

HABILITACIÓN SRA (SURVEILLANCE RADAR APPROACH)

1. GCA (GROUND CONTROL APPROACH)

La aproximación GCA (ground control approach) es una aproximación de precisión de carácter militar. Ampliamente utilizada debido a los equipos RADAR americanos ASR y PAR (Radar de vigilancia y Precisión respectivamente). En IVAO a día de hoy, no se puede realizar una aproximación GCA completa, solo se puede realizar la parte del ASR o SRA ya que, solo se muestra la presentación del RADAR en planta y no en altura (la característica de un PAR) así que la información de senda de planeo se da estimada, según la leída en el Modo C, a cada paso por cada milla en final.

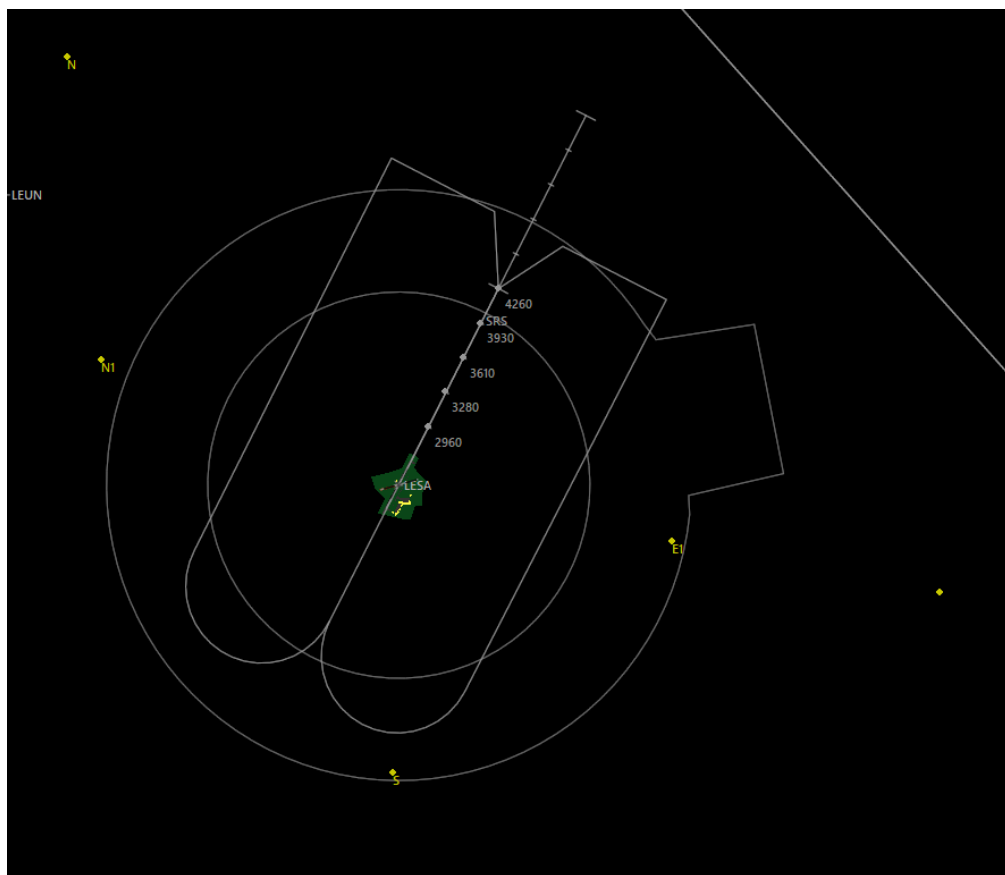
En el mundo civil se realizan aproximaciones RADAR que pueden ser similares al GCA, pero que son tan sólo monitorizaciones. RADAR de un procedimiento de aproximación autónomo (ILS, VOR-DME etc) Donde el ATC se limita a dar vectores hasta final de un procedimiento autónomo. (ILS vectorizado). El GCA va más allá, dando regímenes de descenso adecuados y vectores hasta el punto de contacto.

Este tipo de aproximaciones los hará la dependencia de Aproximación (APP), en caso de no existir dicha dependencia, este tipo de llegada instrumental lo asumirá Torre (TWR), por ejemplo LERT y LEMO.

