



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

COMUNICACIONES ATC/PILOTOS

Contenido

Temas generales.....

Conectando

Cambiar canales de radio / Entender el ATIS.....

Comunicación entre pilotos y controladores.....

Autorizaciones/Frases.....

Salidas.....

Autorizaciones

Autorización de puesta en marcha y retroceso

Autorización de rodaje.....

Autorización de despegue.....

En Ruta.....

Transferencias.....

Descenso.....

Directos.....

Aproximación.....

Contacto inicial.....

ILS / aproximación visual.....

Autorización para aterrizar.....

Autorización de rodaje.....

Frases más comunes del ATC:.....

Ampliación de fraseología que ha de utilizarse en el aeródromo y en sus proximidades....



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Temas Generales

1.- Conectando

Hay algunas normas que debes de tener en cuenta antes de conectar.

1. **NUNCA CONECTES EN LA PISTA!!!** (Comienza en una posición de la plataforma o desplázate con la opción SLEW del FS a una posición fuera de la pista **ANTES DE CONECTAR!**)
2. Antes de conectar, pon el transponder en "Standby"
3. Antes de conectar, debes de haber hecho la planificación del plan de vuelo.

2.- Cambiar canales de radio/Entender el ATIS

Cuando conectes querrás contactar con los controladores. La mejor forma de ver que ATCs están disponibles en tu zona es mirar en el programa piloto que estés utilizando o a través del Servinfo.

La conexión con el ATC normalmente se produce pinchando sobre su indicativo o en algún botón adyacente.

Lee con detenimiento el ATIS (excepto controladores de ruta _CTR) ya que hay información importante tal como la pista en uso y la presión local QNH. También contiene la letra del alfabeto que determina el ATIS actual.

Para contactar con un ATC sigue la siguiente secuencia:

1. DEL
2. GND
3. TWR
4. APP/ARR/DEP
5. CTR/RDR

Los controladores de las posiciones 1-4 harán referencia a un aeropuerto específico, La posición CTR/RDR cubre varios aeropuertos en un área. Los controladores con un número más alto de los que se especifican arriba también cubrirían las posiciones inferiores si no están cubiertas por otros ATCs, p.e. APP gestionaría también DEL, GND y TWR.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Comunicación entre pilotos y controladores.

Verificación de radio:

En el aeródromo es donde se inicia la operación y aunque también se puede escuchar en otras fases del vuelo se suelen escuchar comunicaciones referentes a la “verificación de radio” “radio check”.

Existe una escala para indicar la legibilidad o no que es la siguiente:

- 1 Ilegible
- 2 Legible de vez en cuando
- 3 Legible con dificultad
- 4 legible
- 5 Perfectamente legible.

A una pregunta del ATC o del piloto referente a la legibilidad de las comunicaciones solo se debe responder con la escala anterior.

p.e. ATC: GVC201 verificación de radio
ACFT: GVC201 le recibo 5

Colacionar:

Hay una regla importante: El piloto siempre debe “colacionar” las autorizaciones e instrucciones que expide el controlador. De modo que si entras en un canal de voz y escuchas a un ATC dando una autorización, espera a que el piloto al que va dirigida dicha autorización la colacione.

La estructura de las comunicaciones siempre es algo así:

Piloto. Llamada
Controlador: Autorización/instrucciones.
Piloto: colación de la autorización/instrucción.

Siempre recuerda reducir al mínimo las comunicaciones y colacionar solo lo necesario. No le cuentes al ATC historias innecesarias.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Colacionar significa repetir todo o parte del mensaje tal como nos lo ha transmitido el ATC. La colación se compone del mensaje y acaba con el indicativo de la aeronave.

¿Qué se colaciona?

- Pista en uso
- Reglajes de altímetro (QNH)
- Código SSR
- Autorizaciones, Niveles, rumbos, velocidades.
- Cambios de frecuencia

Autorizaciones/Frases:

Normalmente solo es necesario conocer las frases más comunes usadas por los ATCs.

Salidas.

La secuencia de comunicaciones suele ser siempre la misma:

1. Autorización para puesta en marcha y retroceso (si fuera necesario). **Pushback and Start Up Clearance (if necessary)**
2. Autorización ATC (vuelos IFR). **ATC clearance (IFR flights)**
3. Autorización para rodar. **Taxi Clearance**
4. Autorización para despegue. **Take Off Clearance**

Significado de algunos campos en los ejemplos siguientes:

“XXXX” significa código OACI del controlador,

“GVC201” significa el indicativo de llamada de la aeronave

DEST significa el aeródromo de destino

P significa Piloto

C significa Controlador

SID es el procedimiento de Salida Normalizada por Instrumentos

STAR es la Ruta de Llegada Normalizada por instrumentos

1234 es cualquier combinación de Números

FIX para cualquier radioayuda o fijo de navegación (VOR/NDB/Fix)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

En los ejemplos de comunicaciones se pone la fraseología en español y a continuación en inglés.

1.- Autorización para puesta en marcha y retroceso

Puede haber variaciones en las autorizaciones. La variación más común es que el controlador indique que se notifique listo para rodar.

P: XXXX Torre, buenas tardes, GVC201, información Alfa solicitamos retroceso y puesta en marcha destino DEST. XXXX. Tower, good evening, GVC201 with Alpha, request Pushback and Start up destination DEST.

“Alpha” en el ejemplo es el designador de ATIS actual

C: GVC201, Puesta en marcha y retroceso aprobado (llame listo rodar). GVC201 Pushback and Start Up approved (call ready to taxi).

P: Retroceso y puesta en marcha aprobada, GVC201. Pushback and Start up approved, GVC201

C: GVC201 Retroceso y Puesta en marcha aprobada, espere pista XY para salida. GVC201, Pushback and Start up approved, expect Runway XY for departure.

P: Retroceso y Puesta en marcha aprobada, esperamos pista XY para salida GVC201. Pushback and Start up approved, expecting Runway XY, GVC201

Mirar nota (1) debajo.

