELADA
ICE FORMATION	FORMACIÓN DE HIELO
IDENT	IDENTIFIQUE
IF NOT OFF BY	SI NO DESPEGA A
INDEFINITE	INDEFINIDO
INOPERATIVE	INOPERATIVO
INTERFERENCE	INTERFERENCIA
INTERSECTION	INTERSECCIÓN
IT'S NOT SO	NO ES ASI
JET BLAST	CHORRO DE JET
JETWAY	PASILLO TELESCÓPICO
KNOWN TRAFFIC	TRÁNSITO CONOCIDO
L	
LANDING AREA	ÁREA DE ATERRIZAJE
LANDING GEAR DOORS	COMPUERTAS DE TREN DE ATERRIZAJE
LANDING GEAR DOWN LOCK	SEGURO DEL TREN DE ATERRIZAJE ABAJO.
LANDING GEAR UP LOCK	SEGURO DEL TREN DE ATERRIZAJE ARRIBA
LANDING LIGHTS	LUCES DE ATERRIZAJE
LANDING RUN	RECORRIDO DE ATERRIZAJE
LAST ASSIGNED ALTITUDE	ÚLTIMA ALTITUD ASIGNADA
LENGTH	LONGITUD

LIFE RAFT	BALSA SALVAVIDAS
LIGHT	LIGERA
LIGHT BEAM	HAZ DE LUZ
LIGHT RAIN	LLUVIA LIGERA
LIGHTED AIRPORT	AEROPUERTO ILUMINADO
LIGHTNING	RELÁMPAGO
LOAD LIMIT	LÍMITE DE CARGA
LOADING AREA	ÁREA DE CARGA
LOW CEILING	TECHO BAJO
M	
MACH NUMBER	NÚMERO MACH
MANUFACTURER	FABRICANTE
MARKER	MARCADOR
MEASURE	MEDIDA
MESSAGE	MENSAJE
MICROBURST, TORNADO	TORNADO
MINIMUM OFF ROUTE ALTITUDE (MORA)	ALTITUD MÍNIMA FUERA DE RUTA
MISSED APPROACH	APROXIMACIÓN FRUSTRADA
MIXED ICE	HIELO MIXTO
MIXTURE	MEZCLA
MOBILE LOUNGE	SALA MÓVIL
MODERATE	MODERADO
MONOCOQUE	MONOCOQUE, MONOCASCO
MONOPLANE	MONOPLANO
N	
NACELLE	BARQUILLA

NAUTICAL MILE	MILLA NÁUTICA O MARINA
NAVIGATION CHART	CARTA DE NAVEGACIÓN
NOISE ABATEMENT	ATENUACIÓN DE RUIDO
NONE	NINGUNO
NOSE	NARIZ
NOSEDIVE	PICADA
NOSE GEAR	TREN DE NARIZ
NOSE HEAVY	PESADO DE NARIZ
NOT LATER THAN	NO DESPUÉS DE
NOTIFY	NOTIFICAR
O	
OBSTACLE FREE ZONE	ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS
OBSTRUCTION LIGHTS	LUCES DE OBSTRUCCIÓN
OCEANIC (AIRSPACE)	OCEÁNICO (ESPACIO AÉREO)
ODD ALTITUDE	ALTITUD NON
OFF COURSE, OFF ROUTE	FUERA DE RUTA
OMEGA (RNAV)	OMEGA (SISTEMA RNAV)
ON BOARD	A BORDO
ON TOP	SOBRE CAPA
OSCILLATING	OSCILANDO
OUTER MARKER	OM (MARCADOR EXTERIOR)
OVERALL HEIGHT	ALTURA TOTAL DE LA AERONAVE
OVERALL LENGTH	LARGO TOTAL
OVERALL WIDTH	ANCHURA TOTAL
OVERLAY, OVERLAID MAP	MAPA SOBREPUESTO
OVERLOAD	SOBRECARGA