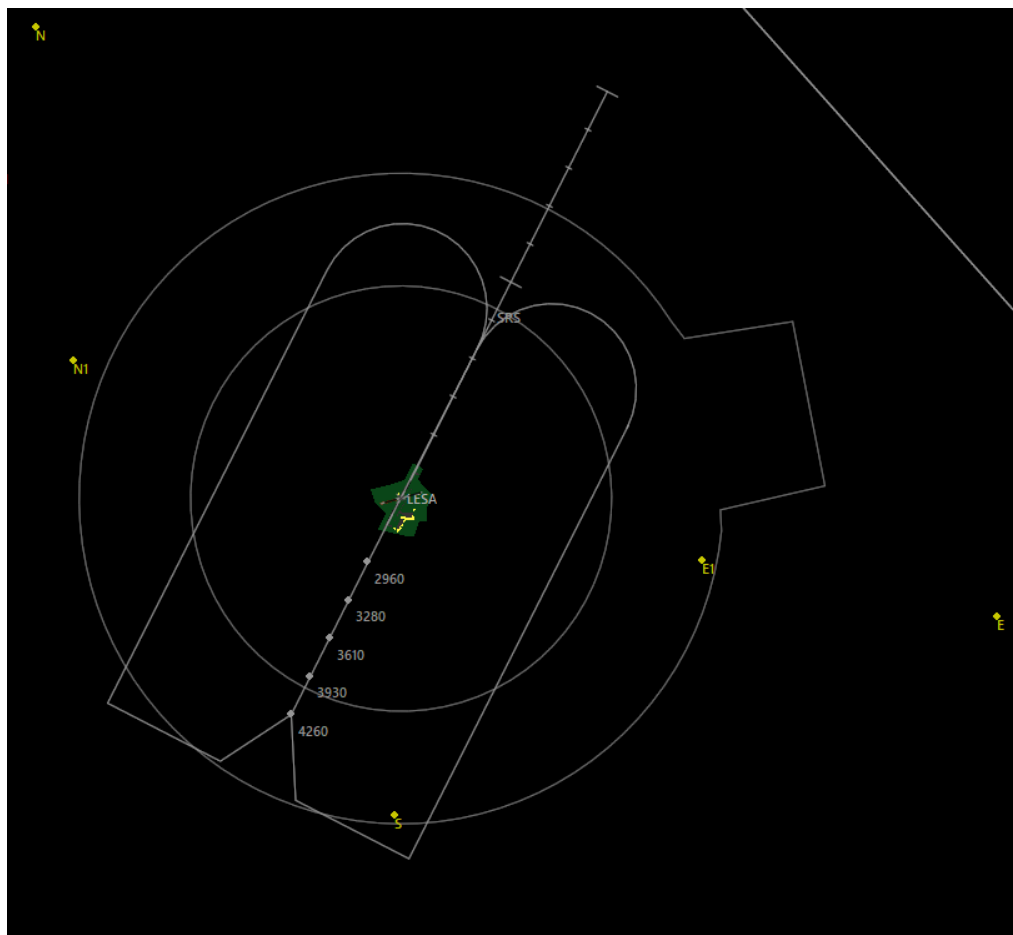
1.1. DEPENDENCIAS SRA EN IVAO ESPAÑA

LESA_APP.
LEAB_APP.
LERT_MIL_TWR.
LEMO_MIL_TWR.
LETO_MIL_APP.
LEZG_APP.

PARA HACER ESTE TIPO DE APROXIMACIONES SE NECESITARÁ TENER LA HABILITACIÓN SRA



SRA PISTA 21 LESA



SRA PISTA 03 LESA

2. PROCEDIMIENTOS DE IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

Antes de suministrar servicio radar a una aeronave, se establecerá su identificación radar y se informará al piloto.

Si subsiguientemente se pierde la identificación radar, se informará al piloto de esta circunstancia y, de ser aplicable, se impartirán las instrucciones adecuadas.

Se establecerá la identificación radar empleando por lo menos uno de los métodos siguientes.

Procedimientos de identificación SSR y/o MLAT.

Procedimientos de identificación PSR. (NO APLICABLE A IVAO).

Procedimientos de identificación ADS-B. (NO APLICABLE A IVAO).

En este método de identificación que se usará el modo SSR y la etiqueta de la aeronave para identificarlo.

P.E. Está identificado en el radial 124 de BBI a 15 Millas.

Para identificar con SSR realizaremos la siguiente fraseología.