(1) La autorización ATC normalmente se debe de dar antes de que el piloto ponga en marcha para no entretenerle posteriormente. Si ello no ha sido posible se le indicaría al piloto que llame listo para copiar autorización ATC, que el piloto decida cual es el mejor momento.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

2.- Autorización ATC.

La autorización ATC para un vuelo IFR incluye el procedimiento de salida instrumental ya sea normalizado (SID) u otro alternativo que el ATC, por necesidades de tráfico, considere. Antes de la salida todavía existe la posibilidad de que el ATC nos enmiende el procedimiento.

Así pues debes de tener a mano papel y bolígrafo para anotar dicha autorización ATC que además va acompañado del código SSR (transponder).

P: XXXX Torre, listo copiar autorización ATC. XXXX Tower ready for ATC Clearance

Ó

C: GVC201 ¿listo copiar autorización ATC?. GVC201, are you ready to copy your ATC Clearance?

P: GVC201 listo copiar (o adelante). GVC201 is ready to copy the ATC clearance (or go ahead).

C: GVC201 a destino DEST SID.....ascienda a Altitud o/FL080 inicial, responda 1234, QNH1020. GVC201, to destination DEST via the SID departure, climb Altitude/FL080 initially, squawk 1234, QNH/Altimeter is 1020.

P: recibido, a destino DEST SIDAltitud/FL080 inicial, respondemos 1234 QNH1020 GVC201. To destination DEST via the SID departure, climb to Altitude/FL080, squawking 1234, QNH/Altimeter is 1020, GVC201.

Si no hay más ATCs y tu primera comunicación es con un CTR/RDR (Control de Ruta), tu llamada inicial debe incluir el aeropuerto en el que estás, así le resulta al ATC más fácil localizarte, y tu destino:

P: XXXX Radar, buenas tardes, en plataforma de LEST solicitamos puesta en marcha y retroceso destino LEMD. GVC201 at LEST apron, request pushback and Start up destination LEMD



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

3.- Autorización de rodaje

P: GVC201 listo rodar. GVC201 is ready to taxi

C: GVC201 rueda vía A,B,C,D, punto de espera pista XY. GVC201 taxi via A, B, C, D to holding point runway XY.

P: Rodamos vía A,B,C,D al punto de espera pista XY GVC201. Taxi via taxi via A, B, C, D to holding point runway XY, GVC201

En el punto de espera el ATC podrá indicarnos que “mantengamos corto” de pista, que “entremos y mantengamos en la pista” o que estamos “autorizados a despegar”:

La fraseología reglamentaria para la primera acción es “mantenga cerca”, sin embargo en la vida real se sigue utilizando la expresión “mantenga corto”.

C: GVC201, mantenga corto pista XY. GVC201 hold short rwy XY

P: Mantenemos corto de pista GVC201. Holding short, GVC201

C: GVC201, Entre y mantenga pista XY. GVC201 line up rwy XY.

P: Entrar y mantener pista XY GVC201. Line up rwy XY GVC201.

NOTA: salvo especificación en contrario por el atc, un permiso de rodaje que contiene un límite más allá de una pista, lleva en si la autorización para cruzar esa pista.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

4.- Autorización de despegue.

La autorización de despegue se puede expedir en cualquier punto después de que se ha iniciado el rodaje.

C: GVC201, autorizado a despegar pista XY viento 123@45. *GVC201 cleared for take off, winds 123@45*

P: Autorizado a despegar GVC201. *Cleared for take off GVC201.*

Es entonces cuando puedes iniciar la carrera de despegue. Por favor, excepto que te lo indique el ATC, no llames en el aire. El ATC está observándote en el radar y te verá cuando empieces a ganar altura. También recuerda que el viento que nos da la TWR NO se colaciona.

En Ruta.

1.-Transferencia al controlador adyacente

Dependiendo de los ATCs disponibles el ATC te indicará que contactes con el controlador adyacente justo después de la salida o incluso te lo podría indicar con la autorización de despegue:

C: GVC201, llame XXXX APP/DEP/CTR/RDR en 123.45. *GVC201 call XXXX APP/DEP/CTR/RDR on 123.45*

P: Llamamos XXXX APP/DEP/CTR/RDR en 123.45, GVC201. *Contact XXXX APP/DEP/CTR/RDR on 123.45 GVC201.*

Ahora ya puedes sintonizar la frecuencia del siguiente ATC. Recuerda que una vez has entrado en el canal de voz del siguiente ATC debes de esperar (unos 10 segundos) por si hay algún piloto o ATC realizando alguna comunicación o el ATC está a la espera de que algún piloto haga la colación de instrucciones.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

También recuerda que las comunicaciones deben de ser lo más breves posibles. Ten en cuenta que cuando te han transferido el ATC aceptante sabe que le vas a llamar porque el otro ATC se lo habrá coordinado.

P: XXXX CTR/RDR, buenas tardes *GVC201 con usted, Altitud/FL.*
XXXX CTR/RDR, good evening, GVC201 with you, Altitude/FL

C: *GVC201, buenas tardes, identificado (contacto radar). GVC201, good evening, identified (radar contact).*

Si estás en ascenso o a una altitud o nivel de vuelo autorizado por el ATC anterior, lo indicarías:

P: XXXX CTR/RDR, buenas tardes, *GVC201 con usted*, cruzando Altitud/FL123 en ascenso a Altitud/FL456.
XXXX CTR/RDR, good afternoon, with you, crossing Altitud/FL123 climbing to Altitude/FL456

C: *GVC201, buenas tardes, identificado (contacto radar). GVC201, good afternoon, identified (radar contact).*

En el caso de transferencia de TWR a APP o CTR (si no hubiera APP previo) se indica la SID que estamos realizando

P: XXXX CTR/RDR, buenas tardes, *GVC201 SID*, cruzando Altitud/FL123 en ascenso a Altitud/FL456.
XXXX CTR/RDR, good afternoon SID ..., crossing Altitud/FL123 climbing to Altitude/FL456

2.- Descenso

El piloto es el responsable de determinar el punto en el que solicitará iniciar descenso. Por necesidades del ATC también se puede dar el caso de que el ATC indique al piloto que inicie el descenso antes del punto en el que el piloto tenía planificado el descenso:



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

P: XXXX CTR, GVC201, solicitamos descenso. XXXX CTR, *GVC201 request descent.*

C: GVC201, descienda a Altitud/FL123. *GVC201, descend to Altitude/FL123*

P: GVC201, descendemos a Altitud/FL 123. *GVC201, descend to Altitude/FL123*

ó

C: GVC201, mantenga nivel de vuelo/altitud actual. *GVC201, maintain present Altitude/FL.*

P: mantenemos Altitud/FL Actual GVC201. *maintaining present Altitude/FL GVC201.*

Si el ATC por necesidades de tráfico necesita que el piloto comience el descenso antes del punto planificado.

