



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

INSTRUCTIVO CON FRASEOLOGÍA EN CONTROL DE AERÓDROMO, EN EL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ: VEHÍCULOS

INDICE

I.- PROPOSITO	3
II. ANTECEDENTES	3
III. MATERIA	4
INTRODUCCCIÓN	4
INSTRUCCIONES DE MOVIMIENTO	5
CRUCE DE LAS PISTAS	6
VEHÍCULOS QUE REMOLCAN AERONAVES	7
OTRAS COMUNICACIONES	8
FRASEOLOGIA	9
VIGENCIA	20

AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

CONTROL DE AERÓDROMO: VEHÍCULOS

I. PROPÓSITO

Establecer un Instructivo que contenga fraseología aeronáutica, para vehículos y operadores que transitan en el área de maniobras del Aeropuerto AMB.

II. ANTECEDENTES

- a) ANEXO 10 OACI, telecomunicaciones aeronáuticas VOL II.
- b) DOC 44 44 AN/501
- c) DOC 9432 AN/925 4ta edición.
- d) DAN 11 09.
- e) DAN 11 04.
- f) DAP 11 00.

III. MATERIA

1. INTRODUCCIÓN

1.1. El desplazamiento rápido de vehículos es un apoyo fundamental en el funcionamiento de los aeródromos y aeropuertos. En la medida de lo posible, las zonas en las que operan los vehículos se encuentran separadas de las zonas donde operan las aeronaves. No obstante, en varias ocasiones los vehículos deben ingresar en el área de maniobras para fines de mantenimiento o para apoyo directo a las operaciones de aeronaves.

1.2. Los procedimientos que rigen el movimiento de los vehículos varían ampliamente entre los aeródromos o aeropuertos, pero existen ciertos factores que son comunes a todos y que deberán tenerse en cuenta cuando se trate de conducir vehículos en un recinto aeroportuario:

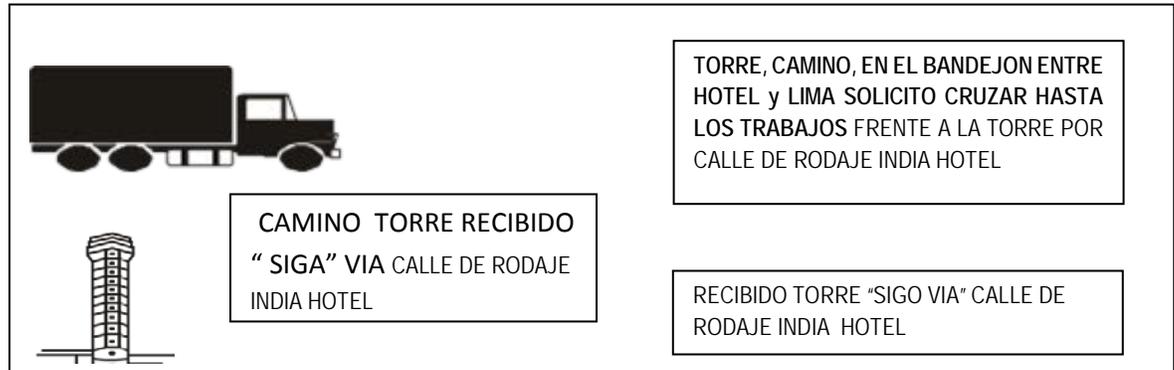
- a) Las aeronaves no son tan fácilmente maniobrables como los vehículos terrestres;
- b) La visibilidad desde el puesto de pilotaje de la aeronave para fines de movimiento en tierra es, a menudo, mucho más restringida que la que se tiene desde un vehículo terrestre.

Por consiguiente, cuando en las cercanías de las aeronaves operan vehículos, los conductores de éstos deberían estar siempre alerta y ajustarse estrictamente a los procedimientos locales y a las instrucciones del ATC.

1.3. Todos los usuarios deberán observar las técnicas operacionales correctas en materia de RTF (radiotelefonía). Es importante que todos los conductores de vehículos en el área de movimiento, mantengan una escucha continua, no sólo en el caso de esperar nuevas instrucciones de la torre de control, sino que también de modo que los conductores tengan siempre presentes los movimientos, actuales y previstos del tráfico, para reducir, así, el riesgo de conflictos.