TWR: AMIGO 34, TRANSMITA PARA IDENTIFICACION Y NOTIFIQUE RUMBO;
(TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING)

✈: *Pulsar IDENTIFICACIÓN: (press IDENT), RUMBO 340, HEADING 340*

TWR: AMIGO 34, IDENTIFICADO [posición]; IDENTIFIED [position]

✈: *RECIBIDO, AMIGO 34; (Copy AMIGO 34.)*

TWR: AMIGO 34, NO IDENTIFICADO [motivo]. [REANUDE(o CONTINUE) SU NAVEGACION] (NOT IDENTIFIED [reason]. [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION])

3. CONSIDERACIONES INICIALES

Antes de comenzar una aproximación radar, se notificará a la aeronave:

- a) la pista que ha de utilizar;
- b) la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos aplicable;
- c) el ángulo de la trayectoria nominal de planeo y, si así lo prescribe la autoridad ATS competente o la aeronave lo solicita, la velocidad vertical de descenso, aproximada, que ha de mantenerse;
- d) el procedimiento que ha de seguirse en caso de falla de comunicaciones, a menos que el procedimiento figure en las publicaciones de información aeronáutica.

A las aeronaves que estén efectuando una aproximación radar se les recordará, cuando estén en la aproximación final, que comprueben que el tren de aterrizaje está desplegado y afianzado.

3.1 VECTORES PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DE APROXIMACIÓN FINAL.

Cuando se asignen vectores a las aeronaves para interceptar el rumbo de aproximación final, se seguirán los siguientes criterios :

Distancia desde el "approach gate".

- Menos de 2 NM, se darán máximo 20 grados.
- 2 NM o más, se darán máximo 30 grados a aviones o 45 grados a Helicópteros.

4. FRASEOLOGÍA (SRA / ASR)

4.1 Identificación.

INGLÉS	CASTELLANO
FOR ID (SQUAWK IDENT, FLY HEADING XX, ETC)	PARA IDENTIFICACIÓN (PULSE “IDENT”, VUELE RUMBO XX, ETC)
RADAR CONTACT (XX) MILES IN DOWNWIND / BASE LEG (XX) MILES / (DIRECTION) OF THE AIRFIELD	CONTACTO RADAR (XX) MILLAS EN VIENTO EN COLA / EN BASE (XX) / MILLAS (DIRECCIÓN) DEL AERÓDROMO / DEL CAMPO.

4.2 Información Meteorológica.

INGLÉS	CASTELLANO
(AIRFIELD) IS IN VMC / IMC, RWY IN USE (XX), ALTIMETER (XX), CEILING / CLOUDS (XX) FT, VISIBILITY (XX) NM, OTHER INFO.	(AERÓDROMO) ESTÁ EN VMC / IMC, PISTA EN SERVICIO (XX), ALTÍMETRO (XX), TECHO / NUBES (XX) PIES, VISIBILIDAD (XX NM), (OTRAS INFORMACIONES).

4.3 Instrucciones.

INGLÉS	CASTELLANO
THIS WILL BE AN ASR APPROACH RWY (XX), TURN LEFT / RIGHT, HEADING XX / FLY HEADING XX, MAINTAIN / DESCENT (ALTITUDE).	ESTA SERÁ UNA APROXIMACIÓN CON PANTALLA DE VIGILANCIA PARA LA PISTA (XX), VIRE IZQ. / DECHA., RUMBO (XX GRADOS) / VUELE A RUMBO (XX GRADOS), MANTENGA / DESCIENDA (ALTITUD).
THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (NUMBER) TERMINATING AT (XX) MILES FROM TOUCHDOWN, IN CASE OF GO AROUND (INSTRUCTIONS)	ESTA SERÁ UNA APROXIMACIÓN CON RADAR DE VIGILANCIA PISTA (NÚMERO) QUE TERMINARÁ A (XX) MILLAS DE LA ZONA DE CONTACTO, EN CASO DE MOTOR Y AL AIRE (INSTRUCCIONES)];
AFTER COMPLETION OF TOUCH AND GO / LOW APPROACH / STOP AND GO: (INSTRUCTIONS)	FINALIZADA TOMA Y DESPEGUE / BAJA APROXIMACIÓN / TOMA PARADA Y DESPEGUE: (INSTRUCTIONS)

4.4 Intenciones.

INGLÉS	CASTELLANO
REPORT INTENTIONS ON THIS APPROACH.	NOTIFIQUE INTENCIONES EN ESTA APROXIMACIÓN.
HOW WILL YOU TERMINATE THIS APPROACH?	¿CÓMO FINALIZARÁ ESTA APROXIMACIÓN?

