

GEN 0.4 LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP

Página	Fecha	Página	Fecha	Página	Fecha
Parte 1 GENERALIDADES GEN – 0		2.1.2	08 JUL 13	4.1.4	08 JUL13
		2.1.3	08 JUL13	4.1.5	08 JUL13
		2.1.4	08 JUL13	4.1.6	08 JUL13
0.1.1	08 JUL13	2.2.1	08 JUL13	4.1.7	08 JUL13
0.1.2	08 JUL13	2.2.2	08 JUL13	4.1.8	08 JUL13
0.1.3	08 JUL13	2.2.3	08 JUL13	4.2.1	08 JUL13
0.1.4	08 JUL13	2.2.4	08 JUL13	Parte 2 EN RUTA (ENR) ENR – 0	
0.2.1	08 JUL13	2.2.5	08 JUL13		
0.3.1	08 JUL13	2.2.6	08 JUL13		
0.4.1*	12 DEC 13	2.2.7	08 JUL13	0.6.1	28 JUN 10
0.4.2*	12 DEC 13	2.2.8	08 JUL13	0.6.2	28 JUN 10
0.4.3*	12 DEC 13	2.2.9	08 JUL 13	ENR – 1	
0.5.1	08 JUL13	2.2.10	08 JUL13		
0.6.1	08 JUL13	2.2.11	08 JUL13		
0.6.2	08 JUL13	2.2.19	08 JUL13	1.1.2*	12 DEC 13
GEN – 1		GEN 3		1.1.3*	12 DEC 13
				1.1.4*	12 DEC 13
				1.2.1	28 JUN 10
1.1.1	08 JUL13	3.1.1	08 JUL13	1.2.2	28 JUN 10
1.1.2	08 JUL13	3.1.2	08 JUL13	1.2.3	28 JUN 10
1.1.3	08 JUL13	3.1.3	08 JUL13	1.3.1	28 JUN 10
1.2.1	08 JUL13	3.1.4	08 JUL13	1.3.2	05 NOV 98
1.2.2	08 JUL13	3.1.5	08 JUL13	1.3.3	14 ABR 00
1.2.3	08 JUL 13	3.1.6	08 JUL13	1.4.1	05 NOV 98
1.3.1.	08 JUL13	3.2.1	08 JUL13	1.4.2	28 JUN 10
1.3.2	08 JUL13	3.2.2	08 JUL13	1.5.1*	12 DEC 13
1.3.3	08 JUL13	3.2.3	08 JUL13	1.5.2	12 DEC 13
1.3.4	08 JUL13	3.2.4	08 JUL13	1.6.1*	12 DEC 13
1.3.5	08 JUL13	3.2.5	08 JUL13	1.6.2*	12 DEC 13
1.3.6	08 JUL13	3.4.4	08 JUL13	1.6.3*	12 DEC 13
1.3.7	08 JUL13	3.5.1	08 JUL13	1.6.4*	12 DEC 13
1.4.1	08 JUL13	3.5.2	08 JUL13	1.6.5*	12 DEC 13
1.4.2	08 JUL13	3.5.3	08 JUL13	1.7.1	11 MAY 06
1.4.3	08 JUL13	3.5.4	08 JUL13	1.7.2	11 MAY 06
1.4.4	08 JUL13	3.5.5	08 JUL13	1.7.3	14 ABR 00
1.5.1	08 JUL13	3.5.6	08 JUL13	1.7.4	05 NOV 00
1.5.2	08 JUL13	3.5.7	08 JUL13	1.8.1	05 NOV 98
1.6.1	08 JUL13	3.6.1	08 JUL13	1.9.1	05 NOV 98
1.6.2	08 JUL13	3.6.2	08 JUL13	1.10.1	05 NOV 98
1.7.1	08 JUL13	3.6.3	08 JUL13	1.10.2	28 JUN 10
1.7.2	08 JUL13	GEN 4		1.10.3	05 NOV 98
1.7.3	08 JUL13			1.10.4	05 NOV 98
GEN – 2				4.1.1	08 JUL13
		4.1.2	08 JUL13	1.12.1	05 NOV 98
2.1.1	08 JUL13	4.1.3	08 JUL 13		

Página	Fecha	Página	Fecha	Página	Fecha
1.12.2	05 NOV 98	5.4.1	14 ABR 00	2.1.14	12 DEC 13
1.12.3	05 NOV 98	5.5.1	05 NOV 98	2.1.5	12 DEC 13
1.12.4	05 NOV 98	5.6.1	14 ABR 00	2.29	12 DEC 13
1.13.1	05 NOV 98	ENR – 6		2.31.1	12 DEC 13
1.14.1	05 NOV 98			2.31.3	12 DEC 13
1.14.2	05 NOV 98	6.1.1	14 ABR 00	2.31.5	12 DEC 13
1.14.3	05 NOV 98	6.2.1	14 ABR 00	2.31.7	12 DEC 13
1.14.4	05 NOV 98	6.3.1	14 ABR 00	2-31.9*	12 DEC 13
1.14.5	10 MAR 11	6.4.1	14 ABR 00	2-31.11*	12 DEC 13
1.14.6	10 MAR 11	6.5.1	14 ABR 00	2-31.13*	12 DEC 13
1.14.7	10 MAR 11	6.6.1	14 ABR 00	2-31.15*	12 DEC 13
1.14.8	10 MAR 11	6.7.1	14 ABR 00	2-31.17*	12 DEC 13
ENR – 2		6.8.1	14 ABR 00	2-31-19*	12 DEC 13
		6.9.1	14 ABR 00	2-35.1*	12 DEC 13
2.1.1*	12 DEC 13	Parte 3 AERÓDROMO (AD) AD – 0		2-35.3*	12 DEC 13
2.1.2*	12 DEC 13			2-35.5*	12 DEC 13
2.2.1	14 APR 00			2-37*	12 DEC 13
ENR – 3		0.6.1	06 JUL 00	2-39.1*	12 DEC 13
		0.6.2	06 JUL 00	2-39.3*	12 DEC 13
3.1.1*	12 DEC 13	AD – 1		2-39.5*	12 DEC 13
3.1.2*	12 DEC 13			2-39.7*	12 DEC 13
3.1.3*	12 DEC 13	1.1.1	28 JUN 10	2-39.9*	12 DEC 12
3.2.1*	12 DEC 13	1.1.2	28 JUN 10	2-39.11*	12 DEC 13
3.2.2*	12 DEC 13	1.1.3	28 JUN 10	2-39.13*	12 DEC 13
3.2-3*	12 DEC 13	1.2.1	28 JUN 10	2-39.15*	12 DEC 13
3.3.1*	12 DEC 13	1.3.1	10 MAR 11	2-39.17*	12 DEC 13
3.4.1*	12 DEC 13	1.3.2	10 MAR 11	AD 2-MSSS	
3.5.1	30 OCT 03	1.3.3	06 JUL 00		
3.6.1	14 ABR 00	1.4.1	06 JUL 11	2.1.1	28 JUN 10
ENR -4		AD 2- MSLP		2.1.2	
				2.1.3	28 JUN 10
				2.1.4	28 JUN 10
4.1.1*	12 DEC 13	2.1.1*	12 DEC 13	2.1.5	28 JUN 10
4.2.1	14 APR 00	2.1.2*	12 DEC 13	2.1.6*	12 DEC 13
4.3.1*	12 DEC 13	2.1.3*	12 DEC 13	2.1.7	28 JUN 10
4.4.1*	12 DEC 13	2.1.4*	12 DEC 13	2.1.8	28 JUN 10
4.5.1*	12 DEC 13	2.1.5*	12 DEC 13	2.1.9	28 JUN 10
ENR -5		2.1.6*	12 DEC 13	2.1.9	28 JUN 10
		2.1.7*	12 DEC 13	2.1.10	28 JUN 10
		2.1.8*	12 DEC 13	2.1.12	28 JUN 10
5.1.1	10 MAR 11	2.1.9*	12 DEC 13	2.1.12	28 JUN 10
5.1.2	10 MAR 11	2.1.10*	12 DEC 13	2.1.13	05 NOV 98
5.1.3	10 MAR 11	2.1.11*	12 DEC 13	2.1.14	16 MAY 02
5.2.1	14 ABR 00	2.1.12*	12 DEC 13	2.1.15	16 MAY 16
5.3.1	14 ABR 00				

				2.1.16	16 MAY 16
				2.1.17	28 JUN 10
				2.1.18	06 JUL 00
				2.1.19	16 MAY 02
				2.1.20	16 MAY 02
				2.1.21	06 JUL 00
				2.1.22	16 MAY 02
				2.1.23	06 JUL 00
				2.1.24	16 MAY 02
				2.1.25	16 MAY 02
				2.1.26	16 MAY 02

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

→ Las reglas y procedimientos de tránsito aéreo aplicables al tránsito aéreo en el territorio de la República de El Salvador se ajustan a la RAC ATS – Regulación de los Servicios de Tránsito Aéreo, aprobada el 29 de octubre de 2012 y al Anexo 2 Reglamento del Aire; Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo; Documento 4444 ATM-501 *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* y al Documento 7030 *Procedimientos suplementarios regionales* aplicables a la región CAR/SAM, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, excepto las diferencias enumeradas en GEN 1.7.

1. Altura mínima de seguridad

Las aeronaves no volarán por debajo de la altura mínima de seguridad, excepto cuando sea necesario para el despegue y el aterrizaje. La altura mínima de seguridad es la altura a la cual no han de temerse una perturbación de ruido innecesaria ni riesgos innecesarios para las personas y los bienes en caso de un aterrizaje de emergencia; sin embargo, sobre las ciudades, otras áreas densamente pobladas y reuniones de personas, esta altura será como mínimo de 300 M (1 000 FT) por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de 600 M. Los helicópteros pueden volar a menos altura, siempre que al hacerlo no pongan en peligro a personas y bienes. No se harán volar por debajo de puentes o construcciones semejantes ni por debajo de líneas de alta tensión y antenas. Para los vuelos efectuados con fines especiales, la autoridad aeronáutica competente local puede conceder excepciones.