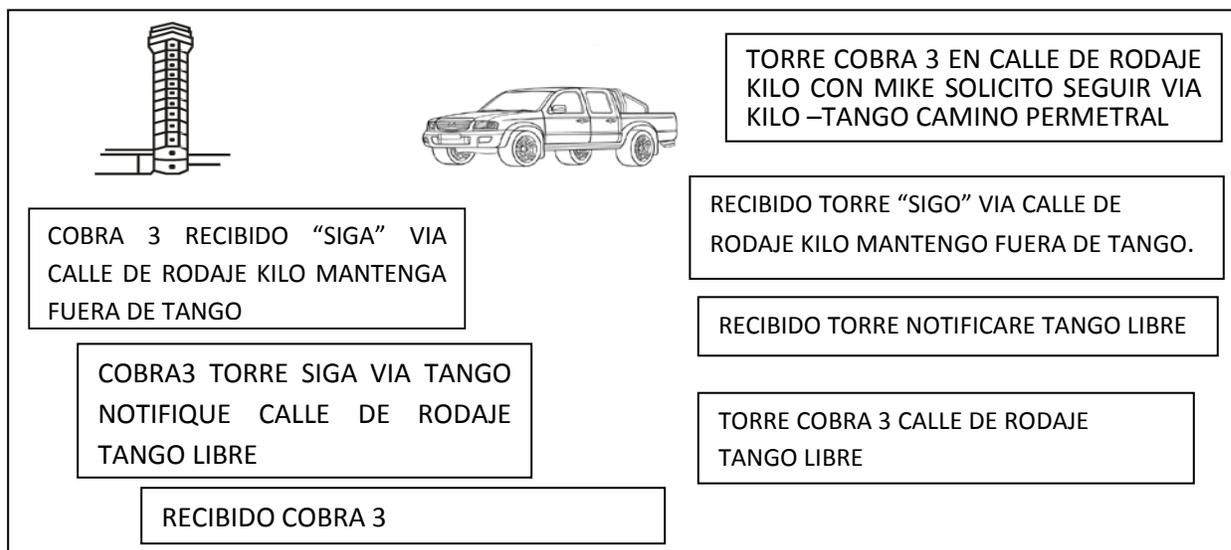
2 INSTRUCCIONES DE MOVIMIENTO

2.1 En el primer llamado, los conductores deberán identificarse mediante el distintivo de llamada de su vehículo y notificar su posición y destino previsto, especificando la ruta requerida.

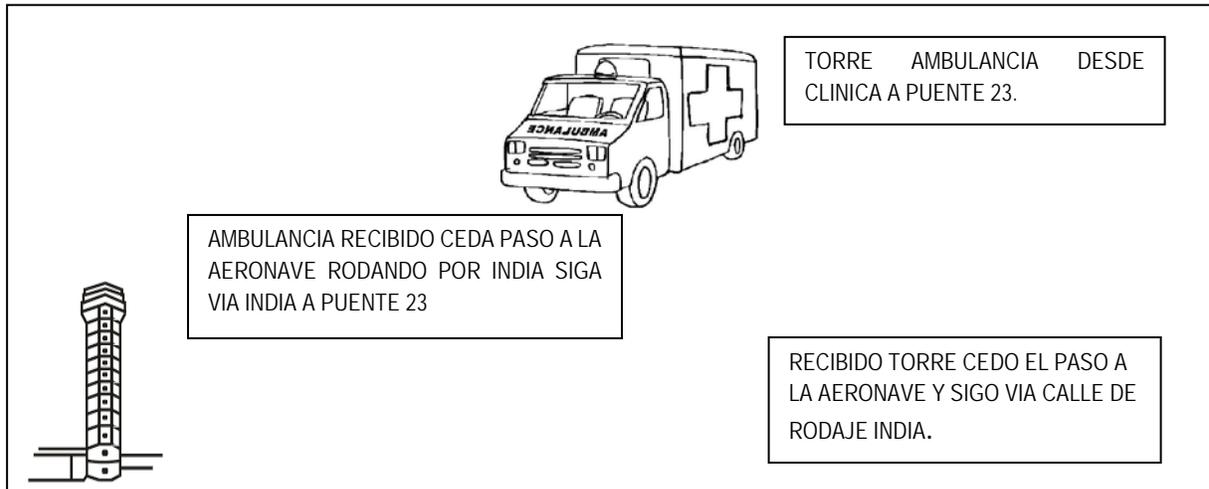


2.2 Si el controlador de tránsito aéreo se encuentra ocupado para impartir la instrucción, responderá "mantenga escucha". Esto significa que el conductor del vehículo deberá esperar hasta que el controlador lo llame nuevamente. El conductor no seguirá su desplazamiento, hasta no haber recibido la autorización correspondiente. Si la Torre de control no lo llama el conductor iniciará una nueva llamada transcurridos 2 a 3 minutos.

2.3 Cuando existe tránsito en conflicto, el controlador puede responder "**MANTENGA POSICIÓN**". Esto significa que el conductor NO proseguirá hasta que el controlador no le llame nuevamente para impartir la autorización correspondiente. Todas las respuestas deberán hacer referencia a un punto claramente definido, hasta que el conductor puede avanzar, hacia el destino previsto. De no ser el destino previsto, los conductores deberán detenerse en dicho punto y solicitar autorización antes de continuar avanzando.