4.5 Aproximación SRA.

INGLÉS	CASTELLANO
--------	------------

RECOMMENDED ALTITUDES WILL BE PROVIDED FOR EACH MILE ON FINAL TO MDA. MDA (XXX) RWY (XX). MAPt 1 NM FROM TOUCHDOWN. REPORT RWY IN SIGHT.	ALTURAS RECOMENDADAS SERÁN DADAS CADA MILLA EN FINAL HASTA EL MDA. MDA (XXX) PISTA (XX). MAPt 1 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO. NOTIFIQUE PISTA A LA VISTA.
7 NM FROM TOUCHDOWN, PREPARE TO DESCEND IN 1 NM. (DO NOT UKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS).	7 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, PREPÁRESE PARA EL DESCENSO EN 1 NM. (NO CONTESTE AL RESTO DETRANSMISIONES). VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
6 NM FROM TOUCHDOWN, DESCEND TO YOUR MINIMUM DESCENT ALTITUDE. TURN LEFT / RIGHT / ON COURSE	6 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, DESCIENDA A SU ALTITUD MÍNIMA DE DESCENSO. VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
5 NM FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE XXXX FT. TURN LEFT / RIGHT / ON COURSE	5 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, ALTITUD DEBE SER XXXX PIES. VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
4 NM FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE XXXX FT. TURN LEFT / RIGHT / ON COURSE	4 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, ALTITUD DEBE SER XXXX PIES. VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
3 NM FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE XXXX FT. TURN LEFT / RIGHT / ON COURSE	3 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, ALTITUD DEBE SER XXXX PIES. VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
WIND XXX-XX, CLEARED (LAND / LOW APPROACH / T&G)	VIENTO XX, AUTORIZADO (ATERRIZAR, BAJA APROXIMACIÓN TOMA Y DESPEGUE)
2 NM FROM TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE XXXX FT. TURN LEFT / RIGHT / ON COURSE	2 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, ALTITUD DEBE SER XXXX PIES. VIRE IZQUIERDA / DERECHA/ A RUMBO
1 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, OVER MAPt, ALTITUDE SHOULD BE XXXX FT. REPORT RWY IN SIGHT	1 NM DESDE EL PUNTO DE CONTACTO, SOBRE EL PUNTO DE FRUSTRADA, ALTITUD DEBE SER XXXX PIES. NOTIFIQUE PISTA A LA VISTA

4.6 Procedimiento de frustrada.

INGLÉS	CASTELLANO
MISSED APPROACH PROCEDURE, CLIMB AND MAINTAIN (XXXX) FT, FLY RWY HEADING. REMAIN THIS FREQUENCY	EN CASO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA, CONTINÚE A RUMBO DE PISTA, ASCIENDA Y MANTENGA (XXXX) PIES. MANTENGA ESTA FRECUENCIA.
IF NO TRANSMISSION ARE RECEIVED FOR ONE MINUTE IN THE PATTERN OR FIFTEEN SECONDS (ASR) ON FINAL APPROACH, ATTEMPT CONTACT TWR ON XXXX FREQ AND PROCEED VFR	SI NO RECIBE TRANSMISIONES DURANTE UN MINUTO EN EL CIRCUITO O QUINCE SEGUNDOS (ASR) EN FINAL, INTENTE ENLAZAR CON TWR EN XXXX Y CONTINÚE EN VFR.
IF UNABLE VFR, PROCEED WITH TACAN/VOR/ILS APPROACH RWY (XX). CLIMB AND MAINTAIN (XXX) Ft UNTIL ESTABLISHED ON THE APPROACH HOLDING PROCEDURE.	EN CASO DE NO PODER PROFECER EN VFR, PROCEDA CON LA APROXIMACIÓN TACAN/VOR/ILS A LA PISTA XX. SUBA Y MANTENGA (XXXX) Ft, HASTA ESTABLECERSE EN EL PROCEDIMIENTO DE ESPERA.

