

WINTER AND/OR HAZARDOUS CONDITIONS TRANSPORT PROCEDURES

All staff must read these procedures and ensure that they are familiar with them.

1 Summary of key points

- Periods of ‘winter and/or hazardous conditions transport procedures’ can be implemented at anytime of the year (but most probably between November and April) when the roads and the site can be affected by ice, snow and adverse weather. This will be announced on the ING web pages, also via email and ING ‘Transport’ WhatsApp group
- The official road status (‘open’, ‘preventive closure’, ‘absolute closure’) is shown on the IAC ORM web page: <https://www.iac.es/en/observatorios-de-canarias/roque-de-los-muchachos-observatory/weather>
- When the CECOPIN declares the ‘preventive closure’ of all or part of the LP-4 road, the ‘winter and/or hazardous conditions transport procedures’ must be considered in force.
- Under ‘preventive closure’, unless otherwise stated by CECOPIN, the IAC ORM administration is authorised to activate (and deactivate) ‘ORM special transport procedure’ in which the road is open to suitably equipped vehicles for transport of ORM personnel.
- Under ‘ORM special transport procedure’, the road is closed to unequipped vehicles,
- The number of staff working on site should be kept to the minimum. *Only people working shifts and site engineering team with the ORM Coordinator deciding who goes up.*
- Nobody must travel the mountain road without acknowledgement from Residencia reception, and
- ING administration must inform the taxi driver and visitors with taxi bookings. The responsible person of the visit must inform contractors of the procedures in force.
- ING vehicles are equipped with a V-16 connected emergency beacon, which must be used as the primary roadside warning device in the event of a breakdown or emergency stop.

Detailed guidance is provided in *Use of the V-16 Beacon*:

[Use of the V16 Beacon](#)

2 Background

ING ‘winter and/or hazardous conditions transport procedures’ were documented in La Palma Office Notice LPON10/02. Here LPON10/02 is revised for two reasons.

- ING no longer handles emergencies on its own: the *Centro de Coordinación Operativa Insular* (CECOPIN) of the La Palma Cabildo manages emergencies; it has the authority to close the LP4 road.

- IAC ORM administration is responsible for communication with CECOPIN and coordinates the response at Observatory level. In particular, IAC ORM administration is in charge of agreeing with CECOPIN the start and end of the transport authorisation for selected ORM vehicles during 'preventive closure' approved by the La Palma Cabildo in January 2015.
- *Due to changes in the company's structure, the chain of command has changed and therefore internal communications. The role of ING's ORM Coordinator has been created, hereinafter referred to as the ORM Coordinator, and in his absence the Head of Engineering will make decisions.*

3 Introduction

3.1 Although we are here to operate the telescopes all year round, the safety of personnel is of paramount importance.

3.2 'Winter and/or hazardous conditions transport procedures' are control measures implemented with the aim of reducing the risk of accidents/incidents during periods of bad weather or adverse conditions e.g. forest fires.

3.3 'Winter and/or hazardous conditions transport procedures' can be implemented at any time of the year (e.g. due to forest fire, land slides etc) but most often between November and April when the roads and the site can be affected by ice, snow and adverse weather.

3.4 This document describes the procedure which all employees, visitors, collaborators and contractors must follow when 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' are in force. During such periods, members of the site engineering team, selected engineering staff and rostered personnel, may be expected to travel to the ORM site. The procedures are, in part, intended to provide sufficient telescope cover if it is deemed both safe and practical to do so, whilst minimising the risk to personnel. This must take into account whether the telescopes will actually be operated. Therefore by controlling and limiting the number of staff required to travel, we reduce the number of personnel exposed to hazards.

3.5 There will be some capacity for other members of staff to travel with the site engineering team on occasions while 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' are active, but only if they have specific tasks or duties that cannot be performed at sea level or by the site engineering team. Therefore line managers are requested to arrange work at sea level for staff in the event that they are unable to travel to the mountain site due to 'winter and/or hazardous conditions transport procedures'. During this period the ORM Coordinator will take responsibility for transport safety and co-ordinating staff travel. However, when there is a total lockdown and access to the observatory is not permitted, staff may go to the offices, work from home, or take it as days off.