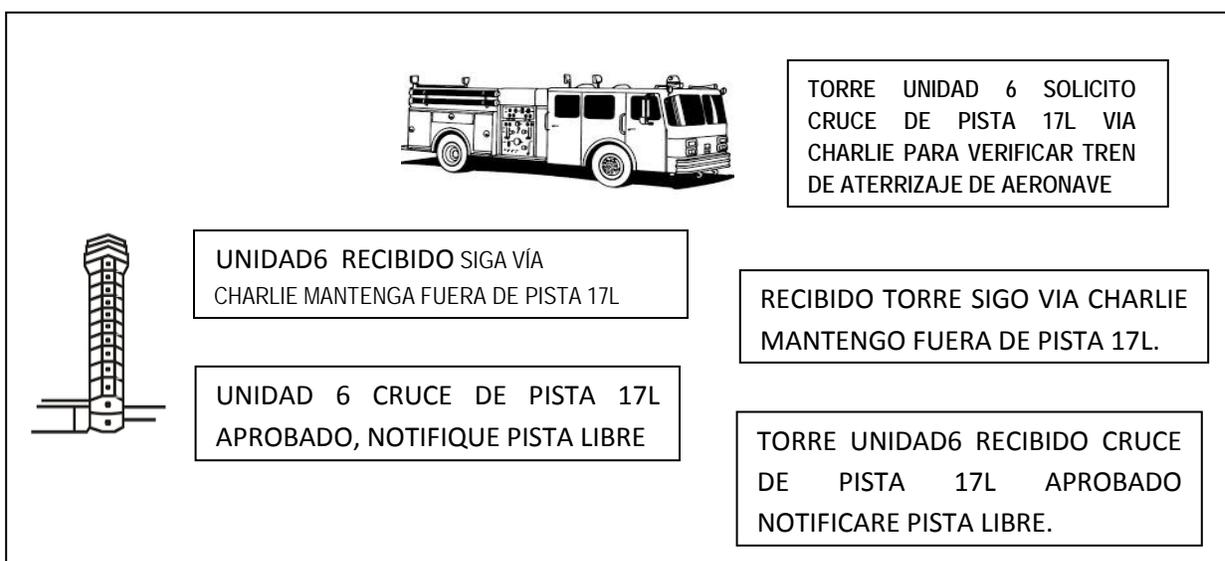


- 2.4 La autorización para proseguir el movimiento en la plataforma puede comprender las instrucciones relativas al otro tránsito necesarias para garantizar la seguridad

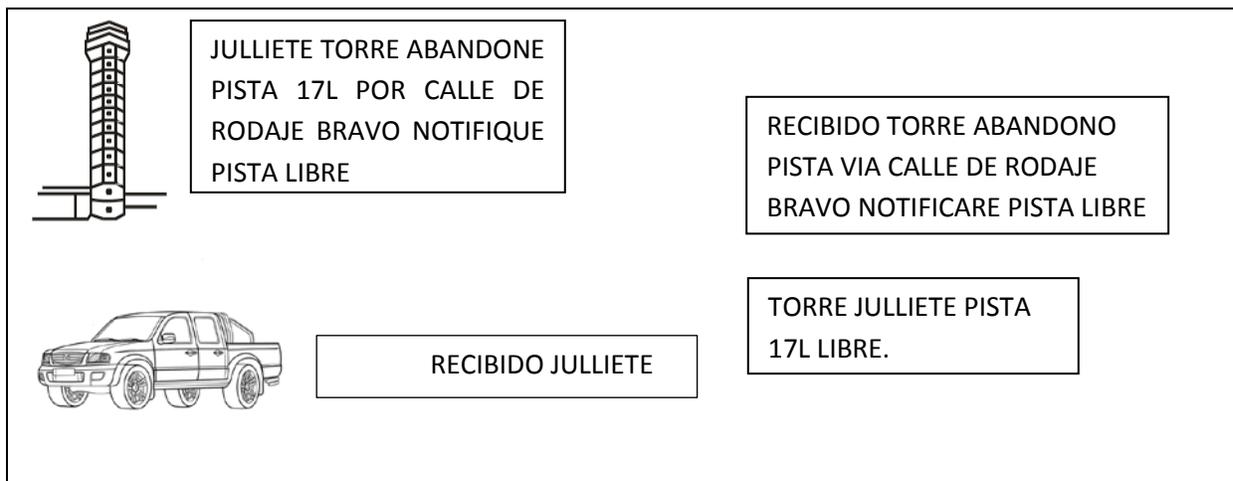


3 CRUCE DE LAS PISTAS

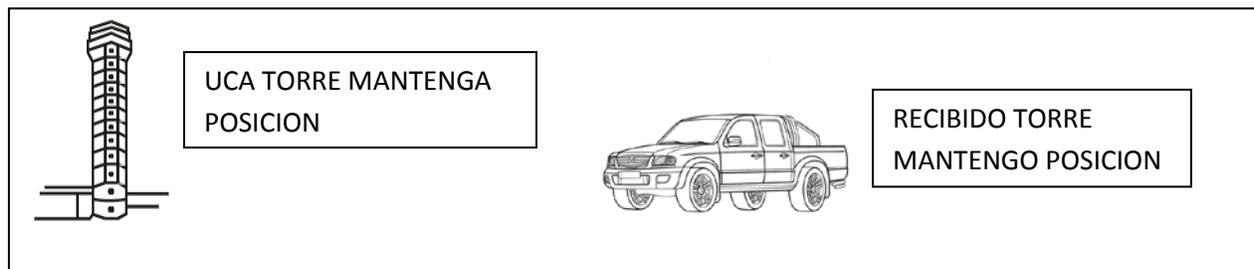
- 3.2 Los conductores deberán siempre tener en cuenta la posición hacia la cual pueden proseguir, particularmente cuando la ruta prevista implica el cruce de una pista. En algunos aeródromos pueden existir procedimientos que permitan a los vehículos proseguir hasta un punto de espera y, posteriormente, solicitar desde allí la instrucción para el cruce de ellas. Bajo ninguna circunstancia el conductor cruzará una pista a menos que se haya otorgado la autorización y se haya acusado recibo de la misma. No se notificará una pista libre hasta que el vehículo haya abandonado el área de la pista designada o haya sobrepasado el punto de espera.