4.7 Otras Instrucciones.

INGLÉS	CASTELLANO
PERFORM LANDING CHECKS	EFFECTÚE COMPROBACIÓN FINAL DE CABINA
MAKE STANDARD RATE TURNS.	EFFECTÚE LOS VIRAJES A UN REGIMEN DE TRES GRADOS POR SEGUNDO.
MAKE HALF STANDARD RATE TURNS.	EFFECTÚE LOS VIRAJES A UN REGIMEN DE UN GRADO Y MEDIO POR SEGUNDO
GEAR SHOULD BE DOWN	EL TREN DEBE DE ESTAR ABAJO.
DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS	NO RESPONDA A LAS SIGUIENTES TRANSMISIONES

4.8 Información de tránsito

INGLÉS	CASTELLANO
HAVE A TRAFFIC ON YOUR (CLOCK), DISTANCE (XX NM), DIRECTION, TYPE, ALTITUDE OR UNKNOWN.	TIENE UN TRÁFICO A LAS (CÓDIGO RELOJ) DISTANCIA (XX NM), DIRECCIÓN QUE SIGUE, TIPO, ALTURA (SI SE CONOCEN), O DESCONOCIDO.

4.9 Pérdida de contacto radar.

INGLÉS	CASTELLANO
RADAR CONTACT LOST, CONTACT TWR (XXXX) FREQ. AND PROCEED ON VISUAL.	PERDIDO CONTACTO RADAR. ENLACE CON TWR EN (XXXX) FREQ. Y PROCEDA EN VISUAL.
RADAR CONTACT LOST, REPORT AIRFIELD IN SIGHT	PERDIDO CONTACTO RADAR, NOTIFIQUE SI TIENE CAMPO AL VISTA.

5. APROXIMACIÓN CON RADAR DE VIGILANCIA (SRA / ASR)

Cuando se lleve a cabo una aproximación con radar de vigilancia, el controlador radar cumplirá con lo siguiente: al comienzo o antes de comenzar la aproximación final, informará a la aeronave acerca del punto en que terminará la aproximación con radar de vigilancia.

Comunicación inicial después de la Identificación

TWR:(INDICATIVO AERONAVE), ESTA SERÁ UNA APROXIMACIÓN CON RADAR DE VIGILANCIA PISTA (número) QUE TERMINARÁ A (XX) MILLAS DE LA ZONA DE CONTACTO, EN CASO DE MOTOR Y AL AIRE (instrucciones)];

(AIRCRAFT CALLSIGN), THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (XX) MILES FROM TOUCHDOWN, IN CASE

OF GO AROUND (instructions);

TWR: INSTRUCCIONES PARA APROXIMACIÓN TERMINARÁN A (distancia) DE LA ZONA DE CONTACTO.

APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN.

EJEMPLO: AMIGO 34, ésta será una aproximación con radar de vigilancia pista 21 que terminará a una milla de la zona de contacto, en caso de motor y al aire continúe rumbo de pista en ascenso a 3.000FT.

AMIGO 34, this will be a surveillance radar approach runway 21 terminating at one mile from touchdown, in case of go around continue runway heading and climb to 3.000FT

5.1 RUMBOS

Para poder llevar la aeronave a final, tendrá que ser vectorizada, para ello se deberá hacer caso de la MSA e indicar la razón por lo que se le vira.

TWR: INDICATIVO AERONAVE, PARA (tramo viento en cola/base/final/espaciar) VIRE RUMBO POR LA (izquierda/derecha), MANTENGA/SUBA/DESCIENDA (altitud en pies/niveles de vuelo).

AIRCRAFT CALLSIGN, FOR (downwind/base/final/spacing), TURN (left/right) HEADING, MAINTAIN/CLIMB/DESCEND (altitude in feet/flight level).

EJEMPLO: AMIGO 34, para viento en cola, vire rumbo por la izquierda 030, mantenga 4500FT.

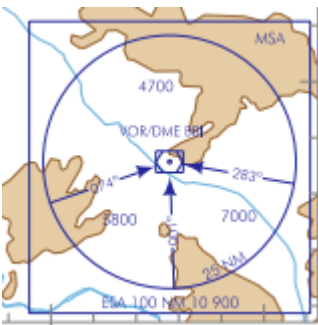
AMIGO 34, For downwind turn left heading 030, maintain 4500FT.