3.6 Road and weather conditions can change at short notice and drivers should always make allowances and adapt their driving methods to those conditions.

4 Possible scenarios

ING 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' are always activated when CECOPIN declares a 'preventive' or 'absolute closure' of the LP-4 road.

There are 4 possible scenarios:

1. No procedure active. Transport takes place as scheduled. Contactors and visitors have access. Hire cars permitted. Note that we strongly advise visitors not to access the site using hire cars between November and April when the roads and the site can be most likely affected by ice, snow and adverse weather.
2. ING activates 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' usually at the decision of the ING safety officer, without 'preventive closure' or 'absolute closure' (CECOPIN) active.
3. The CECOPIN declares the 'preventive closure' of all or part of the LP-4 road. Under 'preventive closure', unless explicitly said by CECOPIN, IAC ORM administration is authorised to activate 'ORM special transport procedure' in which the road is open to suitably equipped vehicles for transport of ORM personnel. Under 'preventive closure', the road is closed to regular vehicles, including private cars, rental cars, taxis and cars from the UIs which do not fulfil the requirements (for requirements see 5.1).
4. The CECOPIN declares the 'absolute closure' of all or part of the LP-4 road. Travelling on the closed section of the road is not allowed to anyone.

5 Who can use the LP-4 road under 'preventive closure'

5.1 The requirements for ING staff and cars are:

- 4WD
- PMR (radio) operative, mobile phones operative
- communication of travel arrangement at start and end of travel
- operative chains and driver who knows how to mount the chains
- staff carrying full weather protective clothing.

5.2 The taxi and the cleaner (as any contractor, private car or rental car) must not use the road declared closed by CECOPIN, whether preventive or absolute.

6 Practises to be followed during 'winter and/or hazardous conditions transport procedures'

6.1 Who announces:

- The start and end of 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' will be announced through email usually by the ING safety adviser and be posted on the ING web pages.

- Emergencies triggered by CECOPIN or by IAC ORM administration will be announced through email and selected individuals will receive text messages coming from '[Ormgeneral] ESTADO ORM - ORM STATUS REPORT'. The message will say 'Activation of the ORM special transport procedure' when the procedure is activated.
- There is a WhatsApp group called ORM PERSONAL, which includes staff from all the telescopes, from the IAC as well as the ING line managers. First-hand reports on the state of the road are posted here, and based on the information provided, the ORM Coordinator can make initial decisions until the IAC issues official communications.

6.2 Success of the procedures relies on good communications. Communication should be by radio or phone. All staff must be familiar with the operation of the PMR radios. Radio communications should be kept clear and to the point.

6.3 Until they have clear and/or official communications from CECOPIN and the IAC Administration, the ORM Coordinator may decide to delay the ascent to the observatory until daylight, and try to assess access to the observatory in situ and see the real conditions and critical areas. Movements of personnel to and from site should be kept to the essential minimum.

6.4 ING staff must communicate the use of LP-4 road to Residencia reception and as well inform the ORM Coordinator if travelling during normal working hours. Information should include the point of departure, destination, number of occupants, and the car registration number. Any change to the transport arrangement must be communicated. On normal working days the ORM Coordinator communicates travel arrangement with Residencia reception for all staff travelling with normal transport.

6.5 A report on the road conditions and the weather will be issued by radio at approximately 08.00am on normal working days by Residencia reception. Contact with personnel may also be made using mobile phones. Radios and mobile phones should therefore always be switched on.

6.6 On normal working days ING staff must not travel earlier than the ING site engineering team (normal transport). On any other day and in the evening ING staff must travel in daylight.

6.7 ING staff not travelling with normal transport must communicate travel arrangements with Residencia reception directly.

6.8 ING administration must inform the taxi driver and visitors with taxi bookings. The contract supervisor must inform contractors of the procedures in force. They are responsible for providing visitors and contractors with information on the road status and of procedure e.g. by using the part of the LP-4 road not affected by the closure, arranging transport using suitably equipped vehicles or postponing transport or planned activities.

6.9 Visits must be cancelled by visit organizers.

6.10 Weather conditions can change at short notice. Staff must be prepared to turn back to the point of departure if conditions become more difficult than expected. In this case they must inform Residencia reception.