2. Lanzamiento de objetos

Está prohibido el lanzamiento o pulverización de objetos y otras sustancias desde aeronaves. Esto no se aplica al lastre en forma de agua o arena fina, combustible, cables de remolque, estandartes de remolque y objetos semejantes, si se dejan caer o se descargan en sitios en que no exista peligro para las personas ni los bienes. La AAC puede otorgar excepciones a la prohibición, si no existe peligro para las personas ni los bienes.

3. Vuelos acrobáticos

Los Vuelos Acrobáticos sólo se permiten en condiciones meteorológicas de vuelo visual y con el consentimiento explícito de todas las personas a bordo. Los vuelos acrobáticos están prohibidos a alturas inferiores a 450 M (1,500 FT), así como sobre las ciudades, otras áreas densamente pobladas, reuniones de personas y aeropuertos.

La Autoridad de Aviación Civil puede otorgar excepciones en casos particulares. Los vuelos acrobáticos efectuados en las proximidades de aeródromos que carezcan de una dependencia ATS requieren un permiso especial, además de la autorización del control de tránsito aéreo.

4. Vuelos de remolque y publicidad aérea

Los vuelos de publicidad con objetos remolcados requieren un permiso de la Autoridad de Aviación Civil. Los permisos sólo se otorgan sí:

- 1) El piloto posee una habilitación para remolcar.

- 2) Si la aeronave está equipada con un barógrafo calibrado para registro de altitudes durante el vuelo
- 3) Durante el vuelo propuesto no volarán más de tres aeronaves en formación, en cuyo caso se mantendrán una distancia mínima de 60 M entre el objeto remolcado por la aeronave precedente y la aeronave siguiente, así como entre las aeronaves.
- 4) El seguro de responsabilidad pública cubre también explícitamente el remolque de objetos.

Lo anterior se aplica al remolque de objetos con otros fines que no sean de publicidad y el apartado 2) no se aplica a los trabajos aéreos de aeronaves de alas rotativas

Por motivos de seguridad pública o de orden público y en particular para la atenuación del ruido, la AAC puede imponer condiciones. Esta puede asignar alturas mínimas de seguridad superiores o imponer limitaciones de tiempo.

Los vuelos de publicidad en los cuales la publicidad sola consiste en inscripciones sobre la aeronave no requieren permiso. Están prohibidos los vuelos de publicidad con medios acústicos.

5. Horas y unidades de medidas

Se aplican a las operaciones de vuelo el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y las unidades de medida prescritas. La AAC determinará las unidades de medida que se han de utilizar y que figuran en la parte GEN página GEN 2.1-1.

6. Estructura del espacio aéreo

Para desempeñar el servicio de información de vuelo y el servicio de alerta, la AAC establece regiones de información de vuelo, que se publican en esta AIP. Dentro de las regiones de información de vuelo se establece el espacio aéreo controlado y no controlado, según la extensión de los servicios de tránsito aéreo que se mantengan allí, basándose en la clasificación descrita en la subsección ENR 1.4. Dentro del espacio aéreo controlado, los servicios de tránsito aéreo pueden prohibir total o parcialmente los vuelos VFR con respecto a la limitación de espacio y tiempo, si lo requiere el grado de intensidad del tránsito aéreo sometido al control de tránsito aéreo.

7. Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas

Dentro del territorio de El Salvador se han establecido Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas. Estas Zonas no interfieren con el Tránsito Aéreo Nacional o Internacional

La puesta en actividad de las zonas, en ejecución al funcionamiento intermitente, se notificará con suficiente anticipación por medio de NOTAM.

8. Vuelos de planeadores con nubes,

La Autoridad de Aviación Civil (AAC) se reserva el derecho de aprobar estos vuelos. Sin embargo para el ejercicio de éstas, deberá obtenerse la autorización en forma escrita.

9. Despegues y aterrizajes de aviones, giroaviones, dirigibles, planeadores con motor, planeadores y paracaidistas fuera de los aeródromos en que son admitidos.

La Autoridad de Aviación Civil (AAC) se reserva el derecho de aprobar estos vuelos. Sin embargo para el ejercicio de éstas, deberá obtenerse la autorización en forma escrita.

10. Ascenso de globos, cometas, aeromodelos autopropulsados y objetos volantes

La Autoridad de Aviación Civil (AAC) se reserva el derecho de aprobar estos vuelos. Sin embargo para el ejercicio de éstas, deberá obtenerse la autorización en forma escrita.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 1.5 PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACION Y SALIDA

1. Generalidades

1.1 Los procedimientos de espera, aproximación y salida utilizados se basan en los que figuran en la última edición del Doc. 8168 Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves (PANS-OPS) de la OACI.

1.2 Los procedimientos de espera y aproximación utilizados se han basado en los valores y factores contenidos en la Volumen I, Partes III y IV de los PANS-OPS. Se entrará en los circuitos de espera y se volará en los mismos como se indica a continuación.

2. Vuelos que llegan

2.1 Los vuelos IFR que llegan y aterrizan dentro de un área de control terminal estarán autorizados a llegar a un punto de espera específico y se les darán instrucciones de comunicarse con el control de aproximación a una hora, nivel o posición determinada. Los términos de esta autorización deberán respetarse hasta recibir instrucciones adicionales del control de aproximación. Si se llega al límite de la autorización antes de haber recibido nuevas instrucciones, se llevará a cabo el procedimiento de espera en el último nivel autorizado.

2.2 Debido al limitado espacio aéreo disponible, es importante que las aproximaciones al circuito y los procedimientos de espera se ejecuten lo más exactamente posible. Se solicita categóricamente a los pilotos que informen al ATC si por algún motivo no pueden efectuar la aproximación o la espera como se requiere.

3. Vuelos que salen

3.1 Los vuelos IFR que salen de aeródromos controlados recibirán una autorización ATC inicial de la torre de control del aeródromo local. El límite de la autorización será normalmente el aeródromo de destino. Los vuelos IFR que salen de aeródromos no controlados deben concertar arreglos con el centro de control correspondiente antes del despegue.

3.2 Se publicarán instrucciones detalladas con respecto a rutas, virajes, etc. después del despegue.

Nivel de vuelo (FL)	Aeronaves de Categorías A y B	Aeronaves de reacción	
		Condiciones normales	Condiciones de turbulencia
Hasta FL 140 (4,250 M) inclusive	170 KT	230 KT	280 KT (520 KM/H) o 0.8 MACH, lo que sea inferior
Por encima de FL 140 (4,250 M) hasta FL200 (6,100 M) inclusive	240 KT (445 KM/H)		
Por encima de FL 200 (6,100 M) hasta FL340 (10,350 M) inclusive	240 KT (445 KM/H)		
Por encima de FL 340 (10,350 M)	0.83 MACH		0.83 MACH

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 1.6 SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE VIGILANCIA ATC

1. Radar primario

1.1 Servicios complementarios

1.1.1 Una dependencia radar funciona normalmente como parte integrante de la dependencia ATS y proporciona servicio radar a las aeronaves en el máximo grado posible, para satisfacer los requisitos operacionales. Muchos factores, tales como la cobertura radar, la carga de trabajo del controlador y las posibilidades del equipo pueden afectar los servicios, y el controlador radar determinará la viabilidad de proporcionar o de seguir proporcionando servicios radar en cada caso concreto.

1.1.2 Los servicios de control radar en la República de El Salvador serán suministrados por la Autoridad de Aviación Civil (AAC), a través de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) mediante la utilización de un sistema radar ASR-12/MSSR (Radar Primario y Secundario de Vigilancia) cuyos componentes de obtención de datos han sido estratégicamente emplazados en el Aeropuerto Internacional El Salvador

1.1.3 Los servicios de control radar serán proporcionados por El Salvador Control, el cual se encuentra localizado en el Aeropuerto Internacional El Salvador, San Luis Talpa, Departamento de La Paz

1.1.4 El distintivo de llamada radiotelefónico en la República de El Salvador para la prestación de los servicios de control radar será: El Salvador Control.

1.1.5 El servicio de control radar recibe, procesa y presenta datos radar, procedentes de dos radares ASR12/MSSR monopulsor respectivamente, ubicados en el Aeropuerto Internacional El Salvador

Localización:

→ El sistema radar está localizado en las siguientes coordenadas geodésicas: 132618.12225”N 0890312.66103”W

Cobertura aproximación

ASR-12:

Vertical 30,000
 SFC
Horizontal 80 NM

Operación del MSSR

Interroga en los modos A/3 y C (altitud)
Decodifica hasta 4096 códigos
Esta asociado a un radar primario (ASR-12)

MSSR:

Vertical: 60.000
 SFC
Horizontal: 250 NM

1.1.6 Equipo de abordó

Los procedimientos establecidos para la operación del equipo de abordó son los siguientes:

- a) Las aeronaves operando dentro del espacio aéreo de El Salvador bajo la responsabilidad de El Salvador Control y que se dirijan a los aeropuertos internacionales en El Salvador deberán estar equipadas con transpondedor SSR y mantener operando los mismos
- b) Los equipos responsables deberán de tener capacidad de responder en modo A/3, con 4096 códigos y modo C, proporcionando información aeronáutica de altitud de precisión
- c) Los transpondedores SSR deberán ajustarse a las regulaciones contenidas en el Anexo 10, Volumen IV de la OACI.