C GVC201, debido a tráfico inicie descenso ahora a Altitud/FL123. *GVC201, due to traffic descend now to Altitude/FL123.*

P Iniciamos descenso a Altitud/FL GVC201. *Descending now to Altitude/FL GVC201.*

3.- Directos.

En algunos casos, si el tráfico lo permite, el controlador puede dar rutas directas.

C: GVC201, vuele directo a FIX. *GVC201 fly direct to FIX.*

P: Directo a FIX GVC201. *Direct to FIX GVC201.*



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Aproximación.

1.- Contacto inicial.

P: XXXX APP, buenas tardes GVC201, información Alfa, abandonando FL456 en descenso a FL123. *XXXX_APP, good evening, GVC201 information Alpha, out of FL456 for FL123.*

C: GVC201, identificado (contacto radar). *GVC201 identified (radar contact).*

ó

C: GVC201, identificado, Alfa correcto, espere pista XX para llegadas. *GVC201 identified, Alpha is current, expect runway XX for arrival.*

P: Esperamos pista XX, GVC201. *expecting XX for arrival, GVC201.*

ó

C: GVC201, identificado, Alfa correcto, continúe en entrada estándar STAR. *GVC201 identified, Alpha is current, continue on STAR.*

C: continuamos en entrada estándar STAR, *GVC201. Continue on STAR, GVC201.*

ó

C: GVC201, identificado, Alfa correcto, espere vectores pista XX. *GVC201 identified, Alpha is current, expect radar vectors to runway XX.*

P: Esperamos vectores pista XX, *GVC201. expecting vectors for runway XX GVC201.*



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

2.- ILS / Aproximación visual

Si se suministra guía vectorial a ayudas interpretadas por el piloto e incluso para un tramo del circuito en preparación para una aproximación visual se indicaría al piloto la maniobra que puede esperar.

C: GVC201, vire izda. (derecha) rumbo XXX vector inicial para ILS pista XY.
GVC201 Turn left (right) heading XXX initial vector for ILS rwy XY.

P: Viramos izda (dcha.) rumbo XXX, GVC201. *Turning left (right) heading XXX, GVC201.*

Cuando acaba la guía vectorial y se da el vector final.

C: GVC201, vire izda (dcha.) rumbo XXX vector final autorizado a aproximación ILS pista XX, notifique establecido. *GVC201 turn left (right) heading XXX final vector cleared for ILS approach runway XX, report established.*

P: izda. (derecha) rumbo XXX autorizado a aproximación ILS pista XX llamaremos establecidos, GVC201. *Turning left (right) heading XXX cleared ILS runway XX, will call you when established, GVC201.*

P: GVC201, establecido en el localizador pista XX. *GVC201 established on the localizer rwy XX.*

C: GVC201, comuniqué XXXX Torre en 123.45. *GVC201 contact XXXX Tower on 123.45.*

P: Llamamos XXX Torre en 123.45 GVC201. *Contact XXXX Tower on 123.45, GVC201.*



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Si la aeronave vuela con propia navegación se podría autorizar a aproximación visual si el piloto lo solicita sin ser necesario que tenga el campo a la vista sin embargo si el ATC está suministrando guía vectorial para un tramo de circuito dicha guía acabará cuando el piloto notifique que tiene el campo a la vista.

Ejemplo del segundo caso:

C: GVC201, vire izda. (derecha) rumbo XXX vector para viento en cola (base) pista XY, llame campo a la vista. *GVC201 Trun left (right) heading XXX vector for downwind (base) rwy XY report field in sight.*

P: Viramos izda (dcha.) rumbo XXX, le llamo GVC201. *Turning left (right) heading XXX, wilco, GVC201.*

P: GVC201 pista XX a la vista. *GVC201 runway XX in sight.*

C: GVC201 reanude propia navegación autorizado a aproximación visual pista XX. *GVC201 Resume on navigation cleared for visual approach runway XX.*

P: autorizado a aproximación visual pista XX, GVC201. *Cleared for visual approach runway XX GVC201.*

C: GVC201, comuniqué XXX Torre en 123.45. *GVC201 contact XXXX Tower on 123.45*

P: Llamamos XXXX Torre en 123.45 GVC201. *Contact XXXX Tower on 123.45, GVC201*



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

3.- Autorización para aterrizar.

P: XXXX Torre, buenas tardes, GVC201 establecido en el ILS pista XX. XXXX Tower, good evening, GVC201 established ILS runway XX.

C: GVC201, buenas tardes, autorizado a aterrizar pista XX, viento 123@34. GVC201, good evening, cleared to land runway XX, winds are 123@34.

P: Autorizado a aterrizar (pista XX) GVC201. Cleared to land (rwy XX), GVC201

4.- Autorización de rodaje (después de la llegada)

Una vez se ha aterrizado y se ha abandonado la pista el piloto debe poner el transponder en modo Stanby.

C: GVC201, ruede via A,B,C,D al stand XY, buenas noches. GVC201 taxi via A, B, C, D to Gate XY, good night.

P: rodamos via A, B, C, D al stand XY GVC201, buenas noches, gracias. Taxi via A, B, C, D to the Gate XY GVC201, good nigh,t thanks.

En los aeródromos con guía de señalero simplemente se le dice al piloto que siga al señalero.

C: GVC201 siga al señalero buenas noches. GVC201 follow the marshaller good night.