P, Q	
PARACHUTE	PARACAÍDAS
PARACHUTING	PARACAIDISMO
PARTIALLY OBSCURED	PARCIALMENTE OSCURECIDO
PAVED	PAVIMENTADO
PAVED RUNWAY	PISTA ASFALTADA
PAVING	PAVIMENTO
PEOPLE MOVER	SALA MÓVIL
PERSONNEL	PERSONAL
PIECES OF RUBBER	PEDAZOS DE HULE
PITCH	CABECEO
PNEUMATIC	NEUMÁTICO, A
POUND (S)	LIBRA (S)
POWERPLANT	MOTOR, PLANTA DE PODER
POWER UNIT	UNIDAD DE ENERGÍA
PRESSURE ALTITUDE	ALTITUD PRESIÓN
PRESSURE DROP	CAÍDA DE PRESIÓN
PRESSURIZED	PRESURIZADO
PREVAILING WIND	VIENTO PREDOMINANTE
PROPELLER	HÉLICE
PROPELLER BLADE	PALA DE HÉLICE
PROPOSED TIME	TIEMPO PROPUESTO
PROXIMITY	PROXIMIDAD
QUADRANT	CUADRANTE
R	
RADAR APPROACH	APROXIMACIÓN RADAR
RADAR HAND - OFF	TRANSFERENCIA RADAR

RADAR IDENTIFICATION	IDENTIFICACIÓN RADAR
RADAR VECTORS	GUÍA VECTORIAL RADAR (VECTOREO)
RADIO BEARING	RADIO MARCACIÓN
RADIOSONDE	RADIOSONDA
RAIN	LLUVIA
RANDOM	AL AZAR
RANGE	AUTONOMÍA
RATED	HABILITADO
RATING	HABILITACIÓN
REACHING	ALCANZANDO
REFUELING	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE
REGISTRATION NUMBER	MATRÍCULA
RELATIVE HUMIDITY	HUMEDAD RELATIVA
REMAIN OVERNIGHT (RON)	PERNOCTA
RESCUE UNIT	BRIGADA DE SALVAMENTO
RETARD	DESACELERAR
REVISED ALTITUDE	ALTITUD REVISADA
RIGHT OF WAY	DERECHO DE PASO
RIME ICE	HIELO AMORFO
ROCK THE WINGS	ALABEAR
ROLL	BANQUEO
ROLL CLOUD	NUBE DE ROLLO
ROW	FILA
ROW OF LIGHTS	HILERA DE LUCES
RUDDER	TIMÓN DE DIRECCIÓN
RUN UP AREA	ÁREA DE PRUEBA DE MOTORES
RUNAWAY ENGINE	MOTOR DESBOCADO
RUNWAY CENTERLINE LIGHTS	LUCES DE EJE DE PISTA
RUNWAY SLOPE / GRADIENT	INCLINACIÓN DE PISTA
RUNWAY VISUAL RANGE	ALCANCE VISUAL EN LA PISTA

S	
SAND	ARENA
SCATTERED	MEDIO NUBLADO
SCHEDULE	HORARIO, ITINERARIO
SEARCH AND RESCUE	BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
SEARCH AND RESCUE CENTER	CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO
SEE AND AVOID	VER Y EVITAR
SEVERE	SEVERO
SHOCK STRUT	AMORTIGUADOR
SILENCE CONE	CONO DE SILENCIO
SKID	DERRAPAR
SLEET	AGUANIEVE
SLIDE	TOBOGÁN
SMOKE	HUMO
SNOW	NIEVE
SOFT SURFACE RUNWAY	PISTA DE SUPERFICIE BLANDA
SPEED ADJUSTMENT	AJUSTE DE VELOCIDAD
SPEED BRAKES	FRENOS AERODINÁMICOS
SPIN	GIRAR / BARRENA
SPOILER	PERTURBADOR DE FLUJO
SQUALL	TURBONADA
SQUAWK	ACTIVE
SSR MODE	MODO SSR
STALL	DESPLOME o PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN
STALLED ENGINE	MOTOR QUE SE APAGÓ
STAND BY	ESPERE
STARTUP PUMP	BOMBA DE ARRANQUE
STRAIGHT-IN APPROACH	APROXIMACIÓN DIRECTA