3.3 Si un vehículo ingresa a una calle de rodaje o pista sin la autorización correspondiente, recibirá la instrucción de abandonar la pista inmediatamente, por la ocurrencia de un aterrizaje o despegue en ella.

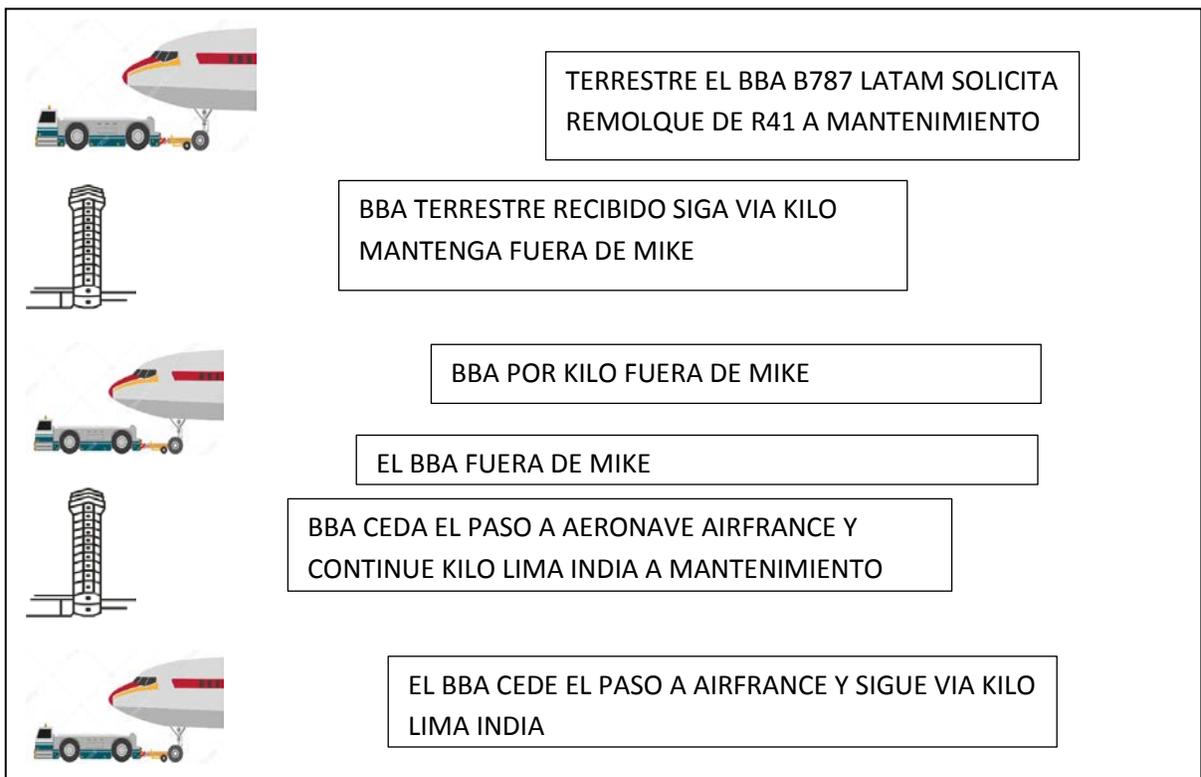


3.4 Cuando un vehículo circule por el área de movimiento, puede ser necesario que al conductor se le informe, que existe una situación potencialmente peligrosa ordenándole su detención.