6.11 Use of the V-16 connected emergency beacon

Where a vehicle is required to stop due to a breakdown or incident during 'winter and/or hazardous conditions transport procedures', drivers must prioritise personal safety and deploy the V-16 connected emergency beacon in accordance with the approved ING procedure.

The V-16 beacon is the primary roadside warning device.

Warning triangles shall only be used as a complementary measure and only where it is safe to do so.

Operational guidance is provided in *Use of the V-16 Beacon*:

[Use of the V16 Beacon](#)

7 Arranging of convoys

7.1 A convoy for normal transport may be organised by the ORM Coordinator.

7.2 Coordination of convoys leaving the ORM, involving all UIs, is the responsibility of the IAC ORM safety officer.

8 Responsibilities

8.1 The activation of the 'ORM special transport procedure' in agreement with CECOPIN is responsibility of the IAC ORM administration.

8.2 The ORM Coordinator must:

- Declare the start and end of ING 'winter and/or hazardous conditions transport procedures'.
- Arrange and communicate travel arrangement with Residencia reception for all staff travelling with normal transport.
- Ensure that 4WD vehicle, with adequate equipment on board are scheduled for transport.

8.3 All staff must:

- Check email and the ING web pages before starting travel if not travelling with normal transport or when travelling on weekends and public holidays.
- Communicate travel arrangements with Residencia reception directly if not travelling with normal transport. As well inform the ORM Coordinator if travelling during normal working hours.
- Communicate any change to the transport arrangement made.

- Inform all visitors and contractors for which they are contact person of the procedures in force.
- Carry their full weather protective clothing with them during any periods where the risk of 'winter and/or hazardous conditions transport procedures' being implemented is greatest.
- Ensure that your fleet car radio is functioning normally by confirming occupation to the ORM Coordinator vehicle before 08:00.
- Maintain mobile phones charged and switched on.
- Know how to fit snow chains.
- Know how to activate/deactivate the car specific traction control.
- Cancel any organised visits.
- Be familiar with the correct use of the V-16 connected emergency beacon and follow the approved ING procedure.

PROCEDIMIENTO A SEGUIR PARA EL USO DE TRANSPORTE DURANTE CONDICIONES DE INVIERNO / PELIGROSAS

Todo el personal debe leer estas normas y asegurarse de conocerlas a fondo.

1 Resumen de los aspectos clave

- El ‘procedimiento de invierno y / o de condiciones peligrosas’ puede activarse en cualquier momento del año (pero más probablemente entre Noviembre y Abril), cuando las carreteras y el observatorio se puedan ver afectados por hielo, nieve y condiciones meteorológicas adversas. La activación será publicada en las páginas web del ING *además mediante email* y WhatsApp group
- El estado oficial de la carretera (‘abierto’, ‘cierre preventivo’, ‘cierre absoluto’) se verá en la página web del IAC ORM: <http://www.iac.es/eno.php?op1=2&op2=5&lang=en>
- Cuando el CECOPIN declare el ‘cierre preventivo’ de toda o parte de la carretera LP4, los ‘procedimientos de invierno y / o de condiciones peligrosas’ deben considerarse en vigor.
- Con el ‘cierre preventivo’, a menos que el CECOPIN indique lo contrario, la administración del IAC ORM está autorizada para activar (y desactivar) ‘el procedimiento de transporte especial’ en el cual la carretera está abierta para vehículos debidamente equipados para el transporte del personal del ORM.
- Con el ‘procedimiento de transporte especial’, la carretera está cerrada para aquellos vehículos que no estén equipados de forma adecuada, de acuerdo al punto 5.1 de este documento.
- El número de personal trabajando en el Observatorio se debe mantener al mínimo. *Sólo las personas que trabajen a turnos y el personal de operaciones, siendo el Coordinador del ORM quién decide el personal que sube.*
- Nadie debe circular por la carretera de la montaña sin el conocimiento por parte de la recepción de la Residencia;
- La administración del ING debe informar al conductor del taxi y a aquellos visitantes con reservas de taxi. La persona responsable de la visita debe informar a los contratistas de que el procedimiento está en vigor.
- Los vehículos del ING están equipados con una baliza V-16 conectada, que debe utilizarse como dispositivo principal de señalización en carretera en caso de avería o parada de emergencia.