1.2 Aplicación del servicio de control radar

1.2.1 Los servicios radar serán proporcionados dentro de los espacios aéreos de El Salvador, bajo cobertura radar que es responsabilidad de El Salvador Control. Dichos servicios se proporcionarán de acuerdo a los procedimientos establecidos por OACI en el Cáp. 8 Servicios de vigilancia ATS del Doc. 4444/ATM 501 Gestión de tránsito aéreo

1.2.2 El Salvador control proporcionará los siguientes servicios de control radar en horario H24.

- a) separación radar del tránsito aéreo de llegada, salida y en ruta;
- b) control de tráfico de llegada, salida y en ruta para proporcionar información sobre cualquier desviación importante a la trayectoria de vuelo normal;
- c) guía vectorial radar cuando sea necesario;
- d) asistencia a aeronaves en emergencia;
- e) asistencia a las aeronaves que atraviesan el espacio aéreo controlado;
- f) avisos e información de posición de otras aeronaves que pueden constituir un riesgo.
- g) información para asistir en la navegación de aeronaves
- h) Información sobre condiciones meteorológicas observadas.

NOTA:

No se proporcionará información sobre condiciones meteorológicas cuando el radar primario asociado al canal meteorológico se encuentre inoperativo.

1.2.3 Las separaciones radar horizontales mínimas son: 5 NM en el espacio aéreo salvadoreño.

1.2.4 Los niveles asignados por El Salvador Control proporcionarán un margen de franqueamiento vertical mínimo de 2000 FT sobre el obstáculo más alto del terreno, en todos los sectores de la carta de Altitudes Mínimas de Vector (MVA)

1.3 Procedimientos en caso de fallas de radar y de comunicaciones aire-tierra

1.3.1 Falla del radar

En caso de falla de radar o pérdida de la identificación radar, se impartirán instrucciones para restaurar la separación no radar normal y se darán instrucciones a los pilotos de comunicarse con la dependencia ATS.

1.3.2 Falla de comunicaciones aire-tierra.

1.3.2.1 El controlador radar establecerá si funciona el receptor de radio de la aeronave dando instrucciones al piloto que efectúe uno o varios virajes. Si se observan los virajes, el controlador radar seguirá proporcionando servicio radar a la aeronave

1.3.2.2 Si la radio de la aeronave está completamente inutilizada, el piloto debería aplicar los procedimientos por falta de radio según disposiciones de la OACI. Si ya ha establecido la identificación radar, el controlador guiará a las demás aeronaves identificadas alejándolas de su trayectoria hasta el momento en que la aeronave salga de la cobertura radar

1.4 Representación gráfica de la zona de control radar

En preparación

2. Radar secundario de vigilancia (SSR)

2.1 Procedimientos de emergencia

2.1.1 Excepto cuando afronten una situación de emergencia, los pilotos utilizarán los transpondedores y seleccionarán los modos y claves según las instrucciones del ATC. En particular cuando entren a la FIR Centroamericana los pilotos que ya hayan recibido instrucciones concretas del ATC con respecto al reglaje del transpondedor. Mantendrán ese reglaje hasta recibir otras instrucciones.

2.1.2 Los pilotos de aeronaves que estén por entrar a la FIR Centroamericana y no hayan recibido instrucciones concretas del ATC con respecto al reglaje del transpondedor, harán funcionar el transpondedor en Modo A/3, clave 20 (ó 2000) antes de entrar y mantendrán esa clave hasta recibir otras instrucciones.

2.1.3 Si el piloto de una aeronave que se encuentre en estado de emergencia y ha recibido instrucciones previas del ATC de hacer funcionar el transpondedor en una clave específica, se mantendrá el reglaje en esa clave hasta que se le aconseje otra cosa

2.1.4 En todas las demás circunstancias, el transpondedor se fijará en el Modo A/3, clave 77 (ó 7700). No obstante el procedimiento indicado en 2.1.1, un piloto puede seleccionar el Modo A/3, clave 77 (ó 7700) cuando la emergencia sea de tal naturaleza que parezca ser el recurso más apropiado.

Nota: Se proporciona asistencia radar continua de las respuestas en Modo A/3, clave 77

2.2. Procedimientos en caso de falla de las comunicaciones de radio y de interferencia ilícita.

2.2.1 Procedimiento en caso de falla de las comunicaciones de radio

En caso de falla del receptor de radio de una aeronave, el piloto seleccionará el Modo A/3, clave 76 (ó 7600) y seguirá los procedimientos establecidos, el control subsiguiente de la aeronave se basará en dichos procedimientos.

2.2.2 Procedimiento en caso de interferencia ilícita

Los pilotos de aeronaves en vuelo que sean objeto de interferencia ilícita fijarán el transpondedor en Modo A/3 clave 7500 para dar a conocer la situación, a menos que las circunstancias justifiquen el empleo de la clave 77 (ó 7700)

Nota: En la FIR/UIR Centro Americana se suministra asistencia radar permanente en Modo A, clave 7500.

2.3 Sistema de asignación de claves SSR

El Salvador control asignará los siguientes códigos:

Códigos domésticos (MSLP)	0300 – 0330
	0360 – 0377
Códigos domésticos (MSSS):	0331 – 0357
Códigos regionales dentro de la FIR:	1100 – 1177
Códigos internacionales fuera de la FIR:	4640 – 4677

2.4 Representación gráfica de la zona de cobertura del radar/SSR

EN PREPARACION

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 2. ESPACIOS AÉREOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA

Nombre Limites laterales Limites verticales Clase de espacio aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idiomas Area y condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia / propósito	Observaciones
1	2	3	4	5
<p>FIR CENAMER CONTROL</p> <p>Desde 1300N 09500W, directo a la frontera México – Guatemala en la costa del Pacífico a lo largo de la frontera México – Guatemala y a la frontera México - Belice, hasta la costa del Caribe, directo</p> <p>1809N 08745W 2000N 08600W 2011N 08517W 2044N 08521W 2000N 08200W 1900N 08295W 1500N 08215W 1254N 08249W</p> <p>directo a la frontera Costa Rica – Panamá en el Mar Caribe y a lo largo de la frontera Costa Rica – Panamá hasta la costa del Pacífico, directo</p> <p>0730N 08255W 0125N 08255W 0125N 09200W 1000N 10430W 1130N 10000W 1300N 09500W</p> <p>ALT <u>19500 FT</u> 3000 FT AMSL</p> <p>Espacio Aéreo Clase A: UNL / 19,500 FT F: 19500 FT / 3,000 FT AMSL</p>	ACC CENAMER	<p>CENAMER Control</p> <p>Español / Inglés</p> <p>H-24</p>	<p>VHF / 24</p> <p>123.9 MHZ Sector 1</p> <p>124.1 MHZ Sector 2</p> <p>124.3 MHZ Sector 3</p>	Se requiere comunicación en ambos sentidos

Nombre Limites laterales Limites verticales Clave de espacio aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idiomas Area y condiciones de uso horas de servicio	Frecuencia / propósito	Observaciones
1	2	3	4	5
<p>UIR CENTROAMERICANA</p> <p>Limites laterales :</p> <p>Los mismos que la FIR CENAMER</p> <p>ALT <u>UNL</u> 19,500 FT</p> <p>Espacio Aéreo Clase: A</p>	<p>ACC CENAMER</p>	<p>CENAMER Control</p> <p>Español / Inglés</p> <p>H-24</p>	<p>123.9 MHZ Sector 1</p> <p>124.1 MHZ Sector 2</p> <p>124.3 MHZ Sector 3</p> <p>Servicio de Control de Area</p>	<p>Se requiere comunicación en ambos sentidos</p>
<p>TMA El Salvador</p> <p>Círculo de 40NM de radio centrado en el VOR/DME Identificación CAT coordenadas WGS-84 132629.02621°N 0890251.93119°W frecuencia 117.5 MHZ Canal 122X desde una altitud de 2,500 FT hasta 19,500 FT inclusive.</p> <p><u>19.500 FT</u> 2500 FT</p> <p>Espacios Aéreos Clase:</p> <p>Dentro del TMA D CTR de MSLP C CTR de D Fuera del TMA D Desde SFC hasta MVA FT G Por arriba de MVA E Aerovias D</p>	<p>El Salvador Control</p>	<p>El Salvador Control</p> <p>Español / Inglés</p> <p>H-24</p>	<p>119.9 MHZ</p>	<p>Se requiere comunicación en ambos sentidos</p>

ENR 3. RUTAS ATS

ENR 3.1 RUTAS ATS INFERIORES

Designador de Ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓↑ VOR RDL DIST (COP)		<u>Limite Superior</u> <u>Limite Inferior</u> o Altitud mínima ² Clasificación del espacio aéreo	Limites laterales NM	Dirección de los niveles de cruceo		Observaciones Dependencia de control Frecuencia
	IMP	PAR					
1	2		3	4	5		6
A317 (RNP5) ³ ▲DUNEL 134401.54 N 0900605.04 W ▲AMESA 133728.73 N 0894221.53 W ▲VOR/DME (CAT) 132629.02621N 0890251.93119 W ▲UMIPI 130948.55 N 0882532.62 W ▲GABOS 130537.58 N 0881613.58 W ▲TUKOR 125319.36 N 0874855.86 W	 <u>104°</u> 284° <u>104°</u> 284° <u>113°</u> 294° <u>114°</u> 294° <u>114°</u> 294°	 24.41 40 40 10 29.33	 <u>19,500</u> FT 10,000 FT <u>19,500</u> FT 10,000 FT	 D D	 10 	 ↓ ↑	
A754 (RNP5) ³ ▲VITAN 135146.57 N 0874452.77 W ▲MUTAL 133910.87 N 0882354.41 W ▲VOR/DME CAT 132629.02621 N 0890251.93119 W	 <u>251°</u> 071° <u>251°</u> 071°	 40 40	 <u>19,500</u> FT 10,000 FT	 D 	 10 	 ↓ ↑	
B500 (RNP5) ³ ▲NAGEL 141531.08 N 0883530.70 W ▲ATUMA 140145.61 N 0884312.02 W ▲VOR/DME CAT 132629.02621 N 0890251.93119 W	 <u>208°</u> 028° <u>208°</u> 028° <u>208°</u> 028°	 15.60 40 <u>40</u>	 <u>19,500</u> FT 13,000 FT	 D 	 10 	 ↓ ↑	