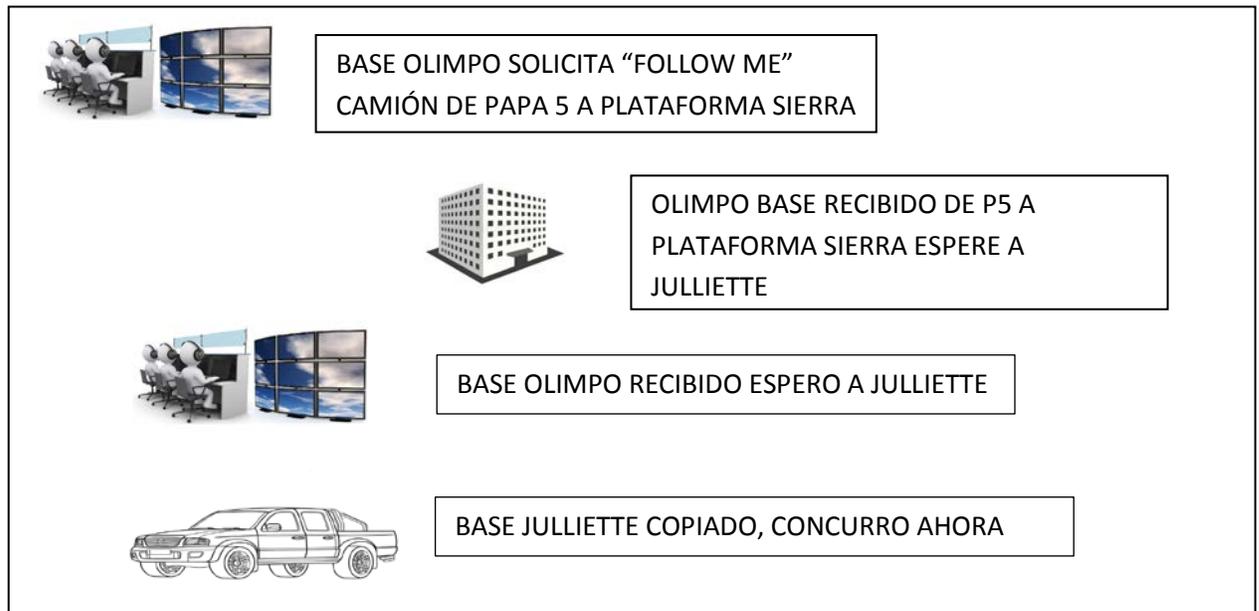
4 VEHÍCULOS QUE REMOLCAN AERONAVES

4.1 Los conductores de los vehículos que deben remolcar aeronaves no deberán suponer que la estación receptora tiene conocimiento de la operación que se está ejecutando. Obviamente, la performance y la maniobrabilidad de los vehículos terrestres se ven considerablemente reducidas cuando remolcan aeronaves y este hecho se tiene en cuenta cuando se transmiten instrucciones a dichos vehículos. Por consiguiente, para el efecto de evitar toda confusión y como ayuda para la identificación, los conductores deberán notificar el tipo de aeronave que se remolcará y de ser posible, el explotador de la misma.



5 OTRAS COMUNICACIONES

5.1 Los canales de comunicación en un aeródromo deben estar siempre disponibles para comunicar situaciones que necesiten premura, el personal de tierra deberá utilizar la fraseología y minimizar las comunicaciones utilizándola sobre el lenguaje coloquial. Frases simples son preferibles a extensos diálogos.



The diagram illustrates four communication scenarios between Base Olimpo and Base Juliette. Each scenario is represented by an icon and a text box:

- Scenario 1:** An icon of an air traffic control tower with two controllers. The text box reads: "BASE OLIMPO SOLICITA 'FOLLOW ME' CAMIÓN DE PAPA 5 A PLATAFORMA SIERRA".
- Scenario 2:** An icon of a multi-story building. The text box reads: "OLIMPO BASE RECIBIDO DE P5 A PLATAFORMA SIERRA ESPERE A JULLIETTE".
- Scenario 3:** An icon of an air traffic control tower with two controllers. The text box reads: "BASE OLIMPO RECIBIDO ESPERO A JULLIETTE".
- Scenario 4:** An icon of a pickup truck. The text box reads: "BASE JULLIETTE COPIADO, CONCURRO AHORA".

6 FRASEOLOGIA

6.1 GENERALIDADES

6.1.1 La mayor parte de la fraseología contenida en este instructivo, muestra textos completos de mensajes, en los cuales no se incluyen los distintivos de llamada de los vehículos. Su contenido no pretende ser exhaustivo en su utilización. Cuando las circunstancias sean distintas a las descritas los controladores de tránsito aéreo y personal de tierra, utilizarán otra fraseología apropiada, que deberá ser lo más clara, precisa y concisa posible, con el objeto de evitar cualquier confusión.

6.1.2 La fraseología se agrupa según tipos de situaciones más comunes a los movimientos en los aeródromos. Sin embargo, los usuarios deberán conocer y utilizar, en la medida necesaria, fraseología de grupos distintos de los que se refieren específicamente al tipo de servicio de tránsito aéreo que se suministre. Toda la fraseología se utilizará junto a los distintivos de llamada (aeronave, vehículo terrestre, dependencias Aeroportuarias u otros) según corresponda. Con el fin de que pueda distinguirse claramente la fraseología detallada más adelante se han omitido dichos distintivos de llamada.

6.1.3 La fraseología descrita a continuación enumera por separado una fraseología para el movimiento de vehículos, aparte de los vehículos de remolque, en el área de maniobras.

6.1.4 Las palabras entre paréntesis indican que debe insertarse información que corresponda, lugar, intersección de calles, etc., para completar la frase, o bien que pueden utilizarse variantes. Las palabras entre corchetes indican palabras facultativas adicionales o información complementaria que pueden ser necesarias en determinados casos.

6.1.5 Para un mejor entendimiento y estandarización, además de la fraseología en español se incluye aquella en inglés, con lo cual se evitará, dentro de lo posible, diferencias o interpretaciones erróneas por parte de los usuarios que no utilicen el idioma español como propio.

6.1.6 El término “APROBADO” significa que la Torre de Control concede aprobación para que una determinada acción propuesta por el vehículo se realice, si no existen inconvenientes para ello. Dicho término no debe ser utilizado para emitir autorizaciones de ingreso o cruce de pista.