STRETCHER	CAMILLA
STRUT	PIERNA DEL TREN
SUNRISE	AMANECER
SUNSET	PUESTA DEL SOL, ANOCHECER
SURVEILLANCE	VIGILANCIA
SWEEPER	BARREDORA
T	
TAIL HEAVY	PESADO DE COLA
TAIL WHEEL, TAIL BUMPER	PATÍN DE COLA
TAIL WIND	VIENTO DE COLA
TAKE-OFF DISTANCE	DISTANCIA DE DESPEGUE
TAKE-OFF POWER	POTENCIA DE DESPEGUE
TAKE-OFF ROLL	CARRERA DE DESPEGUE
TARGET	ECO RADAR
TAXI LIGHTS	LUCES DE RUEDE
TAXIWAY	CALLE DE RUEDE
TEAR DROP TURN	VIRAJE DE GOTA
THIN BROKEN	NUBLADO DELGADO
THRESHOLD	UMBRAL
THRESHOLD LIGHTS	LUCES DE UMBRAL
THROTTLE	ACELERADOR
THUNDERSTORM	TORMENTA, TRONADA.
TIRE, TYRE	LLANTA
TOCHDOWN ZONE	ZONA DE TOQUE
TOO HIGH	MUY ALTO
TOO LOW	MUY BAJO
TOWARD	HACIA
TOWING CABLE	CABLE DE REMOLQUE
TOWING HOOK	GANCHO DE REMOLQUE

TRAFFIC INFORMATION	INFORMACIÓN DE TRÁNSITO
TRAFFIC PATTERN	CIRCUITO DE TRÁNSITO
TRANSITION ALTITUDE	ALTITUD DE TRANSICIÓN
TRANSITION LAYER	CAPA DE TRANSICIÓN
TRANSITION LEVEL	NIVEL DE TRANSICIÓN
TURBINE, ENGINE.	TURBINA
TWILIGHT	CREPÚSCULO
TWIN ENGINE	BIMOTOR
TYPHOON	TROMBA
U	
UNDER THE LAYER	BAJO CAPA
UNDERSTAND	COMPRENDER
UNKNOWN TRAFFIC	TRÁNSITO DESCONOCIDO
UNLOAD THE AIRCRAFT	DESCARGAR LA AERONAVE
UNMANNED BALLOON	GLOBO LIBRE NO TRIPULADO
UNREADABLE	ILEGIBLE
UPON LEAVING	AL ABANDONAR
UPON REQUEST	A SOLICITUD
UPPER	U (Aerovías del espacio aéreo superior)
UPPER WINDS	VIENTOS SUPERIORES
V, W, X, Y, Z	
VERTICAL STABILIZER	ESTABILIZADOR VERTICAL
VIDEO MAP	MAPA VIDEO
VISUAL APPROACH	APROXIMACIÓN VISUAL
VORTEX	REMOLINO
VORTEX (WING TIP VORTEX)	VÓRTICE DE PUNTA DE ALA

WAFB- WORLD AREA FORECAST CENTER	CENTRO MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA
WAKE TURBULENCE	TURBULENCIA DE ESTELA
WARM FRONT	FRENTE CALIENTE
WARM-UP ENGINES	CALENTAR MOTORES
WATER LANDING, DITCHING	ACUATIZAR
WAYPOINT (RNAV ROUTES)	PUNTO DE NOTIFICACIÓN
WEATHER CONDITIONS	CONDICIONES DE TIEMPO
WEIGHT	PESO
WHEEL(S)	RUEDA(S)
WIND CONE, WIND SOCK	CONO DE VIENTO
WIND DIRECTION	DIRECCIÓN DEL VIENTO
WIND SHIFT	CAMBIO DE VIENTO
WINDSHIELD	PARABRISAS
WINDSHIELD WIPER	LIMPIA PARABRISAS
WING SPAN, OVERALL SPAN	ENVERGADURA
WING TIP	PUNTA DE ALA
YAW	GUIÑADA
YIELD	CEDER EL PASO

FIN