La guía detallada se encuentra en *Use of the V-16 Beacon*:

[Use of the V16 Beacon](#)

2 Antecedentes

El ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ estaba documentado en La Palma Nota Informativa LPON10/02. Aquí el LPON10/02 se revisa por tres razones:

- El ING ya no se ocupa de manejar las emergencias por su cuenta: el Centro de Coordinación Operativa Insular (CECOPIN) del Cabildo de La Palma se encarga de las emergencias; tiene la autoridad para cerrar la carretera LP4.
- La administración del IAC ORM es responsable de la comunicación con el CECOPIN y coordina la respuesta a nivel del Observatorio. En particular, la administración del IAC ORM está a cargo de acordar con el CECOPIN el comienzo y finalización de la autorización de transporte para vehículos ORM seleccionados durante la 'clausura preventiva' aprobada por el Cabildo de La Palma en Enero de 2015.
- *Debido a cambios en la estructura de la institución, la línea de mando ha cambiado y por tanto las comunicaciones internas. Se ha incorporado la figura de Coordinador del ORM del ING, en adelante Coordinador del ORM, y en su ausencia el Jefe de Ingeniería será quien tome las decisiones.*

3 Introducción

3.1 Aunque estamos aquí para operar los telescopios a lo largo de todo el año, la seguridad del personal es de gran importancia.

3.2 El ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ son medidas de control que se ponen en marcha con la finalidad de reducir el riesgo de accidentes / incidentes durante los periodos de mal tiempo o condiciones adversas, por ejemplo incendios forestales.

3.3 El ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ se puede poner en marcha en cualquier momento del año (por ejemplo debido a incendios forestales, derrumbes, etc) pero más frecuentemente entre Noviembre y Abril cuando la carretera y el observatorio se puedan ver afectados por hielo, nieve y condiciones meteorológicas adversas.

3.4 Este documento describe el procedimiento que deben seguir todos los empleados, visitantes, colaboradores y contratistas cuando están en vigor los «procedimientos de transporte en condiciones invernales y/o peligrosas». Durante estos periodos, se espera que los miembros del equipo de ingeniería, el personal de ingeniería seleccionado y el personal de plantilla se desplacen al emplazamiento de ORM, denominado personal esencial. Los procedimientos están destinados, en parte, a proporcionar suficiente cobertura de telescopios si se considera seguro y práctico hacerlo, al tiempo que se minimiza el riesgo para el personal. Esto debe tener en cuenta si los telescopios se van a utilizar realmente. Por lo tanto, al controlar y limitar el número de empleados que deben desplazarse, reducimos el número de personas expuestas a peligros.

3.5 Habrá una cierta capacidad para que otros miembros de personal puedan viajar con el equipo de ingeniería en algunas ocasiones en que se encuentra activo el ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’, pero solo si estos tienen tareas específicas o funciones que no se pueden realizar en las oficinas de Santa Cruz o por el equipo de ingeniería. Por tanto, se solicita a los ‘line managers’ que organicen trabajos en las oficinas de santa Cruz, o teletrabajo, para el personal que no pueda viajar a la montaña debido al ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’.

Durante estos periodos *el Coordinador del ORM* tendrá la responsabilidad de la seguridad en el transporte y la coordinación de los viajes del personal. *No obstante, cuando haya un cierre absoluto y el acceso al observatorio no esté permitido, el personal podrá acudir a las oficinas, teletrabajar, o tomarlo como días libres.*

3.6 La carretera y las condiciones meteorológicas pueden cambiar en muy corto tiempo y los conductores deben tener esto en cuenta y adaptar sus métodos de conducción a esas condiciones.

4 Situaciones posibles

El ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ del ING se activará siempre que le CECOPIN declare el ‘cierre preventivo’ o ‘cierre absoluto’ de la carretera LP4.