6.2 PALABRAS Y FRASES

6.2.1 Deberán utilizarse las siguientes palabras y frases en las comunicaciones radiotelefónicas que tendrán el significado que se les da a continuación:

<u>PALABRAS/FRASES</u>	<u>SIGNIFICADO</u>
ACUSE RECIBO	Comuníqueme si ha recibido y comprendido este mensaje.
AFIRMATIVO	Si
ANULE	Haga caso omiso de esto.
APROBADO	Autorización concedida para la acción propuesta.
AUTORIZADO	Permiso para seguir en las condiciones determinadas.
CANCELE	Anular la autorización transmitida anteriormente.
COLACIONE	Repítame todo este mensaje, o la parte especificada del mismo, exactamente como lo haya recibido.
¿CÓMO ME RECIBE?	¿Cómo me escucha?
COMPRENDIDO	He comprendido su mensaje y procederé de acuerdo.
COMPRUEBE	Examine un sistema o procedimiento. (No debe utilizarse en ningún otro contexto). (Normalmente no se espera respuesta).
CONFIRME	Solicito verificación de: (Autorización, instrucciones acciones, información, intenciones).
CONTACTO	Establezca comunicaciones con...
CORRECCIÓN	Ha habido un error en esta transmisión (o mensaje indicado) la versión correcta es...
CORRECTO	Cierto o exacto.
ESCUCHE	Escuchar en... (Frecuencia o Canal)...
ESPERE o MANTENGA ESCUCHA	Espere y le llamaré. La persona que llama normalmente establecerá de nuevo la comunicación. Si la demora es considerable debe llamarse nuevamente (más de 3 Minutos). ESPERE no es ni una aprobación ni una denegación.

HABLE MÁS LENTO	Disminuya la velocidad al hablar.
IMPOSIBLE	No puedo cumplir su solicitud, instrucciones o autorización.
NOTIFIQUE	Notificar lo solicitado.
NUEVA AUTORIZACIÓN	Se efectúa una modificación en su última autorización y esta nueva autorización invalida la anterior o parte de ella.
PROSIGA	Prosiga con su mensaje. No se utiliza cuando existe la posibilidad de interpretar erróneamente la palabra “PROSIGA” como una autorización para que la aeronave avance. Puede omitirse el término “PROSIGA” y, en su lugar, responder con el distintivo de llamada de la estación aeronáutica que llama seguido del distintivo de llamada de la estación aeronáutica que contesta.
RECIBIDO	He recibido toda su transmisión anterior. En ningún caso debe utilizarse como contestación a una pregunta que exija que se COLACIONE o una respuesta directa afirmativa (AFIRMATIVO) o negativa (NEGATIVO).
REPITA	Repítame todo, o la siguiente parte, de su última transmisión.
REPITO	Repito para aclarar o destacar.
SEPARACIÓN	Por medio de esta palabra le indico la separación entre las partes del mensaje. (Se usará cuando no hay distinción clara entre el texto y las otras partes del mensaje).
SOLICITO	Deseo saber... o, deseo obtener...
VERIFICACIÓN	Revisión del estado de una superficie, equipo, sistema, etc.

6.4 TRANSMISIÓN DE LETRAS, NUMEROS Y PALABRAS

6.4.1 Transmisión de letras

6.4.1.1 A fin de agilizar las comunicaciones, no será necesario deletrear las palabras a menos que exista el riesgo de que el mensaje no se reciba correcta y claramente.

6.4.1.2 Exceptuando el designador telefónico y el tipo de aeronave, cada letra del distintivo de llamada de la aeronave se enunciará por separado empleando el deletreo fonético.

6.4.1.3 Cuando se transmita información relativa a identificar el tipo de aeronave, ésta se efectuará, refiriéndose, al nombre del fabricante en forma genérica o agregando al nombre del fabricante el tipo de aeronave, y, pronunciando cada dígito separadamente.

6.4.2. Transmisión de números

6.4.2.1 Todos los números se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente.

6.4.3 Técnica de transmisión

6.4.3.1 Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal. Se usará en todos los casos la fraseología reglamentaria y normalizada prescrita en los procedimientos correspondientes

6.4.3.2. Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal. Se usará en todos los casos la fraseología reglamentaria y normalizada prescrita en los procedimientos correspondientes.

6.4.3.3. La técnica de transmisión oral debiera ser tal que se consiga el máximo entendimiento posible en cada una de las transmisiones. Para lograr este objetivo es indispensable que el personal de tierra, tripulación de vuelo y el personal ATS:

- a) antes de iniciar la transmisión, mantenga escucha en la frecuencia que ha de utilizarse, para verificar que no habrá interferencias con la transmisión de otra estación;
- b) se familiarice con las técnicas correctas de utilización del micrófono; especialmente en cuanto a mantener el micrófono a una distancia constante cuando no se utiliza un modulador con un nivel constante;

- c) emplee un tono normal de conversación y hable en forma clara e inteligible;
- d) mantenga un volumen de dicción en un nivel constante y, una velocidad que no exceda de 100 palabras por minuto. Cuando sepa que el destinatario del mensaje habrá de anotar los elementos del mensaje, hable más lentamente;
- e) una ligera pausa antes y después de los números hará que sean más fáciles de entender;
- f) deje de hablar momentáneamente si hubiera necesidad de alejar la cabeza del micrófono.
- g) evite emitir sonidos en momentos de duda tales como “hummm”, “este /o ehhh...”;
- h) antes de empezar a hablar oprima a fondo el interruptor de transmisión y no lo suelte hasta terminar el mensaje. Con esto tendrá la seguridad de que se ha transmitido la totalidad del mensaje;
- i) la transmisión de mensajes largos debe interrumpirse, momentáneamente de vez en cuando, para permitir que el operador que realiza la transmisión confirme si la frecuencia que se utiliza es clara y, de ser necesario, para que el receptor pida que se repitan las partes no recibidas.