P: Seguimos al señalero, GVC201, buenas noches gracias. Follow the marshaller GVC201, good night, thanks.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

En cualquier caso NO son necesarias más comunicaciones por parte de ATC-piloto, fraseología como “motores parados y calzos puestos” NO existen en la vida real y no debe de emplearse en el mundo virtual.

Frases más comunes del ATC:

E: GVC201 , a destino DEST via ruta plan de vuelo Salida estándar SID, ascienda a FLXXX/ altitud inicial, responde 1234.

I: GVC201, to destination DEST via flight plan route SID departure, initially climb Altitude/FLXXX, squawk XXXX.

E: GVC201, ruede via a,b,c,d al punto de espera pista XY.

I: GVC201 taxi via a,b,c,d to holding point runway XY.

E: GVC201 mantenga corto de pista XY/calle de rodaje XY.

I: GVC201, hold short of runway XY/Taxiway XY.

E: GVC201, vire izquierda/derecha rumbo XXX.

I: GVC201 turn left/right heading XXX.

E: GVC201, vire izquierda/derecha XX grados.

I: GVC201 turn left/right by XX degrees.

E: GVC201, ascienda/descienda a FLXXX.

I: GVC201 climb/descend to FLXXX.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

E: GVC201, ascienda/descienda a FLXXX régimen de descenso /ascenso XXXX pies por minuto o superior.

I: *GVC201 climb/descent to FLXXX with XXXX feet per minute or more.*

E: GVC201, acelere ascenso/descenso a FL123.

I: *GVC201 expedite climb/descent to FL123.*

E: GVC201, directo a FIX.

I: *GVC201 direct to FIX.*

E: GVC201, reduzca velocidad indicada a XXX nudos.

I: *GVC201 reduce indicated speed to XXX knots.*

E: GVC201, reduzca a velocidad mínima limpia.

I: *GVC201 reduce to minimum clean air speed.*

E: GVC201, mantenga XXX nudos hasta.....

I: *GVC201 maintain XXX knots until...*

E: GVC201, espere (no confundir con Hold) pista XY, vectores a....viraje izda/dcha después de.....más ascenso/descenso.....

I: *GVC201 expect rwy XY...vectors to... right/left turn after...further climb/descent...*



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

E: GVC201, tránsito a las XX.

I: GVC201 traffic at XX o'clock.

GVC201,

Notifique...report...

Pasando sobre FIX.....over FIX

Listo para descenso..... ready for descent

Establecido en el localizador..... established on the localizer/ILS

Régimen de descenso. Rate of descent

Velocidad actual/rumbo/Altitud.....Current (present) speed/heading/Altitude.

E: GVC201, confirme..

I: GVC201 confirm

E: GVC201, entre en espera estándar sobre FIX.

I: GVC201 enter standard holding over FIX

E: GVC201, autorizado a.....

I: GVC201 cleared to...



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

Fraseología que ha de utilizarse en el aeródromo y en sus proximidades.

La fraseología que se señala a continuación pretende mostrar de forma genérica las distintas situaciones en las que se puede encontrar un piloto en el aeródromo y proximidades haciendo hincapié en la fraseología que podemos escuchar al ATC.

1.-PROCEDIMIENTO DE PUESTA EN MARCHA

La aeronave solicita permiso para poner en marcha los motores:

(indicativo y emplazamiento de la aeronave) solicito puesta en marcha, o (en caso de disponer de información atis). (indicativo y emplazamiento de la aeronave) solicito puesta en marcha, información (identificación atis)

(aircraft call sign and location) request start up, or (aircraft call sign and location) request start up, information (atis identification)

RESPUESTA DE LA TWR

A) GVC201 PUESTA EN MARCHA APROBADA

A) GVC201 START UP APPROVED

B) GVC201 PONGA EN MARCHA A LAS (HORA)

B) GVC201 START UP AT (TIME)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

C) GVC201 ESPERE PUESTA EN MARCHA A LAS (HORA)

C) GVC201 EXPECT START UP AT (TIME)

D) GVC201 PUESTA EN MARCHA A SU DISCRECION

D) GVC201 START UP AT OWN DISCRETION

E) GVC201 ESPERE SU SALIDA A LAS (HORA) O PUESTA EN MARCHA A SU DISCRECION.

E) GVC201 EXPECT DEPARTURE (TIME) OR START UP AT OWN DISCRETION

F) GVC201 NOTIFIQUE LISTO PARA RODAR

F) GVC201 REPORT READY TO TAXI

2.-PROCEDIMIENTOS DE RETROCESO (PUSH BACK)

La aeronave solicita el permiso:

(identificacion y emplazamiento de la aeronave) solicito retroceso,

(aircraft call sign and location) request push back

RESPUESTA DE LA TWR

A) GVC201 RETROCESO APROBADO

A) GVC201 PUSH BACK APPROVED



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

B) GVC201 RETROCESO A SU DISCRECION

B) GVC201 PUSH BACK AT OWN DISCRETION

C) GVC201 ESPERE (MINUTOS) DE DEMORA DEBIDO A (RAZON)

C) GVC201 EXPECT (MINUTES) DELAY DUE (REASON)

3.-PROCEDIMIENTOS DE REMOLQUE (TOWING) (normalmente con guía del

señalero)

La aeronave solicita permiso:

(indicativo y tipo de la aeronave) solicita remolque desde

(emplazamiento) hasta (emplazamiento)

(aircraft call sign and type) request tow from (location) to (location)

RESPUESTA DE LA TWR

A) GVC201 REMOLQUE APROBADO VIA (TRAYECTO CONCRETO QUE HA DE SEGUIRSE)

A) GVC201 TOW APPROVED VIA (SPECIFIC ROUTING TO BE FOLLOWED)

B) GVC201 MANTENGA POSICION

B) GVC201 HOLD POSITION



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

4.- DATOS DEL AERODROMO PARA LA SALIDA (si no hubiera ATIS disponible)

La aeronave solicita la verificación de datos:

- A) GVC201 SOLICITA INFORMACION DE SALIDA
- A) GVC201 REQUEST DEPARTURE INFORMATION,

RESPUESTA DE LA TORRE

- A) GVC201 HORA (MINUTOS), PISTA (NUMERO), VIENTO (DIRECCION Y VELOCIDAD), QNH (...), TEMPERATURA, VISIBILIDAD PARA LA SALIDA o RVR (...)
- A) GVC201 TIME (MINUTES), RUNWAY (NUMBER), WIND (DIRECTION AND SPEED), QNH (...), TEMPERATURE (a..), VISIBILITY FOR DEPARTURE or RVR (...)