Hay 4 situaciones posibles:

1. El procedimiento no está activo. El transporte se realiza como está programado. Los contratistas y visitantes tienen acceso. Los coches de alquiler están permitidos. Hay que tener en cuenta, que se debe recomendar a los visitantes que no accedan al observatorio usando vehículos de alquiler entre Noviembre y Abril, cuando en la carretera y el observatorio se puede encontrar hielo, nieve y condiciones meteorológicas adversas.
2. El ING activa el ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’, por lo general siguiendo el criterio del jefe de seguridad del ING, sin la activación (CECOPIN) del ‘cierre absoluto’ o ‘cierre preventivo’
3. El CECOPIN declara el ‘cierre preventivo’ de toda o parte de la carretera LP-4. Bajo el ‘cierre preventivo’, a menos que sea explícitamente indicado por el CECOPIN, la administración del IAC ORM está autorizada para activar el ‘procedimiento especial de transporte en el ORM’, por el cual la carretera está abierta para aquellos vehículos debidamente equipados para el transporte de personal del ORM. Bajo el ‘cierre preventivo’, la carretera está cerrada para los vehículos regulares, incluidos los coches privados, de alquiler, taxis, así como los coches de los ‘UIs’ (Instituciones Usuarias) que no cumplan los requerimientos (para requerimientos ver 5.1)
4. El CECOPIN declara el ‘cierre absoluto’ de parte o toda la carretera LP-4. Viajar por las zonas cerradas de la carretera no está permitido a nadie.

5 Quién puede circular por la LP4 bajo ‘cierre preventivo’

5.1 Los requerimientos para el personal del ING y los coches son:

- tracción a las 4 ruedas
- PMR (radio) operativa, teléfonos móviles operativos
- comunicación al principio y final del trayecto (ver 6.4)
- cadenas operativas y un conductor que sepa cómo montar las cadenas
- el personal debe llevar consigo ropa adecuada que le proteja del mal tiempo.

5.2 El taxi y el personal de limpieza (al igual que cualquier contratista, coche privado o vehículo de alquiler) no debe usar la carretera declarada como cerrada por el CECOPIN, ya sea preventivo o absoluto.

6 Prácticas que se deben seguir durante el ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’

6.1 Quién lo comunica:

- El comienzo y finalización del ‘procedimiento a seguir para el uso de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ serán comunicadas a través del email, normalmente por el jefe de seguridad del ING y publicado en las páginas web del ING
- Aquellas emergencias declaradas por el CECOPIN o la Administración del IAC ORM, serán anunciadas a través del email y los individuos seleccionados recibirán mensajes de texto desde '[Ormgeneral] ESTADO ORM - ORM STATUS REPORT'. El mensaje dirá ‘Activación del procedimiento especial de transporte del ORM’ cuando el procedimiento esté activado.
- *Existe un grupo de WhatsApp llamado ORM PERSONAL, en el que están personal de todos los telescopios, del IAC además de los “line manager” del ING. Desde aquí se informa del estado de la carretera de primera mano, y según la información facilitada, el Coordinador del ORM puede ir tomando las primeras decisiones hasta que el IAC haga comunicaciones oficiales.*

6.2 El éxito de los procedimientos se basa en la buena comunicación. La comunicación debe ser por radio o teléfono. Todo el personal debe estar familiarizado con el funcionamiento de las radios PMR. La comunicación por radio debe ser clara y concisa.

6.3 Hasta no tener comunicaciones claras y/o oficiales por parte de CECOPIN y la Administración del IAC, el Coordinador del ORM puede tomar la decisión de retrasar la subida al observatorio hasta que haya luz de día, e intentar valorar el acceso al observatorio in situ y ver las condiciones reales y zonas críticas. Los movimientos del personal desde y hasta el observatorio deben mantenerse al mínimo esencial.

6.4 El personal del ING debe comunicar el uso de la carretera LP-4 a la recepción de la Residencia y *también el Coordinador del OMR debe de informar al Jefe de Ingeniería*, si los viajes se llevan a cabo en el horario normal de trabajo. La información debe incluir el punto de salida, el destino, número de ocupantes y el número de la matrícula. Cualquier cambio en la organización del transporte debe ser comunicado.