6.4.3.4. La técnica de transmisión oral deberá adaptarse a las condiciones predominantes de las comunicaciones y a las frecuencias utilizadas.

6.4.3.5. Los mensajes aceptados para transmisión deberán transmitirse en lenguaje claro o en frases aprobadas sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas aprobadas, contenidas en el texto del mensaje que se ha de transmitir, debieran normalmente convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.

6.4.3.6. Para acelerar las comunicaciones se deberá poder prescindir del uso del alfabeto de deletreo si no hay riesgo de que ello afecte a la recepción correcta y a la inteligibilidad del mensaje.

6.5 DISTINTIVOS DE LLAMADA DE AERONAVES NO RELACIONADAS A UN VUELO

6.5.1 Distintivos de llamada completos

Un distintivo de llamada radiotelefónico completo de una aeronave en movimiento, no relacionada a un vuelo, será:

- a) los caracteres correspondientes a las marcas de matrícula de la aeronave;
o
- b) el designador radiotelefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de los cuatro últimos caracteres de la matrícula de la aeronave.

6.5.2 Distintivos de llamada abreviados

6.5.2.1 Los distintivos de llamada indicados en 4.5.1, pueden abreviarse solamente una vez que se haya establecido comunicación satisfactoria, siempre que no sea probable que ocurra confusión. Una estación remolcadora de aeronave o una aeronave en movimiento, no relacionado con un vuelo, usará su distintivo de llamada abreviado sólo después de que haya sido llamada de esta manera por la estación aeronáutica.

6.5.2.2 Los distintivos de llamada abreviados serán:

- a) el primero de los caracteres de la matrícula y por lo menos los dos últimos del distintivo de llamada;
- b) el designador radiotelefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de por lo menos los dos últimos caracteres del distintivo de llamada.

6.5.3 Procedimientos de transmisiones de prueba.

6.5.3.1 La forma de las transmisiones de prueba debería ser como sigue:

- a) la identificación de la estación aeronáutica a la que se llama;
- b) la identificación de la aeronave;
- c) las palabras “VERIFICACIÓN RADIO”; y
- d) la frecuencia o canal que se use.

6.5.3.2 Las respuestas a las transmisiones de prueba deberían ser como sigue:

- a) la identificación de la estación que llama;
- b) la identificación de la estación que responde; y
- c) información relativa a la legibilidad de la transmisión.

6.5.3.3 La legibilidad de una transmisión debe clasificarse de acuerdo a la siguiente escala:

1. Ilegible.
2. Legible por momentos.
3. Legible, pero con dificultad
4. Legible.
5. Perfectamente legible.

6.5.3.4 Cuando es necesario que una estación terrestre haga señales de prueba, ya sea para ajustar un transmisor antes de realizar una llamada o para ajustar un receptor, tales señales no deberán proseguir durante más de diez (10) segundos y estarán compuestas por una enunciación de números (UNO, DOS, TRES, etc.) seguida por el distintivo de llamada radiotelefónico de la estación que transmite la señal de prueba.

6.6 FRASEOLOGÍA SEGÚN SITUACIÓN

Como la fraseología no contempla todas y cada una de las circunstancias que se pueden producir, los controladores de tránsito aéreo, pilotos y personal de tierra, están facultados para aplicar su mejor criterio a las diferentes situaciones que se presenten, con el objeto de lograr seguridad y eficiencia en la utilización de fraseología durante el desempeño de sus funciones. El símbolo (*) indica transmisiones, respuestas de los pilotos, conductores de vehículos o personal a pie.

6.6.1 Condiciones del Aeródromo

El personal de tierra, normalmente debe informar a la Torre de Control el resultado de sus observaciones del área de movimiento, ayudas visuales, ayudas a la navegación, presencia de contaminantes, etc., como parte de sus inspecciones de rutina, a continuación, se detallan ejemplos para transmitir esos reportes de manera de ser transmitidos inequívocamente a los pilotos y/o servicios especializados del Aeródromo y así evitar malos entendidos. Del mismo modo, los reportes de los pilotos deben ser transmitidos al personal de tierra para que no quede duda de la ubicación y dimensión de estos.