Designador de Ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓↑ VOR RDL DIST (COP)		Limite Superior Limite Inferior o Altitud mínima ² Clasificación del espacio aéreo	Limites laterales NM	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Dependencia de control Frecuencia
					IMPAR	PAR	
1	2		3	4	5		6
G436 (RNP5) ³ ▲KAPAN 140330.44 N 0895118.99 W ▲OLISU 135114.62 N 0893513.02 W ▲ VOR/DME CAT 132629.02621"N 890251.93119"W ▲AMUVO 130104.14 N 0883106.22 W ▲ ALTEG 123444.89 N 0875825.05 W	 <u>127°</u> 307°	 19.86 40 40 41.31	 <u>19,500</u> FT 11,000 FT <u>19,500</u> FT 8,000 FT	 D 10	 ↓ ↑		
A758 (RNP5) ³ ▲ NOVOG 142110.11 N 0890950.51 W ▲RELTA 140614.39 N 0890845.86 W ▲VOR/DME YSV 134124.18404 N 0890658.83323 W	 <u>175°</u> 355°	 14.90 24.79	 <u>19,500</u> FT 12,000 FT	 D 10	 ↓ ↑		
A770 (RNP5) ³ ▲ MEGAL 140444.20 N 0894417.61 W ▲IMALU 135610.20 N 0893033.61 W ▲VOR/DME YSV 134124.18404 N 0890658.83323 W	 <u>121°</u> 301°	 15.84 27	 <u>19,500</u> FT 11,000 FT	 D 10	 ↓ ↑		
B764 (RNP5) ³ ▲ URNOS 141907.20 N 0885719.33W ▲ MORAM 140635.44 N 0890032.17 W ▲VOR/DME YSV 134124.18404 N 0890658.83323 W	 <u>193°</u> 013°	 12.86 25.85	 <u>19,500</u> FT 12,000 FT	 D 10	 ↑ ↓		

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Designador de Ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓↑ VOR RDL DIST (COP)		Limite Superior Limite Inferior o Altitud mínima ² Clasificación del espacio aéreo		Limites laterales NM	Dirección de los niveles de cruceo		Observaciones Dependencia de control Frecuencia
						IMPAR	PAR	
1	2		3		4	5		6
UG436 (RNP5) ³ ▲KAPAN 140330.44 N 0895118.99 W ▲OLISU 135114.62 N 0893513.02 W ▲ VOR/DME CAT 132629.02621"N 890251.93119"W ▲AMUVO 130104.14 N 0883106.22 W ▲ ALTEG 123444.89 N 0875825.05 W	<u>127°</u> 307° <u>127°</u> 307° <u>128°</u> 309° <u>129°</u> 309°	19.86 40 40 41.31	UNL 19,500 FT	A	10	↓	↑	
UA758 (RNP5) ³ ▲ NOVOG 142110.11 N 0890950.51 W ▲RELTA 140614.39 N 0890845.86 W ▲VOR/DME YSV 134124.18304 N 0890658.83323 W	<u>175°</u> 355° <u>175°</u> 355°	14.96 24.79	UNL 19,500 FT	A	10	↓	↑	
UA770 (RNP5) ³ ▲ MEGAL 140444.20 N 0894417.61 W ▲IMALU 135610.20 N 0893033.61 W ▲VOR/DME YSV 134124.18304 N 0890658.83323 W	<u>121°</u> 301° <u>121°</u> 302°	15.84 27.25	UNL 19,500 FT	A	10	↓	↑	
UB764 (RNP5) ³ ▲ URNOS 141907.20N 0885719.33W ▲ MORAM 140635.44 N 0890032.17 W ▲VOR/DME YSV 134124.18304 N 0890658.83323 W	<u>193°</u> 013° <u>193°</u> 013°	12.86 25.85	UNL 19,500 FT	A	10	↓	↑	

Designador de Ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓↑ VOR RDL DIST (COP)		<u>Limite Superior</u> <u>Limite Inferior</u> o Altitud mínima ² Clasificación del espacio aéreo	Limites laterales NM	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Dependencia de control Frecuencia
	IMPAR	PAR					
1	2		3	4	5		6
UR635 (RNP5) ³ ▲TAGIR 135550.00 N 0874708.63 W ▲IMIMO 134825.65 N 0882826.84 W ▲VOR/DME YSV 134124.18304 N 0890658.83323 W ▲AMESA 133728.73N 0894221.53W	$\frac{259^\circ}{079^\circ}$ 40.8 5 $\frac{259^\circ}{078^\circ}$ 38.1 5 $\frac{263^\circ}{082^\circ}$ 34.6 7	<u>UNL</u> 19,500 FT A <u>UNL</u> 19,500 FT	10	↓	↑		
UR883 (RNP5) ³ ▲VOR/DME YSV 134124.18304N 0890658.83323W ▲AMUVO 130104.14 N0883106.22W	$\frac{138^\circ}{318^\circ}$ 53.2 5	<u>UNL</u> 19,500 FT A	10	↓	↑		

1. Tipo RNP = Valor de contención expresado como distancia en millas marinas desde la posición prevista dentro de la cual los vuelos estarían situados por lo menos a 95% del tiempo total de vuelo
 2. RNP = Performance de navegación requerida.
 3. RNP 4 = representa una exactitud de navegación del $\pm 7,4$ KM (4 NM), sobre una base de contención del 95%

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 3.3 RUTAS DE NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV)

Designador de ruta (RNP/RNAV) Nombre de puntos significativos Coordenadas	Derrota Magnética Distancia	<u>Límites superiores</u> <u>Límites inferiores</u> Clasificación del espacio aéreo	Mínimos de Separación Longitudinal	Dirección de los niveles de vuelo		Observaciones Dependencia de control Frecuencia
				Impar	Par	
1	2	3	4	5		6
UZ30						
▲ VOR/DME YSV 134124.18304 N 0890658.83323 W ▲ ILOTI 125308.40 N 0884001.63 W ▲ NOROS 124623.50 N 0883616.30 W	$\frac{150^\circ}{331^\circ}$ 54.77 NM $\frac{150^\circ}{330^\circ}$ 7.66 NM	<u>UNL</u> 19500 FT CLASE A	10 MIN	↓	↑	RSVM CENAMER ACC SECTOR 2 FREQ 124.1 MHZ CENAMER RADIO 8918

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 4. RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACION**ENR 4.1 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN — EN RUTA**

Nombre de la estación (VAR/VOR)	ID	Frecuencia Canal	Horas de Funcionamiento	Coordenadas	ELEV Antena DME	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7
VOR / DME EL SALVADOR	CAT	117.5 MHZ (CH 122X)	H24	132629.02621 N 0890251.93119 W	35.15 M 115.32 FT	Encargado de Mantenimiento COCESNA
VOR/DME	YSV	116.5 MHZ CH 112X	H24	134124.18304N 089065838323 W	623.09M /2044.2 FT	Encargado de Mantenimiento COCESNA
NDB MSLP	LAN	331 KHZ	H24	132443.52'N 0890815.07'W	31.07 M / 101.93 FT	Encargado de mantenimiento COCESNA

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 4.3 SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

Nombre del elemento GNSS	Frecuencia	Coordenadas Area de servicio nominal <u>Nominal SVC área</u> Area de cobertura	Observaciones
1	2	3	4
Sistema de Posicionamiento Global	L1: 1575.42 MHZ L2: 1227.6 MHZ	---	Autorizado como medio de navegación suplementario dentro del espacio aéreo en la República de El Salvador.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 4.4 DESIGNADORES O NOMBRES EN CLAVE PARA PUNTOS SIGNIFICATIVOS

Designadores en clave	Coordenadas	Ruta ATS u otra ruta
1	2	3
ALTEG	123444.89 N 0875825.05 W	G436 / UG436
AMESA	133728.73 N 0894221.53 W	A317 / UA317 - R635/UR635
AMUVO	130104.14 N 0883106.22 W	G436 / UG436
ATUMA	140145.61 N 0884312.02 W	B500 / UB500
DUNEL	134401.54 N 0900605.04 W	A317 / UA317
GABOS	130537.58 N 0881613.58 W	A317 / UA317
IMALU	135610.20 N 0893033.61W	A770 / UA770
IMINO	134825.65 N 0882826.84 W	R635 / UR635
KAPAN	140330.44 N 0895118.99 W	G436 / UG436
MEGAL	140444.20 N 0894417.61 W	A770 / UA770
MORAM	140635.44 N 0890032.17 W	B764 / UB 764
MUTAL	133910.87 N 0882354.41 W	A754 / UA754
NAGEL	141531.08 N 0883530.70 W	B500 / UB500
NOVOG	142110.11 N 0890950.51 W	A758 / UA 758
OLISU	135114.62 N 0893513.02 W	G436 / UG436
RELTA	140614.39 N 0890845.86 W	A758 / UA 758
TAGIR	135550.00 N 0874708.63 W	R635 / UR635
TUKOR	125319.36 N 0874855.86 W	A317 / UA317
UMIPI	130948.55 N 0882532.62 W	A317 / UA317
URNOS	14190720 N 088571 9.33 W	B764 / UB 764
VITAN	135143.97 N 0874501.13 W	A754 / UA754

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ENR 4.5 LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE — EN RUTA