6.5 Un informe de las condiciones de la carretera y del tiempo será emitido por radio, aproximadamente a las 08.00 am, los días normales de trabajo por la recepción de la Residencia. El contacto con el personal puede también realizarse haciendo uso de los teléfonos móviles. Es por esto por lo que tanto las radios como los teléfonos móviles deben estar siempre encendidos.

6.6 En los días normales de trabajo, el personal del ING no debe viajar más temprano que el equipo de ingeniería del ING (transporte normal). Cualquier otro día y al atardecer el personal del ING debe viajar con suficiente luz de día.

6.7 El personal del ING que no viaja con el transporte habitual debe comunicar la organización de los viajes a la recepción de la Residencia directamente.

6.8 La administración del ING debe informar al conductor del taxi y a los visitantes con reserva de taxis. El supervisor de las contratas debe informar a los contratistas de que los procedimientos se han puesto en marcha. Ellos son responsables de facilitarles a los visitantes y a los contratistas información sobre el estado de la carretera y del procedimiento, por ejemplo mediante el uso de la parte de la carretera LP-4 que no se ve afectado por el cierre, organizar el transporte mediante vehículos debidamente equipados o posponer el transporte o las actividades previstas.

6.9 Las visitas deben ser canceladas por los organizadores de las mismas.

6.10 Las condiciones meteorológicas pueden cambiar en un corto periodo de tiempo. El personal debe estar preparado para regresar al punto de salida, si las condiciones llegan a presentar más dificultad de la esperada. Cuando esto ocurra deben informar a la recepción de la Residencia.

6.11 Uso de la baliza V-16 conectada

Cuando un vehículo deba detenerse por una avería o incidente durante la activación del ‘procedimiento de transporte en condiciones invernales y/o peligrosas’, los conductores deberán priorizar su seguridad personal y desplegar la baliza V-16 conectada conforme al procedimiento aprobado por el ING.

La baliza V-16 es el dispositivo principal de señalización en carretera. Los triángulos de señalización solo deberán utilizarse como medida complementaria y únicamente cuando sea seguro hacerlo.

La guía operativa se encuentra en *Use of the V-16 Beacon*:
[Use of the V16 Beacon](#)

7 Organización de los convoyes

7.1 *El Coordinador del OMR* puede organizar un convoy para el transporte normal.

7.2 La coordinación de los convoyes que salgan del ORM, incluyendo todas las ‘UIs’, son responsabilidad del jefe de seguridad del IAC ORM.

8 Responsabilidades

8.1 La activación del ‘procedimiento especial de transporte del ORM’ en acuerdo con el CECOPIN es responsabilidad de la administración del IAC ORM.

8.2 *El Coordinador del ORM* con o sin el Jefe de Seguridad, y en ausencia de ambos, el Jefe de Ingeniería:

- Declarar el comienzo y finalización del ‘procedimiento de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’ del ING.
- Establecer y comunicar la organización de los viajes con la recepción de la Residencia para todo el personal viajando con el transporte normal.
- Asegurarse que el transporte se va a realizar con vehículos con tracción cuatro ruedas, con equipamiento adecuado a bordo.

8.3 Todo el personal debe:

- Comprobar el email y las páginas web del ING antes de comenzar el viaje, si no se viaja con el transporte normal o cuando se viaje en fines de semana o días de fiesta.
- Comunicar la organización de los viajes a la recepción de la Residencia directamente si no se viaja con el transporte normal.
- Comunicar cualquier cambio en los arreglos de transporte ya hechos.
- Informar a todos los visitantes y contratistas, para los que actúan como personas de contacto, de que el procedimiento ha sido activado.
- Llevar consigo su ropa protectora de invierno durante los periodos en que es más probable que se ponga en marcha el ‘procedimiento de transporte durante condiciones de invierno / peligrosas’.
- Asegurarse de que la radio del coche en que viaja funciona normalmente confirmando los ocupantes del vehículo al Coordinador del ORM antes de las 08:00.
- Mantener los teléfonos móviles cargados y encendidos.
- Saber cómo colocar las cadenas para la nieve.
- Saber cómo activar / desactivar el control de tracción cuatro ruedas del coche.
- Cancelar las visitas si son los organizadores de las mismas.
- Conocer el uso correcto de la baliza V-16 conectada y seguir el procedimiento aprobado por el ING.