

Rodadura

Introducción

La dependencia de Rodadura (GND) es la encargada de dirigir las operaciones en tierra de las aeronaves en las calles de rodaje y plataformas de un aeropuerto.

¡Recuerda! Una pista es la única zona en tierra que NO pertenece al controlador de rodadura y nunca puede autorizar un cruce de pista en uso. La responsabilidad sobre las pistas es del controlador de Torre (TWR).

Procedimientos generales

El controlador de rodadura debe proporcionar separación entre las aeronaves en superficie en rodaje. Para ello debe ayudarse de las siguientes herramientas.

- **Rodajes intermedios.** Si tiene varias aeronaves rodando, dar rodajes segmentados hasta un límite de autorización (una puerta o calle) le puede ayudar para ordenar el flujo de tráfico.
- **Autorizaciones condicionales.** Cedas el paso o ajustes, siempre deberán hacerse en contacto visual. No aplicable en LVP (procedimientos de baja visibilidad).
- **Evite usar calles de rodaje interiores,** para mantenerlas libres de cara a los retrocesos.
- **Cruces de pista inactiva.** Los cruces de pista activa solo pueden ser autorizados por Torre (TWR). Rodadura podrá autorizar cruces de pistas que no estén en uso, según los procedimientos locales del aeropuerto.

Revise las cartas de su aeropuerto para conocer los rodajes normalizados.

La **salida desde una intersección** puede ser propuesta tanto por el ATC como por el piloto y debe de ser aceptada por ambas partes. Asimismo, una salida desde una intersección debe de coordinarse previamente con el controlador de Torre.

El **retroceso**, si requerido (inviabile en aeronaves monomotor ligeros) deberá ser autorizado al ser un movimiento en el área de maniobras.

Procedimientos en Tierra VFR

En el contacto inicial la aeronave en reglas de vuelo visual proporcionará los siguientes datos al controlador.

- Indicativo
- Posición en el aeropuerto
- Información ATIS
- Intenciones

El controlador debe tomar nota de las intenciones e instruirle la siguiente autorización.

- Instrucciones de rodaje
- Confirmación de ATIS correcto
- Código transpondedor
- Información sobre el tráfico esencial
- Cualquier otra información relativa a la Seguridad Operacional

Toda esta información está sujeta a cambios debidos a los diferentes procedimientos locales de cada aeropuerto.

La aeronave colacionará tal instrucción y rodará según instruido. Al alcanzar el punto de espera, deberá hacer buena posición en el mismo, para así permitir el paso de otras aeronaves mientras realiza la prueba de motor si procede.

Si la **prueba de motor no se puede llevar a cabo** en punto de espera por dimensiones de la aeronave o del aeropuerto, se podrá realizar en **parking** o en **zonas designadas** para ello. De haber **apartadero** de espera (holding bay) se deberá hacer uso de este.

¡Recuerda! Para autorizar un vuelo VFR el aeropuerto debe estar en VMC. De lo contrario se deberá autorizar un visual especial (SVFR) si procede o denegar el vuelo.

Ejemplos de radio

ECKZP: Bilbao, buenos días, ECKZP	ECKZP: Bilbao, good day, ECKZP
GND: ECKZP, buenos días, adelante	GND: ECKZP, good day, go ahead

CKZP: Stand G-5, en plataforma sur, visual para November 1500 pies / tomas y despegues, listos rodar con información Hotel, ECKZP	ECKZP: Stand G-5, south platform, visual for November 1500 feet / touch and goes, ready for taxi with information Hotel, ECKZP
TWR: EZP [H es correcto] [recibido N 1500], rueda D-3, espere pista 28, QNH 1013, responda 7014	TWR: EZP [H is correct] [roger N 1500], taxi D-3, expect runway 28, QNH 1013, squawk 7014
ACFT: Rodamos D-3 pista 28, responder 7014 QNH1013 EZP	ACFT: Taxi D-3 runway 28, squawk 7014 QNH1013 EZP

Es el ATC el que abrevia el identificativo por primera vez, ya que es él quien debe decidir si con el tráfico que tiene, puede abreviarlo o no.

La **abreviatura** se forma con la primera y dos últimas letras del registro.

Coordinación

En salida, se transferirá a los tráficos alcanzando el punto de espera a TWR, siempre y cuando no haya posibilidad de que el tránsito rueda a un punto de espera o intersección sustancialmente diferente al instruido.

En llegada, recibirá los tráficos de TWR después de abandonar la pista.

En caso de conectarse Autorizaciones (DEL) este asumirá las autorizaciones a tráficos IFR.

¡Recuerda! Es obligatorio la presencia de TWR para poder conectarse en GND, excepto para alumnos de CAVOK que hayan recibido la suelta de su tutor.

TWR asumirá las responsabilidades de las dependencias inferiores (GND y DEL) en caso de no estar conectada.