Nombre IDENT (coordenadas)	Tipo e Intensidad (1,000 candelas)	Características	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
→ El Salvador Internacional 132641.33073N 0890325.41770W	Luz aeronáutica 1,000 WATTS	12 RPM 24 FLG EV MIN	Días nublados y poca visibilidad y horas nocturnas entre (SS – SR)	
Ilopango Internacional 134149.23N 0890659.64W	Luz aeronáutica 1375 WATTS	45 RPM	En días nublados y de poca visibilidad y entre SS y SR las 04:00 UTC	

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

MSSS AD 2.12 CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

Designadores número de pista	BRG GEO	Dimensiones de RWY (M)	Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY	Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de precisión APP RWY
1	2	3	4	5	6
15	153°	2240 X 45	Asfalto NA	134230.6N 0890728.0W GUND NA	609.4 M
33	333°	2240 X 45	Asfalto NA	134230.82N 0890728.14W GUND NA	615.28 M

Pendiente de RWY - SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

MSSS AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
15	2240	2240	2240	2240	NIL
33	2240	2240	2240	2240	NIL

MSSS AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y PISTA

Designador RWY	Tipo LGT APCH LEN INTST	Color LGT THR WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	LEN, LGT TDZ	Longitud, espaciado color, INTST LGT eje RWY	Longitud, espaciado, color, INTST, LGT borde RWY	Color, WBAR, LGT, extremo RWY	LEN (M) Color LGT SWY	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	NIL	NIL	PAPI / L 3.10°	NIL	NIL	2240 M X 45 M Blanco	NIL	NIL	NIL
33	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	2240 M X 45 M blanco	NIL	NIL	NIL

MSSS AD 2.15 OTRAS LUCES FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

1	Emplazamiento, característica y horas de funcionamiento ABN/IBN	ABN: Disponible (blanco y verde) IBN: NIL
2	Emplazamiento LDI y LGT Emplazamiento anemómetro LGT	NIL
3	Luces de borde y eje TWY	Borde: TWY "C" Eje: NIL
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación	Disponible para equipo de comunicación de TWR Tiempo de conmutación: 10 segundos
5	Observaciones	NIL

MSSS AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS.

Donde lo indique Torre de Control, previa consulta y coordinación con el personal AIS/ARO. Se prohíbe la autorotación de helicópteros con deslizamiento sobre pista 15/33.

MSSS AD 2.17 ESPACIO AEREO ATS

1	Designación y límites laterales	CTR MSSS Un semicírculo de 5 NM de radio desde SW hasta el SE con referencia en el VOR YSV 134124.18N 0890658.83W, con dos líneas tangentes que se extienden en una longitud de 15NM la primera a partir del NE en las coordenadas 134124.13N 0890150.67W hasta las coordenadas 134916.40N 0885019.82W y la segunda a partir del NW en las coordenadas 134124.13N 0891206.99W hasta la coordenada 134703.43N 0892432.77W ambas unidas por un arco.
2	Límites Verticales	Altitud de 7000 FT.
3	Clasificación del espacio aéreo	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idioma utilizado	Ilopango Torre Español / ingles
5	Altitud de transición	19.500 FT
6	Observaciones	NIL

MSSS AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

Distintivo del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
APP	Ilopango Aproximación	119.5 MHZ	1200 a 0400 UTC	NIL
GND	Ilopango Terrestre	121.9 MHZ	1200 a 0400 UTC	NIL
TWR	Ilopango Torre	118.3 MHZ	1200 a 0400 UTC	NIL
RADIO	Ilopango Radio	127.05 MHZ.	1200 a 0400 UTC	NIL
EMERGENCIA	-----	121.5 MHZ	1200 a 0400 UTC	NIL

AD 2. AERÓDROMO**MSLP AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO****MSLP – Aeropuerto Internacional El Salvador****MSLP AD 2.2 DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO**

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD	132627.37670°N 0890320.70584°W En el centro de la pista 07/25
2	Dirección y distancia desde	17.5 NM (30 KM) al SE de la ciudad de San Salvador
3	Elevación / temperatura de referencia	25.565 M (100.9163 FT) / 35°C
4	Ondulación geoidal en AD PSN ELEV	0.1477 M
5	MAG VAR / Cambio anual	010220 E (2013) 0000806°W por año
6	Administración, dirección, teléfono, telefax, telex, AFS del AD y Pagina Web:	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma Aeropuerto Internacional El Salvador San Luis Talpa, Departamento de La Paz, El Salvador, C. A. (503) 2366 – 2520 (Conmutador 06:00 a 22:00 horas) (503) 2366 – 2281 (AIS/Rampa H24) (503) 2366 – 2393 (Gerencia del AIES) (503) 2366 – 2464 (AIS/Rampa H24) MSLPZPZX – MSLPYOYX www.aeropuertoelsalvador.gob.sv
7	Tipos de tránsito permitidos	VFR / IFR
8	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	Administración del AD	MON – FRI 08:00 a 16:45 HRS
2	Aduana e Inmigración	H – 24
3	Dependencias de sanidad	DLY 06:00 a 22:00 HRS
4	Oficina de notificación AIS	H – 24
5	Oficina de notificación ATS (ARO)	H – 24
6	Oficina de notificación MET	H – 24
7	ATS	H – 24
8	Abastecimiento de combustible	H – 24
9	Servicios de escala	H – 24
10	Seguridad	H – 24
11	Descongelamiento	NIL
12	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	Instalaciones de manipulación de la carga	Equipo completo de despacho de vuelo
2	Tipo de combustible / lubricante	JET A – 1
3	Instalaciones / capacidad de reabastecimiento	2 tanques de almacenamiento de 126,000 USG cada uno, 2 Refueller de 10,000 USG cada uno y otro de 5,000 USG. 4 tanques fijos de 12,800 USG, 1 Refueller de 10,000 USG, 2 Refueller de 5,000 USG cada uno y un Refueller de 3,250 USG.
4	Instalaciones de descongelamiento	NIL
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes	NIL
6	Instalaciones para reparación de aeronaves visitantes	Hangares y plataformas de mantenimiento
7	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	Hoteles	Cerca del aeródromo y en la Ciudad.
2	Restaurantes	Disponibles en el AD y en la ciudad
3	Transporte	Autobuses, microbuses, taxis, y autos de alquiler
4	Instalaciones y Servicios Médicos	Unidad Médica Aeroportuaria “UMA”. Horario de atención de lunes a domingo de 06:00 – 22:00 horas Oficina Sanitaria Internacional “OSI” Horario de Atención 08:00 a 22:00 horas
5	Oficinas Bancarias y de Correos	Bancos disponibles en el AD. No se cuenta con servicio de correos en el AD
6	Oficinas de Turismo	Disponible en el AD
7	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENCIOS

1	Categoría del AD para la extinción de incendios	Categoría: 9, Personal Capacitado: 56
2	Equipo de Salvamento	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Vehículo de rescate operativo con capacidad de: 1500 GLS de agua, 200 GLS de agente espumógeno (AFFF al 6%), 400 LBS de polvo químico seco (PQS) clase BC. • 2 Vehículos de rescate operativos con capacidad cada uno de: 3000 GLS de agua, 400 GLS de agente espumógeno (AFFF al 6%), 1000 LBS de polvo químico seco (PQS) clase BC. • Totales de agua y agentes extintores en vehículos operativos: 7500 GLS de agua 1500 LBS de PQS “BC” 1000 GLS de AFFF al 6% • 1 Ambulancia, tipo II, 4x4, cumple con normativa del DOT KKK-A-1822E1 • 1 Vehículo de rescate de reserva con capacidad de 1500 GLS de agua, 200 GLS de agente espumógeno (AFFF al 6%), 400 LBS de polvo químico seco (PQS) clase BC.
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizables	NIL
4	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE Y PUNTOS/POSICIONES DE VERIFICACION