Se mantendrá informado al piloto, a intervalos regulares, de la posición de la aeronave respecto a la prolongación del eje de la pista. Se darán las correcciones de rumbo que sean necesarias para conseguir que la aeronave vuelva a su trayectoria sobre dicha prolongación.

En el caso de desviaciones en azimut, el piloto no deberá tomar medidas correctivas a menos que se le hayan dado instrucciones específicas para hacerlo.

SE APROXIMA [LENTAMENTE (o RÁPIDAMENTE)] [DESDE LA IZQUIERDA (o DESDE LA DERECHA)];
CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)];
RUMBO CORRECTO;
HEADING IS GOOD;
EN LA DERROTA (O TRAYECTORIA);
ON TRACK;
LIGERAMENTE A LA IZQUIERDA (o A LA DERECHA) DE LA DERROTA;
SLIGHTLY LEFT (or RIGHT) OF TRACK;

Cuando se esté vectorizando, tendremos en cuenta la MSA de la zona, no obstante, una vez esté en circuito, se podrá descender a la altitud del mismo.



LESA MSA

5.2 DESCENSOS

Se tendrá que indicar a la aeronave que se está aproximando al punto en que se ha calculado que debe iniciarse el descenso.

TWR: INDICATIVO AERONAVE, INICIE DESCENSO AHORA [PARA MANTENER UNA TRAYECTORIA DE PLANEEO DE (número) GRADOS];

AIRFRACCT CALLSIGN, COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH];

TWR: INICATIVO AERONAVE, A (distancia) DE LA ZONA DE CONTACTO, SU ALTITUD (o ALTURA) DEBERÍA SER (números y PIES);

(distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and FEET);

EJEMPLO: AMIGO34, seis millas y media de la zona de contacto. Inicie descenso ahora para mantener una trayectoria de planeo de tres grados.

AMIGO 34, six and a half miles from touchdown. Commence descent now to maintain a three degree glide path.

La distancia desde el punto de toma de contacto se notificará normalmente a cada 1 NM.

Habrà de darse informaci3n de distancia y nivel a cada kil3metro (media NM).

La transmisi3n no deberà interrumpirse por intervalos de màs de 15 segundos, mientras la aeronave se halla dentro de un radio de 4NM con relaci3n al punto de toma de contacto.

Los niveles previamente calculados, por los que deberà pasar la aeronave para mantenerse en la trayectoria de planeo, habràn de transmitirse tambi3n a cada 1 NM, al mismo tiempo que la distancia.

EJEMPLO: AMIGO 34, a cinco millas de la zona de contacto, su altitud deberà ser 4200 pies.

AMIGO34, five miles from touchdown, altitude should be 4200 feet.

A las aeronaves que est3n efectuando una aproximaci3n radar se les recordarà, cuando est3n en la aproximaci3n final, que comprueben que el tren de aterrizaje està desplegado y afianzado.

EJEMPLO: AMIGO 34, VERIFIQUE TREN ABAJO (Y ASEGURADO);

AMIGO 34, CHECK GEAR DOWN (AND LOCKED);

Las aproximaciones con radar de vigilancia pueden continuarse hasta el umbral de la pista, o hasta un punto prescrito situado a menos de 2NM del punto de toma de contacto.

EJEMPLO: AMIGO 34, NOTIFIQUE CONTACTO VISUAL; / NOTIFIQUE [LUCES] PISTA A LA VISTA;

AMIGO 34, REPORT VISUAL; / REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;

Cuando la aproximaci3n SRA termine, habrà que pasar la aeronave con torre.

EJEMPLO: AMIGO 34. APROXIMACION TERMINADA [LLAME (o CONTACTE) (dependencia)].

AMIGO 34, APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].

5.3 COMPROBACIONES DE CABINA

Comprobación inicial de cabina.

Se realiza una configuración pre-toma, flaps desplegados para realizar la aproximación a menos velocidad, con tren subido.

EJEMPLO: AMIGO 34, efectúe comprobación inicial de cabina. Perform landing check.

Configuración final de cabina.

Configuración ya para la toma, tren abajo, flaps full y VREF.

EJEMPLO: AMIGO 34, efectúe comprobación final de cabina. Perform final landing check

6. EJEMPLO DE APROXIMACIÓN SRA:

✈: Salamanca GCA, aquí AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34 aquí Salamanca GCA. ¿Cómo me recibe?