5.-PROCEDIMIENTOS DE RODAJE Y SALIDA

A.- PARA LA SALIDA:

La aeronave requiere permiso de rodaje:

- A) GVC201 (TIPO DE AERONAVE) (CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA SI ES "PESADA") (EMPLAZAMIENTO DE LA AERONAVE) SOLICITA RODAJE



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.
(INTENCIONES)

A) GVC201 (TYPE OF AIRCRAFT) (WAKE TURBULENCE CATEGORY IF "HEAVY") (AIRCRAFT LOCATION) REQUEST TAXI (INTENTIONS)

B) GVC201 (TIPO DE AERONAVE) (CATEGORIA DE ESTELA TURBULENDA SI ES "PESADA") (EMPLAZAMIENTO DE LA AERONAVE) (REGLAS DE VUELO) A (AERODROMO DE DESTINO) SOLICITA RODAJE (INTENCIONES)

B) GVC201 (TYPE OF AIRCRAFT) (WAKE TURBULENCE CATEGORY IF "HEAVY") (AIRCRAFT LOCATION) (FLIGHT RULES) TO (AERODROME OF DESTINATION) REQUEST TAXI (INTENTIONS)

RESPUESTA DE LA TORRE

A) GVC201 RUEDE PUNTO DE ESPERA (DESIGNADOR) PISTA (NUMERO)

A) GVC201 TAXI HOLDING POINT (DESIGNATOR) RUNWAY (NUMBER)

La aeronave requiere, o son necesarias, instrucciones detalladas para el rodaje:

B) GVC201 (TIPO DE AERONAVE) (CATEGORIA DE ESTELA TURBULENDA SI ES "PESADA") SOLICITO INSTRUCCIONES DE RODAJE DETALLADAS

B) GVC201 (TYPE OF AIRCRAFT) (WAKE TURBULENCE CATEGORY IF "HEAVY") REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

RESPUESTA DE LA TORRE

C) GVC201 RUEDE VIA (TRAYECTO CONCRETO QUE HA DE SEGUIRSE)
HASTA PUNTO DE ESPERA (NUMERO) PISTA (NUMERO)

C) GVC201 TAXI VIA (SPECIFIC ROUTING TO BE FOLLOWED) TO
HOLDING POINT (NUMBER) RUNWAY (NUMBER)

D) GVC201 VIRE EN LA PRIMERA (O LA SEGUNDA) INTERSECCION A LA
IZQUIERDA (O A LA DERECHA)

D) GVC201TURN FIRST (OR SECOND) LEFT (OR RIGHT) INTERSECTION

E) GVC201 RUEDE VIA (IDENTIFICACION DE LA CALLE DE RODAJE)

E) GVC201 TAXI VIA (IDENTIFICATION OF TAXIWAY)

F) GVC201 RUEDE VIA PISTA (NUMERO)

F) GVC201TAXI VIA RUNWAY (NUMBER)

G) GVC201 RUEDE HASTA TERMINAL (U OTRO EMPLAZAMIENTO)
(PUESTO) (NUMERO)

G) GVC201 TAXI TO TERMINAL (OR OTHER LOCATION) (STAND)
(NUMBER)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

B.- DESPUES DEL ATERRIZAJE

La aeronave solicita regresar por la pista:

- A) GVC201 SOLICITA REGRESAR POR LA PISTA
- A) GVC201 REQUEST BACKTRACK

RESPUESTA DE LA TORRE:

- A) GVC201 REGRESO POR LA PISTA APROBADO
- A) GVC201 BACKTRACK APPROVED

- B) GVC201 REGRESE POR LA PISTA (NUMERO)
- B) GVC201 BACTRACK RUNWAY (NUMBER)

C.- EN GENERAL

- A) GVC201 RUEDE DIRECTO
- A) GVC201 TAXI STRAIGHT ANEAD

- B) GVC201 RUEDE CON PRECAUCION
- B) GVC201 TAXI WITH CAUTION



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

C) GVC201 CEDA PASO (DESCRIPCION Y POSICION DE OTRAS AERONAVES).

C) GVC201 GIVE WAY TO (DESCRIPTION AND POSITION OF OTHER AIRCRAFT)

D) GVC201 RUEDE HASTA LA PLATAFORMA PUESTO (NUMERO)

D) GVC201 TAXI TO THE APRON STAND (NUMBER)

E) GVC201 SIGA (DESCRIPCION DE OTRA AERONAVE O VEHICULO)

E) GVC201 FOLLOW (DESCRIPTION OF OTHER AIRCRAFT OR VEHICLE)

F) GVC201 ABANDONE PISTA

F) GVC201 VACATE RUNWAY

G) GVC201 ACELERE RODAJE

G) GVC201 EXPEDITE TAXI

H) GVC201 PRECAUCION RUEDE MAS DESPACIO (MOTIVO)

H) GVC201 CAUTION TAXI SLOWER (REASON)

I) GVC201 ABANDONE PRIMERA (SEGUNDA) SALIDA RAPIDA IZQUIERDA (DERECHA)

I) GVC201 VACATE FIRST (SECOND) HIGH SPEED TAXIWAY LEFT (RIGHT)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

D.- INSTRUCCIONES DE ESPERA

A) GVC201 MANTENGA. (DIRECCION) DE (POSICION, NUMERO DE LA PISTA, ETC.)

A) GVC201 HOLD (DIRECTION) OF (POSITION, RUNWAY NUMBER, ETC.)