1	Superficie y resistencia de las plataformas:	<p><u>Pasajeros y carga</u> Superficie: Concreto Hidráulico Resistencia: PCN 42/R/C/W/T Superficie Concreto Asfáltico Resistencia: PCN 48/F/A/W/T</p> <p><u>Mantenimiento</u> Superficie Concreto Hidráulico – Rampa No.3 Resistencia: PCN 59/R/B/W/T Superficie Concreto Hidráulico Resistencia: PCN 52/R/B/W/T Superficie Concreto Asfáltico Resistencia: PCN 60/F/A/W/T</p>																																																																																														
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje	<table border="1" data-bbox="857 741 1308 1024"> <thead> <tr> <th>TWY</th> <th>Ancho (M)</th> <th>Largo (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>23</td> <td>3,469</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>23</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>23</td> <td>248</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>23</td> <td>248</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>23</td> <td>248</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>23</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>40</td> <td>61</td> </tr> </tbody> </table> <p>Superficie: Asfáltica Resistencia: PCN 48/F/A/W/T</p>	TWY	Ancho (M)	Largo (M)	A	23	3,469	B	23	160	C	23	248	D	23	248	E	23	248	F	23	225	G	40	61																																																																						
TWY	Ancho (M)	Largo (M)																																																																																														
A	23	3,469																																																																																														
B	23	160																																																																																														
C	23	248																																																																																														
D	23	248																																																																																														
E	23	248																																																																																														
F	23	225																																																																																														
G	40	61																																																																																														
3	Emplazamiento y elevación de los puntos de verificación de alímetros	<table border="1" data-bbox="706 1182 1458 1810"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nombre de la estación</th> <th>Latitud</th> <th>Longitud</th> <th colspan="2">Elevación ortométrica</th> </tr> <tr> <th>N</th> <th>W</th> <th>(M)</th> <th>(FT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Plataforma internacional de pasajeros</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Posiciones sin puentes de abordaje</td> </tr> <tr> <td>PSN – 1</td> <td>132643.52517</td> <td>0890313.89681</td> <td>29.547</td> <td>96.9390</td> </tr> <tr> <td>PSN – 2</td> <td>132642.85703</td> <td>0890315.77197</td> <td>29.173</td> <td>95.7119</td> </tr> <tr> <td>PSN – 3</td> <td>132642.18754</td> <td>0890317.64462</td> <td>28.712</td> <td>94.1995</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Plataforma sur</td> </tr> <tr> <td>PSN – 4</td> <td>132641.60964</td> <td>0890319.56378</td> <td>28.412</td> <td>93.2152</td> </tr> <tr> <td>PSN – 5</td> <td>132640.94003</td> <td>0890321.29658</td> <td>28.396</td> <td>93.1627</td> </tr> <tr> <td>PSN – 6</td> <td>132640.19419</td> <td>0890323.24630</td> <td>28.372</td> <td>93.0840</td> </tr> <tr> <td>PSN – 7</td> <td>132639.35040</td> <td>0890325.41076</td> <td>28.359</td> <td>93.0175</td> </tr> <tr> <td>PSN – 8</td> <td>132638.71035</td> <td>0890327.40159</td> <td>28.351</td> <td>93.0151</td> </tr> <tr> <td>PSN – 9</td> <td>132638.12853</td> <td>0890329.16597</td> <td>28.363</td> <td>93.0545</td> </tr> <tr> <td>PSN – 10</td> <td>132637.46292</td> <td>0890330.89683</td> <td>28.332</td> <td>92.9528</td> </tr> <tr> <td>PSN – 11</td> <td>132636.79962</td> <td>0890332.76893</td> <td>27.980</td> <td>91.7979</td> </tr> <tr> <td>PSN – 13</td> <td>132636.12841</td> <td>0890334.65240</td> <td>27.634</td> <td>90.6627</td> </tr> <tr> <td>PSN – 15</td> <td>132635.46966</td> <td>0890336.51085</td> <td>27.320</td> <td>89.6325</td> </tr> <tr> <td>PSN – 17</td> <td>132634.76290</td> <td>0890337.73283</td> <td>27.138</td> <td>89.0354</td> </tr> </tbody> </table>	Nombre de la estación	Latitud	Longitud	Elevación ortométrica		N	W	(M)	(FT)	Plataforma internacional de pasajeros					Posiciones sin puentes de abordaje					PSN – 1	132643.52517	0890313.89681	29.547	96.9390	PSN – 2	132642.85703	0890315.77197	29.173	95.7119	PSN – 3	132642.18754	0890317.64462	28.712	94.1995	Plataforma sur					PSN – 4	132641.60964	0890319.56378	28.412	93.2152	PSN – 5	132640.94003	0890321.29658	28.396	93.1627	PSN – 6	132640.19419	0890323.24630	28.372	93.0840	PSN – 7	132639.35040	0890325.41076	28.359	93.0175	PSN – 8	132638.71035	0890327.40159	28.351	93.0151	PSN – 9	132638.12853	0890329.16597	28.363	93.0545	PSN – 10	132637.46292	0890330.89683	28.332	92.9528	PSN – 11	132636.79962	0890332.76893	27.980	91.7979	PSN – 13	132636.12841	0890334.65240	27.634	90.6627	PSN – 15	132635.46966	0890336.51085	27.320	89.6325	PSN – 17	132634.76290	0890337.73283	27.138	89.0354
Nombre de la estación	Latitud	Longitud		Elevación ortométrica																																																																																												
	N	W	(M)	(FT)																																																																																												
Plataforma internacional de pasajeros																																																																																																
Posiciones sin puentes de abordaje																																																																																																
PSN – 1	132643.52517	0890313.89681	29.547	96.9390																																																																																												
PSN – 2	132642.85703	0890315.77197	29.173	95.7119																																																																																												
PSN – 3	132642.18754	0890317.64462	28.712	94.1995																																																																																												
Plataforma sur																																																																																																
PSN – 4	132641.60964	0890319.56378	28.412	93.2152																																																																																												
PSN – 5	132640.94003	0890321.29658	28.396	93.1627																																																																																												
PSN – 6	132640.19419	0890323.24630	28.372	93.0840																																																																																												
PSN – 7	132639.35040	0890325.41076	28.359	93.0175																																																																																												
PSN – 8	132638.71035	0890327.40159	28.351	93.0151																																																																																												
PSN – 9	132638.12853	0890329.16597	28.363	93.0545																																																																																												
PSN – 10	132637.46292	0890330.89683	28.332	92.9528																																																																																												
PSN – 11	132636.79962	0890332.76893	27.980	91.7979																																																																																												
PSN – 13	132636.12841	0890334.65240	27.634	90.6627																																																																																												
PSN – 15	132635.46966	0890336.51085	27.320	89.6325																																																																																												
PSN – 17	132634.76290	0890337.73283	27.138	89.0354																																																																																												

		Plataforma norte				
		PSN – 12	132639.01519	0890334.62011	27.864	91.4173
		PSN – 14	132638.34820	0890336.49668	27.477	90.1476
		PSN – 16	132637.67995	0890338.37140	27.305	89.5833
		Plataforma internacional de carga				
		PSN – 1	132632.57594	0890343.49947	25.606	84.0092
		PSN – 2	132631.95122	0890345.24918	25.506	83.6811
		PSN – 3	132631.32831	0890346.99827	25.470	83.5630
4	Punto de verificación VOR	VOR ID CAT FREQ 117.5 MHZ ubicado a una distancia de 250 M al S del RCL y a 770 M del THR RWY 25, a una distancia paralela del RCL.				
5	Punto de verificación INS	NIL				
6	Observaciones	NIL				

MSLP AD 2.9 SISTEMA DE GUIA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves, líneas de guía TWY y sistema de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves.	Señales de guía de rodaje en todas las intersecciones con TWY y RWY y en puntos de espera. Líneas de guía en la plataforma. Guía de estacionamiento proa hacia los puestos en los puestos de aeronave.
2	Señales y LGT de RWY y TWY	RWY: Señales designadoras, THR, TDZ, RCL, REDL, y RENL TWY: Eje, punto de espera en todas las intersecciones TWY/RWY, TWY EDGE LGT y señal de verificación del VOR.
3	Barra de parada	N/A
4	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

En el Area 2					
ID del OBST/designación	Tipo de OBST	Posición del OBST	Elevación/altura	Señales/ Tipo, color	Observaciones
a	b	c	d	e	f
Amatecampo Marcador externo 01 del ILS	Antena	132444.51N 0890815.44W	31.216 M 102.4147 FT	NIL	
Amatecampo Marcador externo 02 del ILS	Antena	132442.52N 0890814.71W	31.221 M 102.54311 FT	NIL	
Amatecampo NDB	Antena	132443.52N 0890815.07W	31.0689 M 101.9321 FT	LGTD	
Localizador ILS RWY 07	Antena	132648.49N 0890221.52W	32.4411 M 106.4341 FT	LGTD	

En Area 3					
ID del OBST/designación	Tipo de OBST	Posición del OBST	Elevación total de la OBST (MSNMM)	Señales/ Tipo, color	Observaciones
a	b	C	d	e	F
Aeroman	Antena	132629.24665N 890401.05375	66.3674 M	LGTD	
Aeropuerto	Antena	132722.76800N 0890344.77130W	70.694 M	LGTD	
Aeropuerto	Antena	132715.81221N 0890351.50930W	86.3081 M	LGTD	
Aeropuerto	Antena	132715.18347N 0890340.04675W	91.4613 M	LGTD	
Aeropuerto	Antena	132716.04647N 0890340.67265W	99.0212 M	LGTD	
Cantón Comalapa	Antena	132945.62293N 0890431.84242W	127.6373 M	LGTD	
El Pedregal	Antena	132743.97754N 0890059.13547W	82.5948 M	LGTD	
El Pedregal	Antena	132749.42769N 0890119.92725W	85.2928 M	LGTD	
El Pedregal	Antena	132741.79205N 0890049.61960W	104.0886 M	LGTD	
El Rosario	Antena	132944.25881N 0890135.81442W	170.9512 M	LGTD	
La Zunganera	Antena	132405.64223N 0890725.43230W	67.0806 M	LGTD	
San Juan Nonualco	Antena	132950.01742N 0885335.42254W	215.4637 M	LGTD	
San Juan Talpa	Antena	133005.44789N 0890451.32739W	149.8444 M	LGTD	
San Luis Talpa	Antena	132911.55304N 0890504.39833W	172.1840 M	LGTD	
San Rafael Obrajuelo	Antena	132913.80461N 0885728.34864W	144.2320 M	LGTD	
San Rafael Obrajuelo	Obstáculo natural	133048.88541N 0885511.45077W	205.2318 M	LGTD	
Santiago Nonualco	Antena	132942.24848N 0885622.72582W	185.7210 M	LGTD	

MSLP AD 2.11 INFORMACION METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

1	Oficina MET asociada	Meteorología de Aeródromo MSLP
2	Horas de servicio	H 24
	Oficina MET fuera de horario	- - - -
3	Oficina responsable de la preparación TAF	Meteorología de Aeródromo MSLP
	Períodos de validez	24 horas
4	Pronósticos de tendencia	TREND
	Intervalo de emisión	Cuando ameriten las condiciones meteorológicas reinantes en el aeródromo y a solicitud
5	Aleccionamiento/consulta proporcionados	Consulta personal / Teléfono / Internet
6	Documentación de vuelo	Imágenes satelitales, mapas de viento y temperatura a diferentes niveles, METAR y TAF de aeródromos de origen, destino y alternos, Mapas de Tiempo significativo, Avisos de ciclones, actividad volcánica, y cenizas
	Idiomas utilizados	Español / Inglés
7	Cartas y demás informaciones disponibles para aleccionamiento o consulta	Carpetas de vuelo, METAR, TAF, SPECI, Pronósticos aeronáuticos, imágenes satelitales, Mapas de viento, Tiempo Significativo, etc.
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información	Impresoras, teléfonos, telefax, Internet, AFS MSLPYMYX, Pantalla LCD para visualizar información Aeronáutica
9	Dependencias ATS que reciben la Información	Torre de control, Control Radar, AIS MSLP, AIS MSSS
10	Información adicional (Limitación de servicio, etc.)	Se brinda información a requerimiento de los intereses de los usuarios. Se brinda información significativa para las operaciones.