6.6.1.1. Información relativa al aeródromo

- a) CONDICION DE PISTA, (número) (condición);
- b) SUPERFICIE DE ATERRIZAJE (condiciones);
- c) PRECAUCIÓN OBRAS DE CONSTRUCCIÓN (lugar);
- d) PRECAUCIÓN (especifíquense las razones) A LA DERECHA (o a la IZQUIERDA), (o A AMBOS LADOS) DE LA PISTA [número]; -
- e) PRECAUCIÓN OBRAS (u OBSTRUCCIÓN) (posición y cualquier aviso necesario);
- f) INFORME DE PISTA A LAS (hora de observación) PISTA (número) (tipo de precipitación) HASTA (profundidad del depósito) MILÍMETROS, ROZAMIENTO ESTIMADO EN LA SUPERFICIE BUENO (o MEDIANO A BUENO, o MEDIANO, o MEDIANO A ESCASO o ESCASO);
- g) EFICACIA DE FRENADO NOTIFICADA POR (tipo de aeronave) A LAS (hora) BUENA (o MEDIANA, o ESCASA);
- h) PISTA (o CALLE DE RODAJE) (número) MOJADA [o AGUA ESTANCADA, o LIMPIA DE NIEVE (longitud y anchura que corresponda), o TRATADA, o CUBIERTA CON PARCHES DE NIEVE SECA (o NIEVE MOJADA, o NIEVE COMPACTADA, o NIEVE FUNDENTE, o NIEVE FUNDENTE ENGELADA, o, o HIELO MOJADO, o HIELO CUBIERTO, o HIELO Y NIEVE, o NIEVE ACUMULADA, o SURCOS Y ESTRÍAS ENGELADOS)]; TORRE OBSERVA (información meteorológica)
- i) PISTA (o sector de la Pista) Peligro AVIARIO BAJO (o MODERADO, o ALTO)
- i) (*) PILOTO INFORMA (información).

6.6.1.2 Estado de funcionamiento de las ayudas visuales y no visuales.

- a) (especifíquese ayuda visual o no visual) PISTA (número) (descripción del defecto);
- b) (tipo de) ILUMINACIÓN (clase de avería);
- c) CATEGORÍA ILS (categoría) (condiciones de servicio);
- d) ILUMINACIÓN DE CALLES DE RODAJE (descripción del defecto);
- e) (tipo de indicador de pendiente de aproximación visual) PISTA (número) (descripción del defecto);

6.6.2 Control de movimiento en superficie en un aeródromo

6.6.2.1 Procedimiento de encendido de motores Solicitud de autorización para encender motores

- a) (*) [identificación y emplazamiento de la aeronave] SOLICITO ENCENDIDO]
- b) ENCENDIDO APROBADO;
- c) ENCENDIDO A DISCRECIÓN;

6.6.2.2 Procedimientos de retroceso remolcado

Cuando lo prescriban los procedimientos locales, la autorización para el retroceso remolcado debe obtenerse del controlador de tránsito aéreo de la torre de control.

6.6.2.3 Procedimientos de remolque

- a) (*) SOLICITO REMOLQUE [(nombre de la compañía) (tipo de aeronave)] DE (lugar) A (lugar); -
- b) REMOLQUE APROBADO VÍA (trayecto concreto que ha de seguirse); (instrucciones adicionales) MANTENGA FUERA DE (calle de rodaje,
- c) MANTENGA POSICIÓN;
- d) MANTENGA ESCUCHA;

6.6.2.4 Procedimientos para movimiento en Área de Maniobras otros vehículos.

- a) (*) (Nombre vehículo) DESDE (posición) A (posición); -
- b) SIGA O APROBADO VÍA (trayecto concreto que ha de seguirse);

- c) MANTENGA POSICIÓN;
- d) MANTENGA ESCUCHA;

6.6.2.5 Instrucciones para movimiento de Vehículos en general

- a) (*) [identificación y posición del vehículo] SOLICITO (destino en el aeródromo); -
- b) SIGA EN LÍNEA RECTA;
- c) SIGA CON PRECAUCIÓN;
- d) CEDA PASO A (descripción y posición de otras aeronaves);
- e) (*) CEDO PASO A (tránsito); -
- f) (*) TRANSITO (o tipo de aeronave) A LA VISTA; -
- g) RUEDE A ZONA DE ESPERA PISTA (número, Izquierda (o derecha);
- h) SIGA (descripción de otra aeronave o vehículo);
- i) ABANDONE PISTA
- j) (*) PISTA LIBRE;
- k) APURE MOVIMIENTO (motivo);
- l) (*) APURANDO
- m) [PRECAUCIÓN] SIGA MAS LENTO (motivo)
- n) (*) SIGO MAS LENTO;
- o) DETENGASE

6.6.2.6 Procedimientos para espera de vehículos en el Área de Maniobras

- a) MANTENGA (dirección) DE (posición, número de la pista, etc.);
- b) MANTENGA POSICIÓN;
- c) MANTENGA A (distancia) DE (posición); -

- d) MANTENGA FUERA DE (posición). –
- e) (*) MANTENGO (o MANTENIENDO);
- f) (*) MANTENGO FUERA.

6.6.2.7 Procedimiento para cruzar una pista

- a) (*) SOLICITO CRUZAR PISTA (número, Izquierda (o Derecha) (Motivo);
- b) CRUCE PISTA (número) APROBADO (NOTIFIQUE PISTA LIBRE);
- c) APURE CRUCE PISTA (número) TRAFICO (tipo de aeronave) (distancia) MILLAS FINAL
- d) (*) PISTA LIBRE;

6.6.2.8 Para solicitar Servicios

- a) FOLLOW ME DESDE (Posición) HASTA (Posición) PARA (Tipo Aeronave, (o Matrícula) (o Vehículo)
- b) VERIFICACIÓN DE (Pista) (Sistema) (Calle de Rodaje) COMPLETA (o PARCIAL) DESDE (posición) HASTA (Posición)

7 VIGENCIA

A contar de la fecha de la Resolución aprobatoria.