B) GVC201 MANTENGA POSICION

B) GVC201 HOLD POSITION

C) GVC201 MANTENGA (DISTANCIA) DE (POSICION)

C) GVC201 HOLD (DISTANCE) FROM (POSITION)

D) GVC201 MANTENGA CERCA DE (MANTENGA CORTO) (POSICION)

D) GVC201 HOLD SHORT OF (POSITION)

NOTA: la palabra de procedimiento recibido y comprendido (roger) representa un acuse de recibo insuficiente a las instrucciones a), b), c) y d). en cada caso el acuse de recibo consistirá en las frases:

MANTENGO O MANTENGO CERCA (CORTO) GVC210

HOLDING OR HOLDING SHORT GVC201



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

E.- PARA CRUZAR UNA PISTA

La aeronave solicita el permiso:

A) GVC201 SOLICITA CRUZAR PISTA (NUMERO)

A) GVC201 REQUEST CROSS RUNWAY (NUMBER)

NOTA: si la torre de control no pudiera ver la aeronave que cruza (por ser de noche, por la escasa visibilidad etc.), el permiso deberá ir acompañada en todos los casos de una petición de notificación cuando la aeronave haya dejado la pista libre,

B) GVC201 CRUCE PISTA (NUMERO) NOTIFIQUE LIBRE

B) GVC201 CROSS RUNWAY (NUMBER) REPORT VACATED

C) GVC201 ACELERE CRUCE DE PISTA (NUMERO) TRAFICO (TIPO DE AERONAVE) (DISTANCIA) (MILLAS) FINAL

C) GVC201 EXPEDITE CROSSING RUNWAY (NUMBER) TRAFFIC (AIRCRAFT TYPE) (DISTANCE) (MILES) FINAL

NOTA: salvo especificación en contrario por el atc, un permiso de rodaje que contiene un límite mas allá de una pista, lleva en si la autorización para cruzar esa pista.



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

6.- FALLO DE COMUNICACIONES

A) GVC201 SI RECIBE A LA TORRE ACUSE RECIBO (MOVIENDO ALERONES) (TIMON DE PROFUNDIDAD) O (ENCENDIENDO Y APAGANDO LUCES DE ATERRIZAJE) ETC.

A) GVC201 IF YOU READ THE TOWER ACKNOWLEDGE BY (MOVING AILERONS) (RUDDER) OR (BLINKING LANDING LIGHTS) ETC,

7.- PREPARACION PARA LA SALIDA

A) GVC201 IMPOSIBLE APROBAR RUTA DE SALIDA (DESIGNADOR) DEBIDO (RAZONES)

A) GVC201 UNABLE TO ISSUE (DESIGNATOR) DEPARTURE (REASONS)

B) GVC201 NOTIFIQUE LISTO o NOTIFIQUE LISTO PARA SALIR

B) GVC201 REPORT READY or REPORT READY FOR DEPARTURE

C) GVC201 ¿ESTA LISTO? o ¿ESTA LISTO PARA SALIR?

C) GVC201 ARE YOU READY? or ARE YOU READY FOR DEPARTURE?

D) GVC201 ¿ESTA LISTO PARA SALIDA INMEDIATA?

D) GVC201 ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

E) GVC201 MANTENGA (MOTIVO)

E) GVC201 WAIT (REASON)

PARA AUTORIZAR A UNA AERONAVE A ENTRAR EN PISTA Y ESPERAR PERMISO DE SALIDA:

F) GVC201 ENTRE Y MANTENGA

F) GVC201 LINE UP

NOTA: cuando se utiliza más de una pista,

G) GVC201 ENTRE Y MANTENGA PISTA (NUMERO)

G) GVC201 LINE UP RUNWAY (NUMBER)

H) GVC201 ENTRE Y MANTENGA (NUMERO), ESTE LISTO PARA SALIDA INMEDIATA

H) GVC201 LINE UP RUNWAY (NUMBER). BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

PERMISOS CONDICIONALES:

I) GVC201 (INFORMACION) ENTRE Y MANTENGA PISTA (NUMERO)

I) GVC201 (INFORMATION) LINE UP RUNWAY (NUMBER)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

No se deben de utilizarán frases condicionales, como "detrás de la aeronave que aterriza" ("behind landing aircraft") o "después de la aeronave que sale" ("after departing aircraft") para movimientos que afecten la pista o pistas en actividad, salvo cuando la aeronave o vehículo en cuestión esté a la vista del controlador y del piloto pertinentes. En todos los casos la autorización condicional se concederá en el orden siguiente y constará de:

- i) la identificación
- ii) la condición (especifíquese); y
- iii) la autorización;

por ejemplo:

"GVC201, DETRÁS DEL 738 EN FINAL CORTA, ENTRE Y MANTENGA DETRÁS".

("GVC201, BEHIND 738 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND")

Nota. - *Esto implica la necesidad de que la aeronave que reciba la autorización condicional identifique la aeronave o vehículos a que hace referencia dicha autorización condicional.*

LA AERONAVE ACUSARA RECIBO DEL MODO SIGUIENTE:

J) (COLACIONANDO INFORMACION DE TRAFICO) ENTRAR Y MANTENER DETRÁS GVC201

J) (READ BACK OF TRAFFIC INFORMATION) LINING UP BEHIND GVC201



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

SALIDA

A) GVC201 AUTORIZADO DESPEGAR PISTA (NUMERO)

A) GVC201 CLEARED FOR TAKE OFF RUNWAY (NUMBER)

B) GVC201 PRECAUCION ESTELA TURBULENTA (PESADA, MEDIA O LIGERA)
AUTORIZADO DESPEGAR PISTA (NUMERO)

B) GVC201 CAUTION WAKE TURBULENCE (HEAVY, MEDIUM OR LIGHT)
CLEARED FOR TAKE OFF RUNWAY (NUMBER)

CUANDO NO SE CUMPLE EL PERMISO DE SALIDA:

D) GVC201 DESPEGUE INMEDIATAMENTE PISTA (NUMERO) O ABANDONE
PISTA

D) GVC201 TAKE OFF IMMEDIATELY RUNWAY (NUMBER) OR VA-CATE
RUNWAY

E) GVC201 SI NO DESPEGA EN (NUMERO DE MINUTOS) ABANDONE PISTA
(INSTRUCCIONES)

E) GVC201 IF NOT AIRBORNE IN (NUMBER OF MINUTES) VACATE RUNWAY
(INSTRUCTIONS)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