MSLP AD 2.12 CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA

Designadores número de pista	BRG GEO	Dimensiones de RWY (M)	Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY	Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal	Elevación THR y elevación máxima de TDZ de precisión APP RWY
1	2	3	4	5	6
07	69.97°	3200 x 45	Asfalto 56 / F / A / W / T	132609.55143 N 0890410.68001 W GUND 0.03 M	20.8818 M
25	249.98°	3200 x 45	Asfalto 56 / F / A / W / T	132645.20143 N 0890230.73728 W GUND 0.1477 M	30.7593 M

Pendiente de RWY – SWY	Dimensiones SWY (M)	Dimensiones CWY (M)	Dimensiones de franja (M)	OFZ	Observaciones
7	8	9	10	11	12
NIL	NIL	NIL	3,320 x 300	NIL	NIL
NIL	NIL	NIL	3,320 x 300	NIL	NIL

MSLP AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

Designador RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Observaciones
1	2	3	4	5	6
07	3200	3200	3200	3200	NIL
25	3200	3200	3200	3200	NIL

MSLP AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y PISTA

Designador RWY	Tipo LGT APCH LEN INTST	Color LGT THR WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	LEN, LGT TDZ	Longitud, espaciado color, INTST LGT eje RWY	Longitud, espaciado, color, INTST, LGT borde RWY	Color, WBAR, LGT, extremo RWY	LEN (M) Color LGT SWY	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
07	CAT1 ALS 900 M LIL LIM LIH	Verde Blanco y en últimos 600 M Ambar	PAPI/Izquierda 2.5° (7.21M)	NIL	NIL	3200 M 50 M Blanco y en últimos 600 M Ambar	ROJO	NIL	NIL
25	SALS 420 M LIL LIM LIH	Verde Blanco y en últimos 600 M Ambar	PAPI/Izquierda DE 3° (6.17M)	NIL	NIL	3200 M 50 M Blanco y en últimos 600 M Ambar	ROJO	NIL	NIL

MSLP AD 2.15 OTRAS LUCES FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA

1	Emplazamiento, característica y horas de funcionamiento ABN/IBN	ABN: Edificio Terminal de pasajeros sobre TWR, 12 RMP 24 FLG G/W EV MIN. IBN: NIL
2	Emplazamiento LDI y LGT Emplazamiento anemómetro LGT	NIL
3	Luces de borde y eje TWY	Borde: Todas las calles de rodaje Eje: NIL
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación	Disponible para todas las luces, radioayudas, comunicaciones y Radar en el AD Tiempo de conmutación: 10 segundos
5	Observaciones	NIL

MSLP AD 2.16 AREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

En el Aeropuerto Internacional El Salvador no existe un área definida para el aterrizaje y estacionamiento de helicópteros por lo que se procederá donde lo indique Torre de Control, previa consulta y coordinación con el personal de Servicio de Movimiento Terrestre.

MSLP AD 2.17 ESPACIO AEREO ATS

1	Designación y límites laterales	CTR MSLP Dos semicírculos de 10 NM de radio con centro en el VOR/DME identificación CAT canal 122X coordenadas 132629.03N 0890251.93W y NDB identificación LAN frecuencia 31KHZ coordenadas 132443.52 N 0890815.07 W y las líneas paralelas tangentes que las unen. *
2	Límites Verticales	Hasta 2500 pies de altura
3	Clasificación del espacio aéreo	C dentro del CTR MSLP
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idioma (s)	El Salvador Torre Español/Inglés
5	Altitud de transición	19.500 FT MSL
6	Observaciones	NIL

* El NDB deja de ser parte de las ayudas para la navegación aérea y se mantiene como referencia para el CTR y algunos procedimientos de aproximación de entrada y salida que utilizan del ILS .

MSLP AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN ATS

Distintivo del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
APP	El Salvador Control	1190.9 MHZ	H24	NIL
ATIS	-----	127.6 MHZ	H24	NIL
CLNC DELIVERY	El Salvador Autorizaciones	121.250 MHZ	H24	NIL
EMERGENCIA	-----	121.5 MHZ	H24	NIL
GND	El Salvador Superficie	121.7 MHZ	H24	NIL
TWR	El Salvador Torre	118.0 MHZ	H24	NIL

MSLP AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION Y EL ATERRIZAJE

Tipo de ayuda MAG VAR tipo de OPS respaldadas (para VOR/ILS/ MLS, se indica declinación)	ID	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora	Elevación de la antena transmisora del DME	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7
ABN	NA			132641.33073°N 0890325.41770°W	62.8239 M	
GS 07	NA	335.0 MHZ	H24	132608.79560°N 0890358.23148°W	20.5437 M	
LLZ 07	I-CUS	110.3 MHZ CH 40X	H24	132648.48742°N 0890221.51856°W	32.4411 M	
MM	NA	-----	H24	132557.84109°N 0890443.48489°W	30.073 M	
OM 01	NA	75.0 MHZ	H24	132444.50539°N 0890815.44833°W	31.216 M	
OM 02	NA	-----	H24	132442.51622°N 0890814.70752°W	31.221 M	

RADAR	TAR	-----	H24	132618.12225"N 0890312.66103" W	39.143 M	
VOR/DME	CAT	117.5 MHZ CH 122X	H24	132629.03"N 0890251.93"W	35.1497 M	

AIS –AAC
MSLP AD 2.1.10
12 DEC 13

AIRAC AMDT 11-13
AIP EL SALVADOR

MSLP AD 2.20 REGLAMENTOS DE TRANSITO LOCAL

1 Reglamento del Aeropuerto Internacional El Salvador.

En el Aeropuerto Internacional El Salvador se aplican varios reglamentos locales. Los reglamentos están recopilados en un manual que, puede consultarse en la Oficina de Información Aeronáutica AIS. En dicho manual reúnen todos los requisitos aplicables a los vuelos de aeronaves que aterricen o despeguen en vuelos nacionales e internacionales con fines comerciales y los de la Aviación General Internacional IGA.

2 Rodaje hacia y desde los puntos de estacionamiento

La Torre de control previa consulta y coordinación con el Servicio de Movimiento Terrestre, asignará la posición de estacionamiento a las aeronaves que llegan. Las aeronaves de aviación general tendrán que usar la posición asignada por dicho servicio.

3 Zona de Estacionamiento para Aeronaves Pequeñas (Aviación General IGA)

Las aeronaves de aviación general internacional serán guiadas en tierra hasta la zona de estacionamiento destinada

4 Zona de estacionamiento para helicópteros

No existe una zona designada como Helipuerto, el estacionamiento de helicópteros se realizará en los puestos designados para la aviación comercial. Los helicópteros siempre serán guiados por un señalero en tierra en el puesto de estacionamiento.

5 Plataforma — rodaje en condiciones de invierno

Debido al clima en la República de El Salvador, No es necesario un procedimiento especial

6 Rodaje — limitaciones

Las distancias insuficientes para la seguridad imponen restricciones al uso de determinadas calles de rodaje por aeronaves grandes cuando utilizan su propia energía. Torre de Control proporcionará más información a cada aeronave.

7. Vuelos de escuela e instrucción — vuelos de ensayos técnicos — uso de las pistas

Los vuelos de escuela e instrucción sólo deben hacerse después de haber obtenido autorización de ATS. No se otorgará permiso para tales vuelos dentro de los siguientes períodos: horas de bancos de vuelos

8. Tránsito de helicópteros — limitaciones

No aplica ninguna limitación

AIRAC AMDT 11-13
AIP EL SALVADOR

AIS-AAC
MSLP AD 2.1.11
12 DEC 13

9. Retiro de aeronaves inutilizadas de las pistas

En caso de que una aeronave resulte inutilizada sobre una pista, es obligación del propietario o del usuario de dicha aeronave ocuparse de que sea retirada lo antes posible. Si el propietario no retira lo antes posible de la pista una aeronave inutilizada, ésta será retirada por las autoridades del aeródromo a expensas del propietario o del usuario.

MSLP AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

No se aplica

MSLP AD. 2.22. PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Generalidades

Salvo que se haya obtenido autorización especial de aproximación o de torre de control, según corresponda, los vuelos dentro de la TMA de la República de El Salvador y el CTR del Aeropuerto Internacional El Salvador, se harán de conformidad a las regulaciones nacionales.

Procedimientos para vuelos IFR dentro de la TMA El Salvador

Las rutas de acercamiento, de tránsito y de alejamiento indicadas en las cartas pueden modificarse a criterio del ATS. Si es necesario, en caso de congestión, puede darse instrucciones a las aeronaves en acercamiento de que esperen en uno de los puntos de notificación de aerovías designados.

Procedimientos de vigilancia ATC dentro de la TMA El Salvador

Guía vectorial y puesta en secuencia radar

Normalmente, las aeronaves recibirán guía vectorial y serán puestas en secuencia hasta la correspondiente derrota de aproximación final, para asegurar un movimiento rápido del tránsito. Se publicarán los vectores radar y niveles/altitudes de vuelo que sea necesario para espaciar y separar las aeronaves, de modo que se mantengan los intervalos correctos de aterrizaje, teniendo en cuenta las características de las aeronaves.

No se publican cartas de guía vectorial radar, porque los procedimientos de aproximación por instrumentos y las altitudes aseguran que exista suficiente separación con respecto al terreno en todo momento hasta el punto en que el piloto reanudará la navegación sobre la aproximación final y en el circuito.