✈: Le recibo fuerte y claro. Sobre BBI manteniendo 4.500 pies. Solicito aproximación SRA, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, va a recibir guía vectorial para aproximación con radar de vigilancia (SRA), pista 21. Para identificación transponda IDENTIFICACIÓN.

✈: IDENTIFICACIÓN, *AMIGO34*, .

SRA: AMIGO 34, Identificado, 8 millas al norte del campo. En caso de falla radio proceda a BBI a 4500 pies y llame a Salamanca Aproximación en 124,4.

✈: Recibido. Identificado, 8 millas al norte del campo. En caso de falla radio proceder a BBI 4.500 pies y llamar a Salamanca Aproximación en 124,4, *AMIGO34*, .

SRA: AMIGO 34, vire a la derecha rumbo 030, mantenga 4.500 pies. Confirme.

✈: Virando a la derecha rumbo 030, manteniendo 4.500 pies, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, pista 21, viento 240 grados, 6 nudos, visibilidad 4 mil metros, techo de nubes a 500 pies, temperatura 6 grados. QNH 1014.

✈: Recibido, pista 21, QNH 1014, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, continúa en contacto radar, 10 millas al norte del campo. Efectúe verificación inicial de cabina.

✈: Verificación inicial de cabina efectuada, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, ésta será una aproximación con radar de vigilancia pista 21, que terminará a 1 milla del punto de toma de contacto. Altitud de franqueamiento de obstáculos 3030 pies, verifique sus mínimos, en caso de motor y al aire proceda a BBI a 4500 pies y contacte con TWR 118.100.

SRA: AMIGO 34, para tramo básico vire derecha rumbo 120. Mantenga 4.500 pies.

✈: Para tramo básico virando derecha rumbo 120, manteniendo 4.500 pies, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, pista 21. Elevación 2.600 pies. Notifique intenciones.

✈: Copiado datos. Será para toma y despegue y permanecer en circuito visual, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, recibido, los mínimos para esta aproximación son: techo 500 pies, visibilidad 2 mil metros, altitud de decisión 3.000 pies.

✈: Recibidos mínimos, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, once millas al norte del campo. Para final vire derecha rumbo 220. Mantenga 4.500 pies.

✈: Recibido. Para tramo final virando derecha rumbo 220. Manteniendo 4.500 pies, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, a diez millas del punto de toma de contacto. Efectúe verificación final de cabina.

✈: Verificación final de cabina efectuada, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, a nueve millas de la zona de contacto. Reduzca la velocidad para la aproximación final. Si no recibe comunicación del GCA en el período de quince segundos o mete motor, diríjase directamente a BBI 4.500 pies y llame a Salamanca Aproximación en 124,400.

✈: En caso de aproximación frustrada proceder a BBI a 4500 pies, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, a ocho millas de la zona de contacto. El descenso para la aproximación final será de 300 pies por milla náutica, equivalente a 550 pies por minuto. Prepare su descenso en 2 millas.

✈: Copiado, AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, a seis millas de la zona de contacto. Inicie descenso ahora para mantener una trayectoria de planeo de tres grados. No acuse recibo de instrucciones posteriores a menos que se lo pida... a cinco millas de la zona de contacto, su altitud debería ser 4.230 pies.

SRA: AMIGO 34, vire derecha cinco grados rumbo 210, a cuatro millas de la zona de contacto, su altitud debería ser 3.930 pies.

SRA: AMIGO34, Pista 21 autorizado a toma y despegue, viento 220 grados 6 nudos. Verifique tren desplegado y afianzado. Confirme.

✈: Autorizado toma y despegue, pista 21 con el tren bajo y bloqueado. AMIGO 34.

SRA: AMIGO 34, a tres millas de la zona de contacto, su altitud debería ser 3.630 pies. Vire izquierda cinco grados, rumbo 205...en la derrota, a dos millas de la zona de contacto, su altitud debería ser 3.330 pies... pasando mínimos, notifique campo a la vista.

✈: Contacto visual, AMIGO 34

SRA: AMIGO 34, recibido. Continúo dándole información, a una milla de la zona de contacto, su altitud debería ser 3.030 pies.

SRA: AMIGO 34, continúe como autorizado, llame a Salamanca Torre en 118.100. GCA terminado.

✈: Recibido. Salamanca Torre 118.100, terminado, AMIGO 34.