F) GVC201 DESPEGUE INMEDIATAMENTE PISTA (NUMERO) O MANTENGA FUERA

F) GVC201 TAKE OFF IMMEDIATELY RUNWAY (NUMBER) OR HOLD SHORT OF RUNWAY

PARA CANCELAR UN PERMISO DE DESPEGUE:

G) GVC201 MANTENGA POSICION, CANCELE DESPEGUE, REPITO
CANCELE DESPEGUE (MOTIVO)

G) GVC201 HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF, I SAY AGAIN CANCEL
TAKE-OFF (REASONS)

La respuesta reglamentaria a este permiso seria:

H) MANTENGO POSICION GVC201

H) HOLDING POSITION GVC201

PARA DETENER UN DESPEGUE EN SITUACIONES DE EMERGENCIA

I) GVC201 ABORTE DESPEGUE (SE REPITE EL DISTINTIVO DE LLAMADA DE LA AERONAVE) ABORTE DESPEGUE,

I) GVC201 STOP IMMEDIATLY (REPEAT AIRCRAFT CALL SIGN) STOP IMMEDIATLY



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

LA RESPUESTA A ESTE PERMISO SERIA:

- J) ABORTANDO GVC201
- J) STOPPING GVC201

9.-ENTRADA EN EL CIRCUITO DE TRANSITO DE UN AERODROMO

La aeronave solicita un viraje:

- K) GVC201 SOLICITA VIRAJE IZQUIERDA (O DERECHA) DESPUES DE LA SALIDA.
- K) GVC201 REQUEST LEFT (OR RIGHT) TURN WHEN AIRBORNE

LA TORRE CONTESTA

- L) GVC201 VIRAJE IZQUIERDA (O DERECHA) APROBADO
- L) GVC201 LEFT (OR RIGHT) TURN APPROVED
- M) GVC201 SE LE AVISARA POSTERIORMENTE PARA VIRAJE IZQUIERDA (O DERECHA)
- M) GVC201 WILL ADVISE LATER FOR, LEFT (OR RIGHT) TURN



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

N) GVC201 CONTINUE EN (DIRECCION MAGNETICA DE LA PISTA)

(INSTRUCCIONES)

N) GVC201 CONTINUE ON (MAGNETIC DIRECTION OF RUNWAY)

(INSTRUCTIONS)

O) GVC201 ASCIENDA EN RUMBO DE PISTA (INSTRUCCIONES)

O) GVC201 CLIMB ON RUNWAY HEADING (INSTRUCTIONS)

La aeronave llama:

A) GVC201 TIPO DE AERONAVE (POSICION) (NIVEL) PARA ATERRIZAR

A) GVC201 AIRCRAFT TYPE (POSITION) (LEVEL) FOR LANDING

LA TORRE CONTESTA

B) GVC201 ENTRE EN (POSICION EN EL CIRCUITO) (NUMERO DE PISTA)

VIENTO (DIRECCION Y VELOCIDAD) TEMPERATURA (GRADOS CELSIUS)

QNH (O QFE) (DETALLES) TRAFICO (DETALLES)

B) GVC201 JOIN (POSITION IN CIRCUIT) (RUNWAY NUMBER) WIND

(DIRECTION AND SPEED) TEMPERATURE (DEGREES CELSIUS) QNH (OR

QFE) (DETAILS) TRAFFIC (DETAILS)

C) GVC201 HAGA APROXIMACION DIRECTA, PISTA (NUMERO) VIENTO

(DIRECCION Y VELOCIDAD) TEMPERATURA (GRADOS) QNH (O QFE)

(DETALLES) TRAFICO (DETALLES)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

C) GVC201 MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (NUMBER)
WIND (DIRECTION AND SPEED) TEMPERATURE (DEGREES) QNH
(OR QFE) (DETAILS) TRAFFIC (DETAILS).

CUANDO SE USA EL CIRCUITO DE TRANSITO POR LA DERECHA:

D) GVC201 ENTRE CIRCUITO DERECHA (POSICION EN CIRCUITO)
(NUMERO DE PISTA) VIENTO (DIRECCION Y VELOCIDAD)
TEMPERATURA (GRADOS) QHN (O QFE) (DETALLES) TRAFICO
(DETALLES)

D) GVC201 JOIN RIGHT CIRCUIT (POSITION IN CIRCUIT) (RUNWAY
NUMBER) WIND (DIRECTION AND SPEED) TEMPERATURE
(DEGREES) Q N H (OR QFE) (DETAIL) TRAFFIC (DETAILS)

La aeronave informa de su posición en el circuito:

E) GVC201 VIENTO EN COLA/BASE o FINAL.

E) GVC201 DOWNWIND/BASE OR FINAL

PARA QUE LA AERONAVE SIGA A OTRA:

F) GVC201 NUMERO (...) SIGA (TIPO DE AERONAVE Y POSI CION)
(OTRAS INSTRUCCIONES SI FUERA NECESARIO)

F) GVC201 NUMBER (...) FOLLOW (AIRCRAFT TYPE AND PO SITION)
(OTHER INSTRUCTIONS IF REQUIRED)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

10.- PERMISOS DE APROXIMACION Y ATERRIZAJE

A) GVC201 HAGA APROXIMACION CORTA

A) GVC201 MAKE SHORT APPROACH

B) GVC201 HAGA APROXIMACION LARGA (O PROLONGUE VIENTO EN COLA)

B) GVC201 MAKE LONG APPROACH (OR EXTEND DOWNWIND)

C) GVC201 HAGA UNA BASE AMPLIA (INFORMACION DE TRAFICO)

C) GVC201 MAKE A WIDE BASE (TRAFFIC INFORMATION)

D) GVC201 HAGA ATERRIZAJE CORTO (LARGO) (MOTIVO)

D) GVC201 MAKE SHORT (LONG) LANDING (REASON)

E) GVC201 NUMERO DOS (TRES ETC.) PARA ATERRIZAR SIGA (TIPO DE AERONAVE Y POSICION)