Aproximación con radar de vigilancia

Se efectuarán aproximaciones con radar de vigilancia en las pistas 07 y 25, con un descenso en escalón que se iniciará desde la frontera hasta establecerse en final de la pista en uso.

Cada milla marina y hasta 3 NM de la zona de toma de contacto, se indicará al piloto la altitud de verificación precomputada que le permitirá mantener la trayectoria de planeo nominal.

AIS – AAC

AIRAC AMDT 11-13

MSLP AD 2.1.12
12 DEC 13

AIP EL SALVADOR

Se seguirán procedimientos de aproximación frustrada si no existen instrucciones ATS, tal como se detallan en las cartas de aproximación por instrumentos

Aproximación con radar de precisión

No aplica en la República de El Salvador

Flujos de llegada y salida en el espacio aéreo en la República de El Salvador

El objetivo de establecer flujos de llegada y salida de aeronaves es para lograr la separación, ordenamiento y establecimiento de secuencias entre llegadas y salidas hacia y desde los aeródromos de El Salvador. Con tal objetivo se establecen puntos de entrada y salida al espacio aéreo Salvadoreño.

Flujo de llegada

- Aeronaves llegando del Oeste se instruirán a volar al punto de notificación DUNEL directo CAT.
- Aeronaves llegando del Norte se instruirán a volar al punto de notificación URNOS directo CAT.
- Aeronaves llegando del Sureste se instruirán a volar al punto de notificación ANAPO directo CAT

NOTA 1:

En las aerovías A/UA770, R/UR635, y A/UA754 el tránsito será encaminado de acuerdo a ruta plan de vuelo.

NOTA 2:

Los flujos antes mencionados son aplicables también para el tránsito de llegadas y salidas del Aeropuerto Internacional de Ilopango.

NOTA 3:

Previo coordinación entre ambas dependencias y a solicitud del piloto o por condiciones meteorológicas adversas se podrán utilizar puntos de llegada y salida diferentes a los especificados anteriormente.

Flujo de salida

Aeronaves saliendo hacia el Oeste se instruirán a volar al punto de notificación OTAMI directo a TAP, ERBOR, ASOKU o cualquier otro punto según corresponda en el plan de vuelo.

Aeronaves saliendo hacia el Norte se instruirán a volar al punto de notificación NAGEL directo a SATOS, AMIDA, GABIX o cualquier otro punto según corresponda en el plan de vuelo.

Fallas en las comunicaciones

En caso de falla en las comunicaciones, el piloto actuará de conformidad con los procedimientos para falla en las comunicaciones expuestos en el Anexo 2. Para la TMA El Salvador en la página AD – 2.9 se proporciona información con respecto a las correspondientes ayudas para la navegación.

AIRAC AMDT 11-13
AIP EL SALVADOR

AIS – AAC
MSLP AD 2.1.13
12 DEC 13

Procedimientos para escasa visibilidad

La RWY 07, equipada con un ILS aprobado para CAT II, se utilizará en condiciones RVR por debajo de 550 metros. A fin de ofrecer la protección apropiada del sistema ILS, ningún vehículo ni aeronave infringirá las zonas delicadas ILS cuando una aeronave que llegue se encuentre dentro de una distancia de 2 NM respecto al punto de toma de contacto y no haya concluido su recorrido de aterrizaje.

Procedimientos para los vuelos VFR dentro de la TMA El Salvador

Siempre que lo permitan las condiciones de tránsito se dará autorización ATC en las condiciones que se describen a continuación:

- a) Se presentará plan de vuelo para solicitar la Autorización ATC, que contenga las casillas de la 7 a 18 del formulario de Plan de vuelo OACI y donde se indique el propósito del vuelo.
- b) La autorización ATC se obtendrá inmediatamente antes que la aeronave entre al área correspondiente.
- c) Se presentarán informes de posición de conformidad con 3.6.3 del Anexo 2 de OACI.
- d) Solo es posible apartarse de la autorización ATC cuando se haya obtenido el permiso previo.
- e) El vuelo se efectuará con referencia visual vertical a tierra, salvo que pueda efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos.
- f) Se mantendrá comunicación de radio bidireccional en la frecuencia prescrita. Puede obtenerse información sobre la frecuencia apropiada solicitándola a El Salvador Control.
- g) El piloto al mando será titular de una licencia VHF internacional.
- h) La aeronave estará equipada con respondedor SSR con 4,096 códigos en Modo A/3. Los vuelos efectuados en relación con saltos con paracaídas además con Modo C con transmisión automática sobre la actitud de presión. (Anexo 10, Volumen I) El Salvador Control puede dispensar de este requisito.

Nota – La autorización ATC solo está destinada a proporcionar separación entre vuelos IFR y VFR

Procedimientos para los vuelos VFR dentro del CTR El Salvador

- a) Se llenará un plan de vuelo para el vuelo correspondiente
- b) La autorización ATC se obtendrá de la torre de control
- c) Solo es posible apartarse de la autorización ATC cuando se haya obtenido un permiso previo.
- d) El vuelo se efectuará con referencia visual vertical a tierra.
- e) Se establecerá comunicación de radio bidireccional en la frecuencia prescrita antes de que el vuelo penetre la zona de control

Rutas VFR dentro de la TMA El Salvador

Se establecen rutas de llegada y salida para el tránsito VFR, como se detallan en ENR 3.5 OTRAS RUTAS.

Vuelos VFR nocturnos

De conformidad a lo establecido en los Reglamentos de Aviación Civil, relacionados a los vuelos VFR Nocturnos, estos pueden realizarse en el territorio salvadoreño, siempre y cuando se cumpla con los procedimientos y requerimientos mínimos para optar a la autorización correspondiente, especificado en: El Reglamento Técnico de la Ley Orgánica de Aviación Civil, Sección tercera, de los procedimientos operacionales. “Operaciones VFR diurnos y operaciones IFR nocturnas” Art. 310.

AIS – CEPA
MSLP AD 2.1.14
12 DEC 13

AIRAC AMDT 11-13
AIP EL SALVADOR

El Piloto al mando esté calificado bajo los Reglamentos vigentes de Licencias, para vuelos por instrumento

MSLP AD 2.23 – INFORMACION ADICIONAL

Concentración de aves en las proximidades del Aeropuerto.

Si bien existen actividades de aves en todo el territorio salvadoreño, a la fecha no se han realizado estudios sobre las concentraciones y tendencias migratorias de aves en lo que se refiere a la operación de aeronaves.

Diariamente se produce una intensa actividad de bandadas de: **Garcita verde, Garza vaquera, Garzón blanco, Gavilanes, Golondrinas, Pericos, Pucuyos, Zanates, Zopilote cabeza negra y Zopilote cabeza roja**, de una a dos horas después de la salida del sol, cuando las aves vuelan desde su zona de descanso hasta su zona de alimentación. La altura varía de 0 a 2000 FT (0-600 M) AGL. Una o dos horas antes de la puesta del sol tiene lugar la misma actividad descrita a la inversa cuando las aves regresan a su zona de descanso. **Por las noches se da la presencia de lechuzas**

En la medida de lo posible, el control de aeródromo informará a los pilotos sobre esta actividad de aves y las AGL estimadas.

Durante los períodos mencionados, se aconseja a los pilotos de aeronaves, cuando las limitaciones de diseño de las instalaciones de las aeronaves lo permitan, que enciendan las luces de aterrizaje en vuelo dentro del área terminal y durante los procedimientos de despegue, aproximación a tierra, ascenso y descenso.

Entre las actividades de dispersión se emiten ocasionalmente reclamos de peligro grabados en cinta, y se hacen estallar cohetes, complementados con disparos de municiones cargadas y trampas. Se están efectuando modificaciones al medio ambiente para reducir e incluso eliminar el peligro, Entre ellas, se aplican mejores métodos de recolección de residuos y drenaje, se eliminan cercas y cubierta vegetal del terreo, y se abandonan las actividades de labranza.

MSLP AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERODROMO

- Plano de aeródromo – OACI
- Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves – OACI
- Plano de obstáculos de aeródromo Tipo A – OACI

- Carta d área 2-29
- Salida normalizada por instrumentos – Alera, Baras, Lempa, Moram, Relta Y Sulma 2-31.1
- Salida normalizada por instrumentos – Comalapa 2 2-31.3
- Salida normalizada por instrumentos – Jiboa 1 2-31.5
- Salida normalizada por instrumentos – Jiboa Vectores 2 2-31.7
- Salida normalizada por instrumentos –La Libertad 1 2-31.9
- Salida normalizada por instrumentos – La Libertad Vectores 1 2-31.11
- Salida normalizada por instrumentos – Olocuilta 1 2-31.13
- Salida normalizada por instrumentos – Ongos 2 2-31.15
- Salida normalizada por instrumentos – Sedro 2 2-31.17
- Salida normalizada por instrumentos – Talpa 3 2-31.19
- Carta de llegada – La Paz Arrival 2-35.1
- Carta de llegada – La Paz 2 Arrival 2-35.3
- Carta de llegada – VOR/DME Arrival 2-35.5
- Carta de altitud mínima de radar 2-37
- Carta de aproximación por instrumentos – ILS RWY 07 2-39.1
- Carta de aproximación por instrumentos– ARC ILS RWY 07 2-39.3
- Carta de aproximación por instrumentos – ILS RWY 07 Vectores 2-39.5
- Carta de aproximación por instrumentos – VOR/DME RWY 07 2-39.7
- Carta de aproximación por instrumentos – ARC VOR/DME RWY 07 2-39.9
- Carta de aproximación por instrumentos – VOR/DME RWY 25 2-39.11
- Carta de aproximación por instrumentos – ARC VOR/DME “Z” RWY 25 2-39.13
- Carta de aproximación por instrumentos – ARC VOR/DME “Y” RWY 25 2-39.15
- Carta de aproximación por instrumentos – VOR RWY 07 2-39.17

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