E) GVC201 NUMBER TWO (THREE ETC.) TO LAND FOLLOW (TYPE OF AIRCRAFT AND POSITION)

F) GVC201 NOTIFIQUE BASE

F) GVC201 REPORT BASE



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

G) GVC201 NOTIFIQUE FINAL

G) GVC201 REPORT FINAL

H) GVC201 NOTIFIQUE (NUMERO) MILLAS FINAL O NOTIFIQUE FINAL LARGA

H) GVC201 REPORT (NUMBER) MILES FINAL OR REPORT LONG FINAL

I) GVC201 CONTINUE APROXIMACION

I) GVC201 CONTINUE APPROACH

11.- LLEGADA

A) GVC201 AUTORIZADO ATERRIZAR

A) GVC201 CLEARED TO LAND

CUANDO SE ESTA UTILIZANDO MAS DE UNA PISTA:

B) GVC201 AUTORIZADO ATERRIZAR PISTA (NUMERO)

B) GVC201 CLEARED TO LAND RUNWAY (NUMBER)

C) GVC201 AUTORIZADO TOMA Y DESPEGUE PISTA (NUMERO)

C) GVC201 CLEARED TOUCH AND GO RUNWAY (NUMBER)

D) GVC201 HAGA TOMA FINAL PISTA (NUMERO)

D) GVC201 MAKE FULL STOP RUNWAY (NUMBER)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

La aeronave solicita hacer una aproximación a lo largo de una pista 0 paralelamente a ella descendiendo a un nivel mínimo convenido:

- A) GVC201 SOLICITO APROXIMACION BAJA
- A).GVC201 REQUEST LOW APPROACH

LA TORRE CONTESTA

- B) GVC201 APROXIMACION BAJA PISTA (NUMERO) APROBADA (RESTRICCION DE ALTITUD SI FUESE NECESARIO)
- B) GVC201 MAKE LOW APPROACH RUNWAY (NUMBER) (ALTITUDE RESTRICTIONS IF REQUIRED)

La aeronave solicita sobrevolar la torre de control u otro punto de observación para inspección visual por personas en tierra:

- C) GVC201 SOLICITA PASADA BAJA (RAZONES)
- C) GVC201 REQUEST LOW PASS (REASONS)

LA TORRE CONTESTA:

- D) GVC201 PASADA BAJA APROBADA
- D) GVC201 LOW PASS APPROVED



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

PARA DEMORAR AERONAVES

- A) GVC201 CONTINUE EN CIRCUITO DE AERODROMO
- A) GVC201 CIRCLE THE AERODROME

- B) GVC201 HAGA CIRCULOS A LA DERECHA (O A LA IZQUIERDA) DESDE SU POSICION ACTUAL
- B) GVC201 ORBIT RIGHT (OR LEFT) FROM PRESENT POSITION

- C) GVC201 HAGA OTRO CIRCUITO
- C) GVC201 MAKE ANOTHER CIRCUIT

- D) GVC201 MOTOR Y AL AIRE
- D) GVC201 GO AROUND

12.- INFORMACION A LAS AERONAVES

- A) GVC201 EL TREN DE ATERRIZAJE PARECE ESTAR BAJO
- A) GVC201 LANDING GEAR APPEARS DOWN

- B) GVC201 LA RUEDA DERECHA (O IZQUIERDA, o DE PROA) PARECE ESTAR ARRIBA (O BAJA) .
- B) GVC201 RIGHT (OR LEFT, OR NOSE) WHEEL APPEARS UP (OR DOWN)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

C) GVC201 LA S RUEDAS PARECEN ESTAR ARRIBA

C) GVC201 WHEELS APPEAR UP

D) GVC201 PRECAUCION ESTELA TURBULENTO (PESADA, MEDIA O LIGERA)

D) GVC201 CAUTION WAKE TURBULENCE (HEAVY, MEDIUM OR LIGHT)

E) GVC201 PRECAUCION CHORRO DE REACTOR

E) GVC201 CAUTION JET BLAST

13. FALLO DE COMUNICACIONES

A) GVC201 SI RECIBE A LA TORRE ACUSE RECIBO (ALABEANDO) (ENCENDIENDO Y APAGANDO LUCES DE ATERRIZAJE) ETC.

A) GVC201 IF YOU READ THE TOWER ACKNOWLEDGE BY (ROCKING YOUR WINGS) (BLINKING YOUR LANDING LIGHTS) ETC,

14.- INFORMACION RELATIVA AL AERODROMO

A) GVC201 PRECAUCION BANDADA DE PAJAROS (SITUACION)

A) GVC201 CAUTION FLOCK OF BIRDS (LOCATION)

B) GVC201 PRECAUCION (CAMION) (BARREDORA) ETC (SITUACION)

B) GVC201 CAUTION (TRUCK) (SWEEPER) ETC (LOCATION)



Todo el material que contiene este documento solo debe utilizarse en simulación.

C) GVC201 PRECAUCION SUPERFICIE RUGOSA (CHARCOS) ETC
(SITUACION)

C) GVC201 CAUTION ROUGH/BUMPY SURFACE (PUDDLES) ETC (LOCATION)

D) GVC201 PRECAUCION OBRAS (SITUACION)

D) GVC201 CAUTION WORKS (LOCATION)

E) GVC201 ACCION DE FRENADA PISTA (NUMERO) DEBIDO A (TIPO DE
PRECIPITACION) (BUENA, MEDIANA A BUENA, MEDIANA, MEDIANA A
POBRE, MALA)

E) GVC201 BRAKING ACTION RUNWAY (NUMBER) DUE TO (TYPE OF
PRECIPITATION) (GOOD, MEDIUM TO GOOD, MEDIUM, MEDIUM TO POOR OR
UNRELIABLE)

F) GVC201 ACCION DE FRENADA NOTIFICADA POR (TIPO DE AERONAVE) A
LAS (HORA) (BUENA, MEDIANA O MALA)

F) GVC201 BRAKING ACTION REPORTED BY (TYPE OF AIR CRAFT) AT (TIME)
(GOOD, MEDIUM OR POOR)

Francisco Urquia para GVC VA. Revisión 19 de septiembre de 2006